

Artículo

Las tarifas ferroviarias en España (1856-1914)

Joaquín García Raya*

Universidad Nacional de Educación a Distancia

INFORMACIÓN DEL ARTÍCULO

Historia del artículo:

Recibido el 29 de abril de 2019

Aceptado el 6 de septiembre de 2019

On-line el 18 de mayo de 2020

Códigos JEL:

L92

N73

N74

R48

Palabras clave:

Ferrocarril

España

Tarifas ferroviarias

Explotación comercial

JEL classification:

L92

N73

N74

R48

Keywords:

Railway

Spain

Railway Rates

Commercial Exploitation

R E S U M E N

Este artículo pretende clarificar la terminología que las compañías ferroviarias utilizaron en las relaciones comerciales con sus clientes. La investigación ha utilizado fuentes archivísticas y fondos documentales, tanto españoles como extranjeros, con la intención de dar una visión lo más completa posible. Estos términos han sido usados sin comprender el significado de cada procedimiento, lo que ha llevado a errores que pueden comprometer los resultados conseguidos. Este mal uso, a veces favorecido por las mismas compañías, es comprensible por la variedad y complejidad de estas herramientas, consecuencia de la misma evolución de la economía española.

© 2019 Asociación Española de Historia Económica

Railway fares in Spain (1856-1914)

A B S T R A C T

This article aims to clarify the terminology that railway companies used in their commercial relations with customers. The research has used archival sources and documentary collections, both Spanish and foreign, with the intention of providing the most complete vision possible. These terms have been used without understanding the meaning of each procedure, leading to errors that may compromise the results achieved. This misuse, sometimes favored by the same companies, is understandable because of the variety and complexity of these procedures, a consequence of the evolution of the Spanish economy.

© 2019 Asociación Española de Historia Económica

[...] la explotación comercial es el objeto esencial de la empresa.
E. Lamé Fleury y L. Sarrut (1905, p. 877)

* Correo electrónico: jgarciaraya@adif.es

1. Introducción y estado de la cuestión

El propósito de este trabajo es explicar la diversidad tipológica del sistema español de tarifas ferroviarias y los motivos que la causaron. La explotación comercial evolucionaría hacia un esquema cada vez más complejo, con la intención de fidelizar el mayor número de clientes posibles. Como otras muchas cosas en el ferrocarril español, el diseño de estas relaciones debe mucho a la herencia recibida del ferrocarril francés. La iniciativa empresarial y los capitales que construyeron el ferrocarril en España procedían mayoritariamente del otro lado de los Pirineos, por lo que el sistema de remuneración del transporte se basaba en el francés. La legislación, la economía y la situación de las compañías en España introducirían modificaciones en el sistema de tarifas. Por eso, las referencias al caso francés serán continuas.

El periodo de estudio es muy amplio y resulta difícil tratarlo como un todo homogéneo. La marcha de la explotación, tanto en sentido positivo como negativo, provocó cambios en la política comercial que, lógicamente, se reflejaron en las tarifas de transporte.

Al comienzo de la explotación, y debido a la escasez del transporte, el procedimiento comercial utilizado fue la tarifa legal (TL), la única que venía recogida en la concesión. Pero muy pronto, a mediados del siglo XIX, cuando las compañías comprendieron que el aumento de los tráficos pasaba inevitablemente por reducir los precios, exploraron las posibilidades comerciales reconocidas en la Real Orden 31/12/1844 y en el Real Decreto 17/02/1856, mediante el desarrollo de tarifas especiales (TE), o de concesiones y contratos privados de transporte (CPT), que también podían desembocar en una TE.

Desde el último tercio del siglo XIX, el crecimiento de intercambios comerciales, junto a la densificación de la red propia (bien por concesiones o por absorción de compañías desde 1874), derivó en las tarifas generales (TG), TE de recorrido cerrado y en TE diferenciales. Este último acabó siendo el método de tarificación más común entre las compañías ferroviarias. Por otro lado, los intercambios y la densificación también afectaron a las correspondencias con otras compañías. Al principio, la unión circunstancial de transporte se realizaba mediante *soldaduras*; pero cuando los transportes aumentaron, empezaron a elaborarse TE combinadas. En los siguientes epígrafes iremos describiendo estos procedimientos.

La historiografía española se ha centrado más en los «grandes debates»¹. Entre estos destaca el «ahorro social»². En cambio, esta historiografía aborda la cuestión comercial de forma muy superficial, cuando es clave para analizar esta discusión. De hecho no existe algún trabajo que se ocupe específicamente de este asunto, aunque varios artículos y monografías tratan diversos aspectos³. El texto quiere aportar una terminología clara que permita avanzar en el conocimiento de este debate.

Esta debilidad de la historiografía actual contrasta con la abundancia de folletos, artículos y libros dirigidos a sostener las quejas de los clientes y las explicaciones de las compañías. La larga lista nos da idea de la importancia que tuvo la cuestión de las tarifas ferroviarias durante el periodo que nos ocupa⁴. La trascendencia del debate lo tenemos en estos dos ejemplos: a) la conferencia de Maristany fue rebatida por otro libro del economista Francisco Bernis⁵, y b) las conferencias dadas por La Cierva en 1915 fueron respondidas por las compañías con un libro⁶.

Para realizar este trabajo hemos utilizado material bibliográfico y documentación del Archivo Histórico Ferroviario. Respecto a la bibliografía hemos consultado publicaciones francesas y de otras naciones. Pero han sido las publicaciones de autores españoles las de consulta más valiosas (Foyé, Vicente Garcés, Giol, Maristany, Rahola y Hurtado de Urtasun...).

Además de esta introducción, el trabajo consta de ocho epígrafes. En primer lugar, hay unas consideraciones generales sobre el significado de las tarifas y los distintos criterios de clasificación. A continuación —epígrafes 3 a 7— se detallan los diferentes tipos de tarifas. En el epígrafe 8 se propone un ejemplo práctico de cómo sería la situación de un cliente que quisiera transportar una mercancía entre dos puntos en 1882. Finalmente se presentan unas conclusiones.

2. Consideraciones generales

Entendemos como tarifa uno de los procedimientos que regulaban las relaciones entre los clientes y las compañías ferroviarias (aunque había otros, como señalamos más abajo), y que necesitaba la aprobación del Gobierno para que pudiera utilizarse. Esta regulación afectaba tanto al precio como a las condiciones en que se realizaba el transporte. El precio venía recogido en una tabla donde, entre otros aspectos, se indicaba el precio de una unidad transportada (persona, cabeza de ganado o mercancía) durante un kilómetro. Este precio se conocía como *base kilométrica* o *tipo de percepción*⁷.

Las compañías ordenaban las tarifas atendiendo a varios criterios: a) según el tiempo empleado en el transporte; b) el importe percibido por las compañías por realizar el transporte, y c) quién realizaba el transporte. La combinación de estas agrupaciones mostrará todo el enmarañado régimen tarifario del ferrocarril español. Para complicar más las cosas, había otros métodos que, sin ser tarifas propiamente, formaron parte del sistema de percepción.

La tabla 1 recoge los métodos a los que nos referiremos en este trabajo. Los criterios utilizados toman los señalados en el párrafo anterior (velocidad, importe y transportista), y amplía esa ordenación al de *recorrido* y a *otros procedimientos*. El criterio *recorrido* no era reconocido por las compañías, sino que era un acto muy común para elaborar las TE, de aquí la impor-

¹ Muñoz (2018) analiza el papel de la historiografía ferroviaria y estos «grandes debates» en la historiografía económica española.

² Herranz (2008) y Gómez Mendoza (1982), entre otros.

³ Existen muy pocos trabajos sobre la tipología tarifaria. Dentro de la historiografía actual, destacan las siguientes publicaciones: Barquín (2000), donde hace una revisión rápida de los tipos principales de tarifas; Pascual (2016), quien ha realizado un detallado análisis de las tarifas en Cataluña, y Cuéllar (2018), que ha centrado su estudio en las tarifas de viajeros en España.

⁴ Aparte de los citados en el texto principal, hubo descripciones más o menos detalladas en los textos de los participantes del debate tarifario como Bona (1877); Gorostiza (1877); Jamar (1882); Cambó (1918-1921), y Olariaga (1921).

⁵ Maristany (1905-1908) y Bernis (1915).

⁶ La Cierva (1915) y Norte y MZA (1915).

⁷ Para averiguar el precio final, solo había que multiplicar esta base por los kilómetros recorridos y el peso transportado (si era mercancías), o el número de personas y de cabezas de ganado.

tancia de conocerlo. El criterio *otros procedimientos* son aquellos que, sin ser tarifas, fueron muy utilizados por las compañías, por lo que tuvieron gran importancia en el desarrollo de los tráficos.

Tabla 1

Tipos de percepción principales

Criterio	Grupo	Subgrupo
Velocidad	Gran velocidad (GV)	
	Pequeña velocidad (PV)	
Importe	Tarifa legal (TL)	
	Tarifas reducidas	Tarifa general (TG)
		Tarifa especial (TE)
Transportista	Tarifa local	
	Tarifa combinada (TC)	
Recorrido	Precio cerrado	
	Tarifas diferenciales (TD)	
Otros procedimientos	Concesiones	
	Contrato particular de transporte (CPT)	

Fuente: elaboración propia.

El ferrocarril español se construyó mediante la figura jurídica de la concesión. Esta quedaba formalizada mediante un contrato administrativo firmado por el Gobierno y el concesionario, por el que el primero cedía al segundo la construcción y la explotación de un servicio público. Este contrato recogía las condiciones obligatorias establecidas en la normativa general y en los pliegos de condiciones de cada concesión. La normativa sobre la explotación comercial era la señalada en la Real Orden 31/12/1844, la Ley 03/06/1855, el Real Decreto 15/02/1856 que la desarrolla, el Decreto Ley 14/11/1868 y la Ley 23/11/1877. En un principio, cada concesión tenía su normativa, según el año de la concesión, pero ya veremos que en la práctica no era así.

El Decreto no dejaba dudas sobre sus intenciones (concesiones perpetuas, desaparición de las tarifas legales, libertad total tarifaria sin intromisión gubernamental). En cambio, las otras normas mostraban el modelo de TL; además, indicaban la forma en que debería de realizarse las percepciones no recogidas en la TL, sobre todo la reducción de precios (excepto la Ley 23/11/1877, en ambos casos). También recogían el procedimiento para proceder a la modificación de las tarifas legales que desarrollamos en su apartado. Además, la Ley 04/06/1863 trataba de unificar las tarifas legales de las distintas concesiones de las compañías, pero siempre que hubiera acuerdo entre los firmantes de la concesión.

3. Clasificación según la velocidad

La primera división de las tarifas atiende al régimen de velocidad con el que se realizaba el transporte. Se distinguían dos tipos: *gran velocidad* (GV) y *pequeña velocidad* (PV), que no

hacían referencia a la velocidad de los trenes *stricto sensu*, sino al plazo máximo requerido para realizar el transporte de mercancías y ganados, incluida la recepción y entrega⁸. La distancia, el paso de una línea a otra, o ciertas peculiaridades de las mercancías, como las dimensiones y el peso, debían tenerse en cuenta a la hora de realizar el transporte. Si la compañía incumplía los tiempos, estaba obligada a pagar una indemnización.

Los plazos señalados para la GV eran aplicables a los viajeros, a los artículos perecederos, a los encargos y, en general, a cuantos artículos el expedidor quisiera transportar como GV.

La PV se aplicaba a todas las mercancías y el ganado; obviamente, los plazos eran superiores a la GV. También hubo la posibilidad de transportar mercancías y ganados en GV. Ya en las primeras legislaciones aparece reconocido este formato, si bien por las limitaciones que tenía (no pasar de 51 kg) apenas si tuvo importancia⁹.

4. Clasificación según el precio

Otra forma de ordenar las tarifas era si fijaban el precio máximo del transporte (el cual se establecía en el pliego de condiciones), o si el transporte se realizaba con valores inferiores (una vez comenzada la explotación). Esta clasificación era la más utilizada por las compañías. Dependiendo de qué autor tomemos, encontraremos distinciones de gran importancia, ya que las diferencias de clasificar las tarifas implicaban que una misma tarifa podía estar en un grupo o en otro. Esto lo veremos un poco más adelante, al analizar cada tipo de tarifas.

4.1. Tarifa legal (TL)

La tarifa máxima legal, o simplemente tarifa legal (TL), era la que el concesionario de la línea estaba autorizado a percibir en caso de que ninguna otra fuera aplicable. Por tanto, marcaba el precio máximo que cobraría por el transporte de personas y mercancías; de ahí su nombre. Su vigencia era la de la propia concesión, normalmente 99 años¹⁰.

La compañía redactaba la tarifa mediante el examen de varios elementos: a) los gastos del primer establecimiento y de explotación; b) la subvención concedida, y c) los tráficos de ese momento y los probables en el futuro. Estos factores justificaban que estas tarifas fueran distintas, según la línea concedida¹¹. Las compañías se agarraban a esta justificación para rechazar la uniformidad, la cual era una demanda habitual entre los clientes. Para estos, la unificación de bases era sinónimo de unas bases menores, mientras que para las compañías no tenía que ser así. También la Administración española in-

⁸ La velocidad era fijada por el Gobierno conforme lo manifestado por la compañía, pero la Real Orden de 10/01/1863 fijó definitivamente la duración posible del transporte en PV (Vicente, 1869, p. 241, T.II).

⁹ Real Orden 31/12/1844 (disposición 3.ª) y Real Orden 17/02/1856 (disposición 3.ª). En Francia no hubo esta modalidad, pero sí otra, conocida como media velocidad, ya que era intermedia entre las dos velocidades, tanto en plazos como en precios, y fue utilizada para transportar comestibles perecederos.

¹⁰ Excepto las líneas concedidas según el Decreto 14/11/1868, que eran concedidas a perpetuidad (art. 5.º).

¹¹ Campuzano (1876). Esta circunstancia también afectaba al Reino Unido y a Prusia.

tentó varias veces unificar estas tarifas, pero no fue posible porque no todas las compañías la aceptaban¹².

Estas tarifas estaban estructuradas en cuatro categorías en los pliegos de condiciones: viajeros, ganados, mercancías y objetos diversos. La categoría de viajeros estaba dividida en tres clases de asientos: primera, segunda y tercera¹³. El transporte del ganado se fijaba atendiendo a tres categorías conforme los tamaños y pesos de los animales. Además, existía una tarifa por vagón completo que se aplicaba al número de cabezas¹⁴. Las mercancías eran agrupadas en tres clases y los precios por unidad o por tonelada y kilómetro se indicaban en cada una de ellas¹⁵. En el caso de que una mercancía no viniera expresamente recogida, se asimilaba a la más próxima. Además, existía una clasificación específica para las mercancías perecederas, la GV, que ya hemos comentado. Por último, aparecía una agrupación de objetos diversos, que eran materiales utilizados en la misma explotación ferroviaria.

La TL era la suma de dos elementos: *peaje* y *transporte*. El *peaje* era el pago por la utilización de la infraestructura, mientras que el transporte recogía el del servicio del material empleado en el transporte. Dicha separación obedecía a que la compañía no tenía el uso exclusivo de la concesión. En los casos que hubo estas circulaciones, la compañía concesionaria recibía un canon en concepto de *peaje* de quien realizaba el transporte¹⁶.

En teoría, el Gobierno podía reducir las TL mediante dos trámites, dependiendo de la normativa con la que se hubiera aprobado la concesión (normativas de 1844 o de 1855). El primer trámite exigía que los beneficios de la compañía alcanzasen un rendimiento mínimo situado entre el 12% y el 15% del capital invertido (normativa de 1844). Con el segundo trámite (normativa de 1855) no era necesario alcanzar ese porcentaje de rentabilidad, pero el Gobierno se comprometía a que la reducción de las tarifas no provocaría una rebaja en los beneficios con respecto al último ejercicio, o que, de hacerlo, las compañías serían compensadas¹⁷.

¹² La Real Orden 15/06/1886 (GM 16/06/1886) unificaba las TL en todas las líneas explotadas de cada compañía, tras un proceso especificado en la misma real orden. Según Maristany (1905, p. 414, Tomo I.) MZA realizaría solo la unificación que señalaba el Real Decreto 09/11/1864 (GM 12/11/1864). Por lo tanto, MZA no llevó ninguna unificación tarifaria en 1886, pese a realizar un detallado estudio provocado por esta real orden (AHF-MFM-D/0544/001).

¹³ Los viajeros en coche de lujo (butacas, coche-tocador, etc.), pagaban un suplemento sobre el precio de primera clase.

¹⁴ El número máximo de cabezas por vagón o jaula dependía de la misma capacidad del vagón. Cada compañía disponía el número máximo de cabezas y si el remitente excedía esa cantidad, la compañía rechazaba cualquier responsabilidad. De igual forma, si se colocara en un mismo vagón diferentes clases de ganado, se tasaría el transporte por el que corresponde el precio más alto (Rahola, 1924, pp. 280-281).

¹⁵ En la TL de la línea de Manzanares-Córdoba (1860) aparecen cuatro clases, con el mismo literal que la unificación de tarifas de 1859. En la unificación de la TL de MZA (GM, 12/11/1864) aparecían cinco clases: las cuatro anteriores, además de los carbones minerales procedentes de Bélmez.

¹⁶ No es lo mismo que una compañía realizara transportes diferentes a los de la compañía concesionaria, con su propio material y pagando un *peaje*, a que la compañía concesionaria se sirviese del material cedido por otras compañías. Estas cesiones de material eran motivo de frecuentes conflictos entre las compañías, pues las devoluciones del material no solían ser tan rápidas como fijaban los acuerdos firmados entre ellas.

¹⁷ Algo que podría ser muy sencillo, aplicación a la concesión de la normativa sobre la que se sustentaba, se complicó desde 1855 porque la normativa particular de alguna concesión recogía el porcentaje de 1844, cuando en 1855 no había tal porcentaje.

Lo cierto es que el Gobierno fue remiso a las modificaciones por varios motivos: a) porque existía un problema conceptual sobre qué debía entenderse por capital invertido o empleado, aunque se tenía por aceptado que sería el destinado al «primer establecimiento» (Comisión, 1884, pp. 32-37); b) porque el porcentaje de rendimiento probablemente nunca se alcanzó; c) porque si el Gobierno entraba en el camino de las revisiones, estas también podían realizarse en sentido contrario —de hecho, la legislación de 1855 preveía la indemnización a la empresa cuando su beneficio esperado no se viera satisfecho mediante el aumento de las tarifas en los años siguientes—, y d) las TL apenas si se usaron por ser muy superiores a las otras tarifas.

Pese a su importancia y su carácter aparentemente ineludible por su inclusión en el pliego de condiciones, algunas de las primeras líneas, como el ferrocarril de Barcelona a Zaragoza, carecieron de ellas. En su lugar se sirvieron de tarifas *provisoriales*, cuya duración se prolongó, paradójicamente, varios decenios. El hecho de que este ferrocarril (y otros), nunca tuviera la TL definitiva demuestra su escasa aplicación real. Sin embargo, esta tarifa importaba más de lo que parece:

- Su modificación solo era posible cuando hubiera un acuerdo previo entre las partes (Gobierno y compañías). Este acuerdo no resultaba complicado, ya que la relación entre los intereses ferroviarios y la clase política fue muy importante, por lo que era muy normal que hubiese personas con un pie en cada sitio¹⁸.
- Era una medida de presión contra la administración española para conseguir lo que las compañías querían. En 1918, las compañías plantearon una subida de las TE, señalando que no dudarían en recurrir a la TL para conseguir mayores ingresos, aunque los demás sectores industriales salieran perjudicados¹⁹.

4.2. Tarifa reducida (TR)

Las compañías ferroviarias también podían aplicar precios más reducidos que la tarifa anterior. Para ello se servían de un conjunto de tarifas denominadas *reducidas* (TR), que aunque eran redactadas por las empresas, necesitaban igualmente la aprobación del Gobierno. Su elaboración estuvo permitida por la legislación ferroviaria, tanto a nivel general como en la concesión de cada línea.

4.3. Tarifa general (TG)

La aparición de las tarifas generales (TG) responde a las deficiencias observadas en las legales. Estas fijaban el umbral supe-

¹⁸ Solo unos pequeños ejemplos para las cuatro grandes compañías: Cánovas (Andaluces), Moret (MCPyO), General Serrano (Norte) y Francisco Silvela (MZA).

¹⁹ «[...] las compañías de ferrocarriles dentro de las facultades que les otorguen sus concesiones tienen medios de procurarse mayores ingresos en el tráfico de mercancías, suprimiendo pura y simplemente la tarificación especial [por lo que el transporte] tendría lugar a los precios de las tarifas máximas legales autorizadas por las concesiones. El resultado de tal medida sería funesta para la economía nacional [...]» (AHF-MFM-P/0098/218/06). La respuesta fue el Real Decreto 26/12/1918 (GM 27/12/1918), donde el Gobierno explica que las compañías habían llevado a cabo sus amenazas, lo cual provocó una subida de precios en el transporte, por lo que el Gobierno aprobaba la subida de todas las tarifas, incluida la TL. También hubo otra subida del 15%, aprobada con la Ley 29/05/1934 (GM 31/05/1934).

rior del precio y las condiciones generales, pero no abarcaban todas las mercancías susceptibles de ser transportadas. La asimilación de unas mercancías por otras mostró su ineficacia conforme las compañías iban ampliando su oferta de transporte. Además, los gerentes tuvieron el problema de gestionar las TL de diferentes concesiones desde el momento en que se fueron produciendo fusiones y absorciones de unas compañías por otras.

Las TG vendrían a resolver los dos problemas. Por un lado, detallaban y completaban a las TL con cuadros sinópticos del precio por unidad transportada desde y hasta las estaciones. Por otro lado, las compañías tenían la posibilidad de unificar algunos tipos de percepción para los transportes de una misma clase. Así, los remitentes podían acceder a la información de forma mucho más clara y, por lo tanto, saber lo que podían exigir.

La aplicación de este tipo de tarifas necesitaba la aprobación previa del Gobierno porque sus condiciones debían de ser las mismas que las reflejadas en las TL. De ahí que fuera común confundir las TL con las TG. Sin embargo, las TL no podían confundirse porque eran las tarifas recogidas en el momento de la concesión, mientras que las TG aparecían una vez que la línea había entrado en explotación. Además, el precio de las TG no recogía el peaje ni el transporte, como las TL. Respecto a las otras TR, las TL afectaban a todos los transportes²⁰.

4.4. Tarifa especial (TE)

Las tarifas especiales (TE) estaban diseñadas para reducir el precio a aquellos clientes que satisficieran unas condiciones que no venían recogidas ni en las TL ni en las TG²¹. Estas condiciones podían ser, entre otras: a) transporte de una determinada mercancía (carbón, pongamos por caso) o un tipo de viajero (p. ej., una cuadrilla de toreros); b) tráfico de un tonelaje mínimo de una mercancía o plazos de entrega más prolongados; c) viaje realizado en un período de tiempo muy concreto (p. ej., durante la Feria de Abril de Sevilla), o limitarse a un recorrido determinado; d) manipulación de la mercancía por cuenta del remitente o del consignatario, y e) periodo de vigencia limitado (TE temporal)²².

Estas limitaciones suscitaban algunas reservas de los clientes. Por ello, una minoría de la Comisión de 1882 interpretó la legislación de forma restrictiva, al señalar que las TE solo podían hacer referencia a la rebaja de precios, sin que fuera legal permitir cambios en las condiciones de aplicación en el transporte. Esta minoría rechazaba, por ejemplo, la restricción de su aplicabilidad a algunos tramos, sin asumir que la ampliación a toda la red rompía la esencia de estas tarifas.

Los beneficios que las compañías obtenían con estas tarifas dependían de las condiciones descritas en cada caso. Las compañías necesitaban ampliar los transportes y utilizar el material móvil de forma más eficiente. También permitían salvar la

²⁰ Como vemos, las TG eran un grupo diferenciado dentro del grupo de TR; ya que conservaban aspectos de las TL, pero tampoco pueden asimilarse a estas.

²¹ Esta pérdida de derechos estaba tan asumida que las TE francesas eran conocidas como *tarifs conditionnels*, ya que su aplicación estaba sujeta a una serie de condicionantes distintos a los estipulados en el *cahier de cargés*.

²² Expediente relativo a la tarifa temporal combinada con la Compañía de Andaluces, serie M.A. n.º 16 de PV para el transporte de cereales (AHF-MFM-D/0573/ 005).

responsabilidad y eludir el pago de multas por el retraso de entrega de la mercancía, o para ahorrar el coste de la manipulación. Estos motivos explicarían que buena parte del transporte en PV se realizara bajo el epígrafe de este tipo de tarifas²³.

Las TE se implantaron rápidamente, una vez que la línea quedaba abierta al tráfico. Por ejemplo, la línea entre Madrid y Alicante fue abierta a la explotación el 15 de marzo de 1858. Ya desde mayo de ese año y hasta noviembre, MZA rebajó los precios en algunas mercancías de PV, resultando unas tarifas condicionadas por la distancia mínima recorrida; incluso se fijaba el sentido descendente hacia Alicante para algunos productos (plomo).

Un aspecto relevante en la aplicación de las TE en PV era el transporte en vagón completo. Esta condición era considerada tan importante que, en algunas de estas tarifas, aparecía expresamente indicado en el mismo enunciado de la tarifa, junto a la mercancía o el ganado objetos del transporte²⁴. El vagón completo también contemplaba el volumen de los vagones, lo que permitía a mercancías de escaso peso ser transportadas con este formato²⁵. Su uso se extendió tanto que las compañías aceptaban este transporte (pagando lo establecido), aunque no se cumplieran las condiciones de peso y volumen de carga. Esta posibilidad da idea de lo rentable que podía ser para las compañías realizar el transporte en esta modalidad²⁶.

Esta especialización de las TE llegaría también a los viajeros, como era el caso de los billetes de ida y vuelta, bien para viajes de un solo día (fiestas, mercados baños, etc.)²⁷, o bien para desplazamientos más continuados con los billetes abono. Estos podían ser nominales (una sola persona), o para colectivos (empresas, familias, etc.)²⁸.

5. Clasificación según el transportista

Otra forma de clasificar las tarifas sería atendiendo a la empresa prestadora del servicio, es decir, a si el trayecto afectaba a una o a varias empresas. Las compañías llamaban *tarifa local* cuando el transporte no salía de su red. En cambio, si necesitaban la colaboración de otra u otras compañías el transporte era conocido como *combinado*. Si nos atenemos estrictamente a este modo de clasificación, lo que no fuera tarifa local (las TL y las TG), sería combinada; sin embargo, las TE podían ser tanto locales como combinadas. Picard, o Foyé, hacían una clara distinción entre local y combinada, pero introducían una variante: la *soldadura*.

²³ AHF-MFM-P/0098/2018/06.

²⁴ TE n.º 8, para el transporte de harinas y salvados, por vagón completo (MZA, 1874, p. 47).

²⁵ TE n.º 16, para transporte a pequeña velocidad de la paja por vagón completo (MZA, 1874, p. 59).

²⁶ No era el mismo gasto transportar ocho toneladas de mercancía en régimen de vagón completo que esta misma carga repartida en dos vagones: a) el gasto de combustible por arrastrar un vagón era menor que si el transporte lo hiciera con dos vagones; b) el desgaste del material móvil y de la vía eran menores, por lo que el coste en el mantenimiento del material móvil y de la vía eran inferiores, y c) además, permitía coordinar mejor el uso de este material, al tener un vagón dispuesto para otro transporte.

²⁷ AHF-MFM-L/373:265; Pascual (2016, pp. 53-56), y Picard (1887, pp. 110-130, Vol. IV).

²⁸ Foyé (1886, pp. 107-108); Rahola (1916, pp. 265-269); Fenelon (1934, pp. 188-191); Colson (1898, p. 459); Carpentier y Maury (1894, pp. 492-495, Vol. II.); Pascual (2016, pp. 53-56), y Picard (1887, pp.130-140, Vol. IV).

5.1. Tarifa local

Según la definición dada un poco más arriba, las tarifas locales eran todas aquellas en las que estaba implicada solamente una compañía en el transporte, por lo que la mayoría de las tarifas eran de este tipo, quedando fuera de este conjunto únicamente las tarifas combinadas, ya que la figura de la *soldadura* podría hacerse mediante la adición de tarifas locales.

La mayor parte de los transportes eran realizados por medio de tarifas locales y la intención de las grandes compañías era realizar el máximo del recorrido con sus medios y no compartirlo con nadie más (por eso la concentración empresarial en unas pocas compañías). De esta forma, eliminaban trabas administrativas, impedimentos físicos y unificaban tarifas para grandes distancias. Pero la principal razón era que reducían los costes medios (Tedde, 1978, p. 48).

5.2. Tarifa combinada (TC)

Durante los primeros años, los transportes que afectaban a más de una compañía se solucionaban con la unión de las diferentes tarifas locales mediante la *soldadura*. La escasa densidad de líneas tendidas, las pocas tarifas en vigor y el limitado intercambio de productos hacían que este recurso fuera suficiente. Las dificultades fueron apareciendo a medida que las redes ferroviarias se desarrollaban. De este modo, algunas *soldaduras* acabaron formando la tarifa combinada (TC); aunque no siempre este fuera el resultado²⁹.

Una TC era un procedimiento aprobado por el Gobierno por el que se ofrecían condiciones de transporte distintas a las existentes en un tramo en el que operaban dos o más compañías. La denominación de una TC se construía con la inicial de las compañías signatarias, seguida del número ordinal correspondiente a la tarifa de esas compañías. Por ejemplo, la TC MN n.º 1 (G. V.), para el alquiler de departamentos de coches de lujo y coches salones... a *gran velocidad*. Las letras «M» y «N» designaban a las compañías MZA y Norte, respectivamente. Si la cantidad de compañías era muy grande, las iniciales eran sustituidas por la letra «X», seguida por el ordinal correspondiente a la combinada de esas compañías. Así, en la TCX n.º 3 de paquetes postales participaban Norte, MZA, Andaluces, MCP, AVT, TBF, MZOV, MCS, SFP y Sur.

En España estas tarifas también eran conocidas como *comunales* (del francés *tarifs communs*) y *directas* (*tarifs directs*). En otras partes de Europa, el mero procedimiento de la *soldadura* servía para agruparlas en la categoría de tarifas comunes o combinadas (Zeller, 1891, pp. 562-566). En España el uso de estas tarifas enmascaraba el problema de la unificación de las tarifas, una aspiración de los clientes y del Gobierno, pero que las compañías rechazaban³⁰. Un tipo especial de TC era aquella que afectaba a más de un país. En este caso, la TC tomaba el nombre de *tarifa internacional*, siguiendo la normativa del país por el que el transporte se realizaba.

²⁹ La *soldadura* podía realizarse tantas veces como fuera necesaria; aunque si la unión se repetía o se hacía permanente, las compañías consideraban la redacción de una tarifa específica para ese tráfico. Esto nos lleva a interpretar la *soldadura* como un ensayo para elaborar una TC.

³⁰ Ya hemos señalado algo más arriba que los clientes aspiraban a unificar las tarifas (incluso que solo hubiera una tarifa para todas las compañías). Las TC eran una solución intermedia con el que las compañías buscaron unificar algunos tráficos, pero sin llegar a todas las mercancías.

Desde el punto de vista de los clientes, estas tarifas eran muy útiles porque permitían el acceso a mercados cada vez más lejanos de sus productos, ampliando la producción y consiguiendo que el precio fuera más bajo que con una *soldadura*. Estas tarifas permitieron un acceso más fácil de productos españoles al mercado exterior, como sucedía con el vino español exportado a Francia (Noblemaire, 1891, p. 20). Sin embargo, esos accesos a otros mercados no siempre eran vistos de igual forma por otros clientes. Estos se quejaban de la pequeña base kilométrica que estas mercancías disfrutaban, perjudicando la colocación de sus productos en los mercados más cercanos (Noblemaire, 1891, pp. 22-24).

Las compañías ferroviarias también estaban interesadas en desarrollar este tipo de tarifas para fomentar el transporte de determinados productos y consolidar las corrientes de tráfico iniciadas con la *soldadura*. La misma competencia entre empresas favoreció su creación. Con la construcción de nuevas líneas y la densificación de la red, las empresas se enfrentaban por el control de las corrientes de tráficos en recorridos con el mismo destino. Esto condujo a que compañías diferentes, pero con intereses comunes, elaborasen TC para competir con otras rivales. La elaboración de las TC incluso llevaba a la paradoja de que compañías enfrentadas por el control del tráfico en un territorio fueran aliadas contra una tercera en otro. Este fue el caso de Norte y MZA. Enfrentadas por el control del tráfico catalán desde y hacia el centro peninsular, pero aliadas frente a MCPyO, en la mitad oriental del país. De igual forma, algunas TC aparentaban ser una TG, ya que tomaban la disposición de estas (lo más común era que afectasen a compañías que unían sus redes en algún punto)³¹.

Una variedad de las TC eran los *viajes circulares* para viajeros. Recibían este nombre porque la estación de partida era la misma en la que se finalizaba, realizándose un circuito acordado con antelación por las compañías implicadas. Estos acuerdos vinculaban a más de una compañía, ya que afectaba a distintas líneas; incluso podían verse implicadas compañías extranjeras y otros medios de transporte³². La fijación de trayecto cerrado y la duración variable para cada itinerario permitían que determinados grupos de viajeros (turistas, viajantes, etc.) encontrarán en este tipo de billetes una opción interesante, si bien sus mismas limitaciones eran un problema que los billetes kilométricos para viajeros intentaron solucionar.

Los *billetes kilométricos* eran la compra de un número determinado de kilómetros (establecidos en la tarifa), los cuales se iban gastando según los trayectos realizados. Estos procedimientos estaban diseñados para recorrer varios millares de kilómetros en un tiempo determinado³³. Podían servir de una tarifa local (TE n.º 106 GV de MZA), o una TC (X n.º 11)³⁴. Con

³¹ Norte llegó a acuerdos con el ferrocarril Tudela-Bilbao (1863) y con la compañía del Noroeste de España (1866).

³² Itinerario n.º 58, de la 4.ª Serie. Acuerdo entre MZA, Norte, ferrocarriles franceses y argelinos y Compañía General Trasatlántica. El recorrido era: París, Marsella, Argel, Orán, Cartagena, Castillejo, Toledo, Castillejo, Madrid, Hendaya, Burdeos, París (MZA, 1884, p. 130).

³³ Para viajes en la misma red de una compañía estaban los abonos trimestrales, semestrales y anuales, y para desplazamientos más esporádicos los billetes de ida/vuelta (mercados, fiestas...).

³⁴ MZA tenía una TE, si bien resultaba de un rechazo por parte de Norte. La TC X n.º 11 heredaría en 1903 las condiciones de kilometraje y tiempos de la tarifa de MZA. Un año después, la incorporación de Norte a esta tarifa lleva a revisar las condiciones y deciden acceder a las reclamaciones de los

este tipo de billetes, los trayectos cerrados desaparecían, pues podían emplearse en cualquier línea o tramo de las compañías adheridas a la tarifa. Al ser títulos nominativos era necesario acreditar la identidad con una fotografía de la persona o el grupo de personas que podían utilizarlo. La fotografía se adhería al billete para que así el portador fuera reconocido por el personal de Intervención. La validez del *billete kilométrico* empezaba en el momento de su entrega, no en el comienzo del viaje como sucedía con los *viajes circulares*.

Dada su extensión, el diseño de los *viajes circulares* y los *billetes kilométricos* se realizaba con TC más que locales. Para los *viajes circulares*, la red ferroviaria española tenía muy pocos circuitos que pudiera abordar una sola compañía. De hecho, las compañías españolas solo plantearon dos: a) TBF con su conocido «8 catalán» (prolongando hasta Girona por el norte y hasta Tarragona hacia el sur), y b) MZA cuando adquirió la compañía del Ferrocarril de Madrid a Ciudad Real y Badajoz, y puso en explotación el ramal de Mérida a Los Rosales, aunque dejando fuera del circuito poblaciones como Zaragoza, Valladolid, Alicante, Murcia y Cartagena.

6. Clasificación según el recorrido

Existían dos tipos de tarifas principales, según la distancia: a precio cerrado y tarifas diferenciales (TD). En algunas naciones, como el Reino Unido, también se incluían tarifas zonales, que solo eran una variante de las TD³⁵. Dentro del criterio del recorrido, también incluimos las tarifas uniformes (o proporcionales). Estas resultaban de aplicar la misma base kilométrica en todo el recorrido³⁶.

6.1. Tarifas a precio cerrado

Estas tarifas señalaban un precio único para recorrer un trayecto fijado en la tarifa. Este recorrido tenía una estación de origen y otra de destino, sin que la tarifa afectase a las estaciones intermedias. Por ejemplo, una tarifa de este tipo entre Tarragona y Valencia no aceptaría la facturación ni el destino de estaciones intermedias como Tortosa o Castellón de la Plana. Los clientes de las estaciones intermedias criticaron estas tarifas, por sentirse perjudicados³⁷. Esta es su característica distintiva con respecto a otras tarifas con recorridos abiertos a estaciones intermedias³⁸, o con intervalos de kilómetros recorridos³⁹, que serían las TD.

clientes: ampliaron los tiempos de realizar los viajes y rebajaron la distancia mínima exigida para la utilización. Esta decisión fue tomada, si bien los 3699 kilómetros de Norte permitían implementar mejor los kilómetros recorridos en los tiempos previstos (AHF-MFM-D/0589/001).

³⁵ Un ejemplo actual serían las zonas de los abonos de transporte de las CC. AA., o los precios en que se dividen los distintos núcleos de cercanías de Renfe. Para el Reino Unido, Fenelon (1934, p. 172).

³⁶ Las TL serían un ejemplo de ello. En las TG las mercancías podían tener algunas clases en que se reconocía una diferenciación en la base, si el recorrido era superior a un kilometraje fijado.

³⁷ Las compañías argumentaban que la última palabra era del Gobierno, que rechazaba o aprobaba las tarifas, con o sin prescripciones (modificaciones). En AHF-MFM-D/0545/001 aparece un listado muy completo de estas últimas.

³⁸ TE n.º 4 (MZA, 1874, p. 42).

³⁹ TE n.º 14 (MZA, 1874, p. 53).

6.2. Tarifas diferenciales (TD)

El cálculo diferencial dividía en tramos el recorrido de la tarifa⁴⁰, teniendo cada tramo una base kilométrica siempre inferior al tramo siguiente. El importe final dependía de cómo se aplicaran las bases. Había dos sistemas. El sistema variable y el sistema uniforme, también llamado *constante* o *sistema belga* (al ser este país el primero donde se aplicó). En el sistema uniforme, el precio final era la suma de los precios de cada tramo recorrido. En el sistema variable se aplicaba la base del último tramo a todo el recorrido realizado. Este último sistema era el más sencillo, aunque generaba incoherencias, como vemos en la tabla siguiente:

Tabla 2

Importe cobrado en dos TD con base uniforme y variable en 100 y 101 km.

Tramos	Base	Uniforme (pesetas)		Variable (pesetas)	
		Importe 100 km	Importe 101 km	Importe 100 km	Importe 101 km
0-100 km	0,10	10,00	10,00	10,00	
101-300 km	0,08		0,08		8,08
Total		10,00	10,08	10,00	8,08

Fuente: elaboración propia.

Con las dos tarifas, las bases kilométricas son las mismas en cada tramo, pero no así su aplicación. Para una distancia inferior a 101 kilómetros no observamos diferencia entre los dos sistemas. Desde el kilómetro 101, el sistema uniforme aplica una base para los primeros 100 km, y otra para el kilómetro restante; con el sistema variable aplicamos solo una base para los 101 kilómetros. Sin embargo, la fácil aplicación genera situaciones incomprensibles para el cliente y para la misma compañía, ya que, recorriendo un kilómetro más (de 100 a 101 kilómetros), no solo no aumenta el importe total, sino que cae un 20% (de 10 a 8,08 pesetas).

Estas anomalías quedaban corregidas con el *método de igualdad*, que consistía en mantener el precio para las distancias con coste anómalo. Es decir, se procedía de una de las dos formas:

- Prolongando el precio en los kilómetros anómalos. En el caso propuesto, en el kilómetro 101 se seguiría pagando 10 pesetas (en vez de 8,08), lo mismo que en el 102, 103, etc. El kilómetro 125 pagaría 10 pesetas (125 x 0,08), y a partir del kilómetro 126 se aplicaría la base correspondiente. B
- Retrotrayendo el precio hasta el kilómetro en que desapareciera el problema. En el caso propuesto, desde el kilómetro 81 hasta el 100 se pagaría 8 pesetas. De todos modos, este método no solucionaba el problema porque seguía existiendo el inconveniente en los kilómetros igualados (mismo precio para un recorrido mayor). Por esto, lo habitual era aplicar el sistema uniforme en la práctica.

⁴⁰ Era indistinto para *pequeña* como para *gran velocidad*.

Las TD potenciaban la realización de desplazamientos muy largos, de modo que el cliente tenía la posibilidad de introducir sus productos en mayor número de mercados. Pero también podían ser rentables para las compañías ferroviarias, ya que los desplazamientos largos provocaban una reducción de la proporcionalidad en el gasto medio. Es decir, cuanto mayor fuera el recorrido, los gastos fijos tendrían menor peso en la base kilométrica⁴¹. Este fue el principal motivo para consolidar estas tarifas en la explotación comercial, aunque hubiera usuarios que no lo comprendieran. Para ellos era impensable que se pudiera aplicar una base menor si la distancia recorrida aumentaba.

7. Otros procedimientos

Por último, hubo dos mecanismos que, sin ser tarifas, no se pueden ignorar debido a la importancia que tuvieron en la relación empresa/cliente: las Concesiones y los CPT⁴².

7.1. Concesiones

La Concesión era un procedimiento por el cual las compañías reducían los precios del transporte con la autorización previa gubernamental. De hecho, servía para realizar proyectos de TE, por lo que la Concesión se asemejaba formalmente a estas. En el caso de que el ensayo diera los resultados esperados, la concesión derivaría en una TE. Pero como no siempre ocurrió así, en ocasiones las concesiones mantuvieron su validez durante mucho tiempo. Esto ocurrió con muchas de las realizadas en la década de 1880, que estuvieron vigentes varios decenios.

Un ejemplo de esta continuidad fue la Concesión n.º 73 de MZA para el transporte de sal común, de mar y gema, aprobada en la sesión del Consejo de Administración del 02/07/1886, y que estuvo vigente hasta 1917, en el que elaboró la TE n.º 4 de PV⁴³. Esta prolongación temporal de la validez hizo que las Concesiones sufrieran modificaciones con la adición de recorridos, aunque el tipo de mercancía no cambiara, lo que no tenía por qué suceder con las TE⁴⁴.

La dilatada presencia temporal de las Concesiones da idea de la importancia que tuvieron para las compañías, ya que la implantación, prorrogación y retirada eran acciones que solo dependían de la potestad de la compañía. Si bien la aceptación gubernamental era necesaria para ponerlas en vigor, la supresión era inmediata y las compañías no necesitaban comunicarlo.

7.2. Contratos privados de transporte (CPT)

El CPT era un acuerdo entre clientes y compañías, sin la intervención del Gobierno, para transportar una mercancía,

indicando el precio (inicial y final), recorrido y cantidad transportable⁴⁵. En teoría, estos acuerdos no eran exclusivos, de modo que cualquiera podría adherirse siempre que cumpliera las condiciones. Sin embargo, la falta de publicidad los convertía en acuerdos reservados para un cliente o un grupo reducido de clientes.

Los CPT no fueron exclusivos del ferrocarril español, sino que eran una práctica habitual en la mayoría de los países. Esto produjo una actuación heterogénea de los Gobiernos en su legislación. Así, hubo países como Reino Unido que aceptaban esta figura sin mayores reservas; otros, como los países firmantes de la Conferencia Internacional de Berna para el Transporte de Mercancías, los aceptaban con condiciones⁴⁶; y otros directamente los prohibieron, aún cuando anteriormente hubieran sido legales. Este fue el caso de Francia, Alemania, Bélgica o el Gobierno Federal de EE. UU.⁴⁷.

España perteneció a este tercer grupo. Las compañías españolas utilizaron este mecanismo de forma habitual desde el comienzo de la explotación, y su importancia aumentó con el paso de los años. Pero fueron prohibidos con la disposición 2.ª de la Real Orden 01/02/1887⁴⁸, si bien permitía que los CPT ya firmados siguieran vigentes hasta su finalización legal. El legislador justificaba la decisión en la poca transparencia del procedimiento y en que los beneficios podían establecerse con TE⁴⁹.

Aunque relaciona los beneficios entre los CPT y las TE, asimilar ambos procedimientos es engañoso porque las diferencias eran muy importantes:

- a. *Sujetos*. El CPT se celebraba de forma individual entre la empresa y el cliente, mientras que la TE era de aplicación general, sin que hubiera una adhesión expresa.
- b. *Objeto*. El CPT señalaba el peso que había de transportarse durante un período para conseguir la bonificación; en cambio, la TE obligaba a la facturación de un determinado peso en el momento de la carga.
- c. *Periodo de vigencia*. El CPT establecía la fecha de inicio y de final, mientras que la TE solo fijaba el comienzo de su aplicación, pero no su final (otra cosa era que la duración mínima de una TE era el año, o que hubiese TE con una duración ya señalada)⁵⁰.
- d. *Reembolso*. La bonificación contractual estaba fijada en algún momento de la duración del acuerdo o al final de este, una vez comprobado que se había alcanzado el peso comprometido; mientras que la aplicación de la rebaja en las tarifas era en el momento de la facturación.

⁴¹ Los gastos fijos eran los relacionados con los salarios, la amortización de capital, etc. Este tipo de gastos se denominaban así, pues no variaban con el recorrido de los trenes. Todo lo contrario que los gastos de explotación (consumo de energía).

⁴² Todavía está por estudiar la importancia de estos dos procedimientos en los resultados comerciales, pese a lo que estamos diciendo sobre su importancia.

⁴³ AHF-MFM-L/384:287.

⁴⁴ AHF-MFM-D/0731/001 y D/0732/007.

⁴⁵ También podrían incluirse otras condiciones, pero las principales eran las que hemos señalado.

⁴⁶ Los países firmantes de este documento fueron: Alemania, Austria-Hungría, Bélgica, Francia, Italia, Luxemburgo, Países Bajos, Rusia y Suiza. Para la Convención de Berna ver *Bulletin de la Commission Internationale du Congrès des Chemins de Fer*, 1887, p. 14, vol. I, n.º 1.

⁴⁷ En Francia la prohibición apareció con la *Circulaire du ministre des travaux publics* de 26/09/1857, mientras que en los EE. UU. fue con la *Interstate Commerce Act* (1887), en su sección segunda. La ley federal no significa que se implantara en los Estados, por lo que habría que hacer un estudio individualizado para cada uno. La ley hace referencia a las relaciones comerciales entre Estados.

⁴⁸ GM 18/02/1887.

⁴⁹ Real Orden 11/05/1887 (GM 19/05/1887).

⁵⁰ Ferias, festividades y baños entrarían dentro de esta tipología.

No obstante, la prohibición no significó que los CPT realmente desaparecieran. Por un lado, parece que los acuerdos se siguieron firmando siempre al margen de la legalidad⁵¹. Por otro, las condiciones del CPT sobrevivirían legalmente como parte de las TE. Desde 1887, las TE generalizarían las bonificaciones por el transporte de un número de toneladas, fijando las bases y recorridos. La bonificación se aplicaría una vez comprobada la realización del tonelaje mínimo.

Esto implicaba la aplicación de dos precios de transporte: a) el pagado en la facturación, y b) el que correspondería si

alcanzaba el tonelaje mínimo. De esta manera, en la práctica las TE operarían como un CPT para aquellos clientes que pudieran cumplir ciertas cláusulas muy específicas. Las actas del Consejo de Administración de MZA revelan que los tráficó más importantes fueron desviados de forma progresiva desde los CPT hacia las TE, antes de la Real Orden de 1887. Por lo que los CPT irían abandonándose en beneficio de estas tarifas.

La serie más importante que hemos localizado es la de MZA, ya que abarca los CPT realizados para el periodo 1858-1887. Estos treinta años quedan reflejados en el siguiente gráfico:

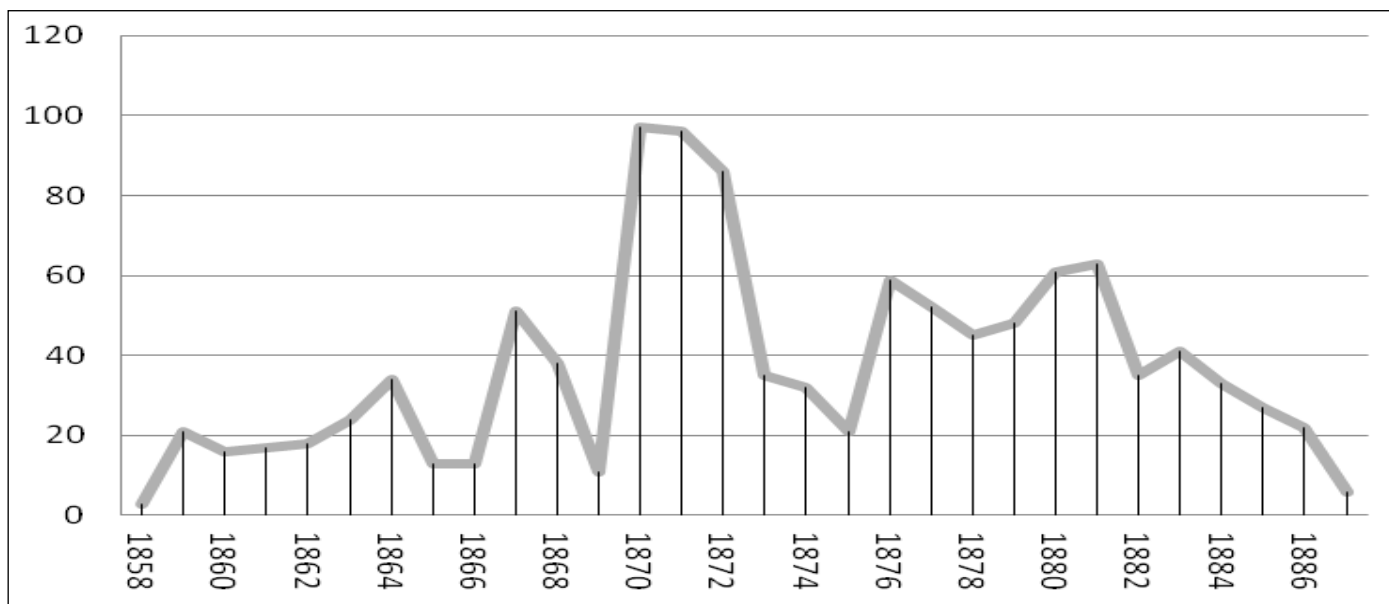


Gráfico 1. Contratos realizados por MZA. Periodo 1858-1887.

Fuente: elaboración propia a partir de los libros de actas del Consejo de Administración de MZA. Años 1858-1887.

El gráfico muestra una línea quebrada, donde los descensos son fáciles de identificar con las coyunturas de todo tipo que vivió España. Así, los mínimos de los años sesenta son fáciles de identificar con la crisis económica (1864-1865) y el cambio institucional de 1868 que se refleja en 1869. El movimiento cantonalista, las partidas carlistas en el sur de La Mancha y territorios cercanos, junto al nuevo cambio de régimen, produjeron los mínimos de 1873-1875. Finalmente, el descenso de la década de los ochenta fue motivado por la crisis finisecular. Además, los CPT pasaron a ser TE y Concesiones al considerarse provechosa esta sustitución (p. ej., el tabaco)⁵².

8. Comparativa de distintos procedimientos tarifarios

A continuación, planteamos un caso en el cual observamos la disparidad de precios que pudo darse con una mercancía y en un recorrido muy concreto. El ejemplo es el transporte de 84 toneladas de carbón vegetal desde Hellín hasta Cartagena (178 km.), en el mes de mayo de 1882.

Las TL de MZA fueron unificadas según el Real Decreto 09/11/1864⁵³. Conforme a la nueva tarificación, el carbón vegetal pagaba 0,50 rs./t-km, con carga y descarga gratuita por realizar un recorrido superior a 150 km (art. 10). Otra tarifa en uso era la TG, en cuyo baremo encontramos al carbón vegetal clasificado en distintas clases, dependiendo del trayecto realizada, y con una tasa kilométrica mínima. Según estas condiciones, el transporte de Hellín a Cartagena tendría una base de 0,30 rs./t-km⁵⁴. Tampoco se pagaría la carga y descarga, como recoge el Cuaderno nº 2 de las tarifas de la PV, por realizar un recorrido superior a los 150 km (MZA, 1874, p. 7).

También para esta fecha encontramos la TE n.º 18 para el carbón vegetal, con origen entre las estaciones de Chinchilla y Calasparra y con destino a Murcia, Balsicas o Cartagena⁵⁵. Para esta tarifa, en este caso se utilizaría una base kilométrica de 0,24 rs./t-km, pero la carga y descarga correrían a cargo del cliente (MZA, 1874, p. 61). Finalmente, en febrero de 1882 apareció una

⁵³ Las líneas que hacen referencia a esta unificación fueron las de Madrid a Zaragoza, Madrid a Alicante, Castillejos a Toledo, Alcázar de San Juan a Ciudad Real, Manzanares a Córdoba y Albacete a Cartagena (GM 12/11/1864).

⁵⁴ La condición novena indicaba que el recorrido fuera entre 150 y 249 km, y una tasa no inferior a 53,5 rs./t.

⁵⁵ Esta TE derivaba de la TE n.º 30 de PV.

⁵¹ AHF-MFM-P/0203/407.

⁵² Sesión del 04/2/1885 (AHF-MFM-L/384:135-136).

Concesión para el carbón vegetal que desde las estaciones comprendidas entre Hellín y Cieza hasta Cartagena, en las mismas condiciones descritas en la TE, y con una base de 0,20 rs./t-km⁵⁶.

Tabla 4

Transporte de carbón vegetal. Comparativa

	Base (rs./t-km.)	Precio (reales)	Reducción	Reducción
TL (1863)	0,50	7.476,00	100%	*
TG (1874)	0,30	4.485,00	-40%	100%
TE n.º18 (1874)¹	0,24	3.696,00	-52%	-20%
Concesión (1882)¹	0,20	2.920,00	-60%	-33,34%

Fuente: elaboración propia a partir de la GM; MZA, Cuaderno n.º 2, libro de actas del Consejo de Administración de MZA. ¹No incluye la carga y descarga.

Como observamos, la diferencia entre la TL y los otros procedimientos era tan amplia (la reducción alcanzaba entre el 40% y el 60% de la base) que explica por sí sola su escasa aplicación. En cambio, la diferencia se reduce bastante entre la TG y la TE y la concesión, aunque sigue siendo alta (20% y 33,34%).

Pero esta rebaja significaba la aparición de nuevas condiciones:

- Los clientes realizaban la carga y descarga. Esto tenía sus consecuencias: 1) las compañías ya no se responsabilizaban de los desperfectos que ocurrieran (esto no era algo baladí, ya que las compañías responsabilizaban de las averías al proceso de la manipulación, y así evitaban el pago de la indemnización), y 2) la utilización de recursos del cliente para realizar estas operaciones, bien con personal propio, bien contratándolo.
- La manipulación tenía que realizarse en 24 horas (luego se reduciría a ocho horas), recibiendo un recargo por paralización del material si la manipulación no se hacía en esas horas. Esta duración podía resultar insuficiente en algunos casos⁵⁷.
- El tiempo del transporte aumentaba incluso varios días. Esta condición beneficiaba a las compañías (evitando la multa gubernamental preceptiva), y contrariaba los intereses de los clientes. Ya no había una fecha fija para realizar el transporte, sino que la duración del transporte era hipotética, siempre que no excediera el umbral fijado en la tarifa⁵⁸. Para algunos tráficos no tendrían importancia, pero no para aquellas mercancías con una fecha exacta de entrega⁵⁹.

⁵⁶ Sesión del Consejo de Administración de MZA, del 02/02/1882 (AHF-MFM-L/382:343-344).

⁵⁷ Había una acusación muy generalizada de que el tiempo empezaba a contar a unas horas muy difíciles de realizar la manipulación de la mercancía, con la pérdida de horas en el cómputo del material dispuesto (en la descarga, el tiempo empezaba a contar a la llegada del vagón a la estación). Además, debemos añadir el desplazamiento hasta la estación, que podía estar a varios kilómetros.

⁵⁸ TE n.º 18 para el transporte a PV de carbón vegetal y leña: los plazos reglamentarios de expediciones y transporte «podrán exceder en tres días más» (MZA, 1874, p. 61). Cursiva nuestra.

⁵⁹ Un ejemplo sería continuar el transporte por otros medios como el marítimo.

Con estas nuevas condiciones, las compañías organizaban los tráficos a su conveniencia, quedando los clientes a merced de estas. Tampoco podemos olvidar que la experiencia anterior del cliente con las compañías ferroviarias jugaba un papel nada despreciable y que podemos rastrear en la bibliografía de la época⁶⁰.

9. Conclusión

Las tarifas eran un acto administrativo, por el cual se formalizaba la relación entre los clientes y las compañías ferroviarias. A grandes rasgos y simplificando mucho el tema, la explotación ferroviaria disponía de tres clases de tarifas: las TL, las TG y las TE. Además, estas tres tarifas se dividían en dos subgrupos, GV y PV, dependiendo del tiempo transcurrido en llevar a cabo el contrato del transporte. Al margen de las tarifas, había otros procedimientos también utilizados, como los contratos o las concesiones. La prohibición de los contratos en beneficio de las TE ayudaría a clarificar algo los diversos procedimientos.

Según esto, los procedimientos comerciales eran muy variados y las compañías utilizaban uno u otro, dependiendo de la intención que tuvieran. Las compañías tenían la facultad de percibir el precio máximo que aparecía en la concesión de la línea, o acordar una rebaja, una vez revisadas las posibilidades comerciales ya en la explotación. En el caso de las TG, la rebaja era para todos los clientes, mientras que las TE modificaban las condiciones, reduciendo los beneficiarios. Estas modificaciones podían llegar a ser todavía más restrictivas, según el resultado de las negociaciones directas entre compañías y algún cliente (CPT). Finalmente, las compañías ofrecían ofertas para algunas mercancías mediante Concesiones, para sondear el mercado y estudiar si interesaba elaborar alguna TE.

La ordenación de los procedimientos quería evitar el marasmo de los ingresos. Así era más fácil averiguar qué tráficos y qué precios eran más interesantes para las compañías (no eran los mismos ingresos que se esperaban por la *soldadura* de tarifas locales que por una TC). La agrupación de los procedimientos comerciales también era necesaria para clarificar la gestión del sistema tarifario. Esto permitía intervenir a los departamentos comerciales de forma más correcta ante los requerimientos de los clientes, por reclamaciones o para la elaboración de nuevas tarifas.

Como hemos visto, la aplicación de una tarifa u otra, incluso un CPT o una Concesión, no era una elección que el cliente pudiera tomarse a la ligera. El cliente no debía de impresionarse por unos precios más baratos, ya que las condiciones recogidas en la letra pequeña introducían variables a tener muy en cuenta (responsabilidad en los desperfectos, carga y descarga con tiempos muy cortos y a costa del cliente, duración del transporte más de lo previsto en la legislación, etc.). Estas condiciones harían que el cliente sopesara muy bien la rebaja en el precio. Sobre todo si ya contaba con una experiencia negativa. Esto no era difícil que ocurriera, pues hay una amplia documentación de hemeroteca y bibliográfica, de la que hemos recogido alguna referencia solo a título ilustrativo, pero con un título ya atrayente: «Las compañías contra el país».

⁶⁰ Martínez Sevilla y Alonso Coma (1912) ofrecen un listado muy completo de las infracciones realizadas por las compañías.

Las compañías tenían que responder con procedimientos cada vez más específicos y con precios más ajustados a lo que se les demandaba. De esta forma, las tarifas se fueron ampliando, desde una primera tarifa única hasta un sistema con una amplia diversidad tipológica. Así las compañías pretendían dar respuesta a cada una de las necesidades de los clientes, sin dañar sus intereses. Esta complejidad comercial era un reflejo de la misma complejidad que la economía española iba desarrollando, la cual exigía un medio de transporte que respondiera: a) a la aparición continua de nuevos tráficos; b) a la demanda de precios cada vez más baratos, y c) a la creación de mercados cada vez más lejanos. El ferrocarril daba respuestas a estas demandas, al menos de forma teórica.

Esta posibilidad de realizar tarifas adecuando los precios a las negociaciones con los clientes y la Administración obligaba a disponer de una nomenclatura muy definida que da idea del desarrollo organizativo llevado por los departamentos comerciales de las compañías. En cambio, la Administración y los clientes consideraban que todo aquel cúmulo de tarifas escondía un intento por encubrir precios muy altos⁶¹. No comprendían que habían sido ellos mismos, los clientes con sus demandas, quienes habían iniciado la diversidad y complejidad en las relaciones contractuales.

Fuentes documentales

Compañía MZA. Libro de actas del Consejo de Administración.
Compañía MZA. El problema ferroviario.
Compañía MZA. Servicio Comercial. Oficina Comercial.
Museo del Ferrocarril de Madrid. Archivo Histórico Ferroviario. Serie D (varios años). Museo del Ferrocarril de Madrid.
Archivo Histórico Ferroviario. Serie L (varios años). Museo del Ferrocarril de Madrid. Archivo Histórico Ferroviario. Serie P (varios años).

Bibliografía

Barquín Gil, R., 1997. Transporte y precio del trigo en el siglo XIX: creación y reordenación de un mercado nacional. *Revista de Historia Económica, Journal of Iberian and Latin American Economic History*. 3 (1), 17-48.
Barquín Gil, R., 2000. El mercado español del trigo. Tesis doctoral.
Bernis, F., 1915. Las tarifas de los ferrocarriles españoles. Tipografía La Académica, Barcelona.
Bona, F. de, 1877. De la explotación y tarifas de los ferro-carriles españoles. Imprenta de la Gaceta de los Caminos de Hierro, Madrid.
Campuzano, C., 1876. Clases de Ferro-carriles. Apuntes de las lecciones de explotación. Escuela Especial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid.
Cambó, F. (dir.), 1918-1921. Elementos para el estudio del problema ferroviario en España. Ministerio de Fomento, Madrid.
Carpentier, A. y Maury, G., 1898. *Traité des Chemins de Fer*, 3 vols. L. Larose, Éditeur, Paris.

Cierva, J. de la, 1915. Los problemas económicos. I: El ferroviario. Tipografía de la Revista Archivos, Madrid.
Colson, C., 1898. *Transports & Tarifs*. J. Rothschild Éditeur, Paris.
Comisión, 1884. Informe de la Comisión creada por Real Decreto de 26 de junio de 1882 para el Estudio de las Tarifas de Ferrocarriles. Tipografía Hispano-Americana, Madrid.
Cuellar Villar, D., 2018. Una aproximación a las tarifas ferroviarias para viajeros en España (1844-1935). *Investigaciones de Historia Económica*. 14 (3), 188-198.
Duvendry, C., 1866. *Traité pratique et juridique de l'application des tarifs des chemins de fer*. Imprimerie et Librairie Centrale des Chemins de Fer, Paris.
Fenelon, M. K. G., 1934. *Economía ferroviaria*. Editorial Revista de Derecho Privado, Madrid.
Foyé, R., 1886. Las tarifas de ferrocarriles españoles, comparadas con las extranjeras. Imprenta y Litografía de los Sucesores de N. Ramírez y Compañía, Barcelona.
Giol, V., 1902. Colección completa de las tarifas de los ferrocarriles de España para los transportes a grande y pequeña velocidad. Imprenta Luis Tasso, Barcelona.
Gómez Mendoza, A., 1982. Ferrocarriles y cambio económico en España (1855-1913), un enfoque de nueva historia económica. Alianza, Madrid.
Gorostiza, L. de, 1877. Apuntes sobre la rebaja de tarifas y el servicio de los ferrocarriles españoles. Taller Zaragozaño y Jayme, Madrid.
Herranz Loncán, A., 2008. Infraestructuras y crecimiento económico en España (1850-1935). Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
Hurtado de Urtañun, A., 1893. Consultor administrativo y mercantil de ferrocarriles, resumen de las disposiciones vigentes: tarifas y su aplicación. Tipografía E. Casañal, Zaragoza.
Jamar, J., 1882. Liga del Comercio en los Puertos Cantábricos. Imprenta de la Viuda de Delmas, Bilbao.
Lamé Fleury, E. y Sarrut, L., 1905. *Code annoté des chemins de fer en exploitation*. Librairie Chaix et Librairie Larose, Paris.
Maristany, E., 1905-1908. La Conferencia Ferroviaria de 1905. Henrich y Cia., Barcelona.
Martínez Sevilla, E. y Alonso Coma, P., 1912. Los ferrocarriles españoles. Las compañías contra el país. Establecimiento Tipográfico de Fortanet, Madrid.
Muñoz Rubio, M., 2018. Los «grandes debates» de la historiografía ferroviaria española y su influencia en la historiografía general y económica. *Revista de la Historia de la Economía y de la Empresa*, 12, 89-122.
MZA, 1874. Tarifa para los transportes a pequeña velocidad en las líneas pertenecientes a esta compañía. Establecimiento Tipográfico de M. Minuesa, Madrid.
MZA, 1884. Colección de las circulares expedidas por el Servicio del Tráfico. Establecimiento Tipográfico de los Sucesores de Rivadeneyra, Madrid.
Noblemaire, M. G., 1891. La tarificación en los caminos de hierro y las tarifas de penetración. Imprenta de Henrich y Cia., Barcelona.
Norte y MZA, 1915. Observaciones sugeridas por los discursos pronunciados en el Círculo de la Unión Mercantil, por el Sr. D. Juan de la Cierva. Compañías de los Caminos de Hierro del Norte y de Madrid a Zaragoza y a Alicante, Madrid.
Olariaga, L., 1921. La cuestión de las tarifas y el problema ferroviario. Calpe, Madrid.
Pascual i Domènech, P., 2016. El ferrocarril a Catalunya, (1848-1935): una història de la seva explotació, 2 vols. Eumo, Vic.
Picard, A., 1887. *Traité des Chemins de Fer*, vol. 4. J. Rothschild Éditeur, Paris.
Rahola, S., 1924. *Tratado de ferrocarriles*, vol. 5. Librería Internacional de Romo, Madrid.
Tedde de Lorca, P., 1978. Las compañías ferroviarias en España (1855-1935). En: Artola, M. (ed.). *Los ferrocarriles en España. 1844-1943*. Vol. II. Servicio de Estudios del Banco de España, Madrid, pp. 9-353.
Vicente Garcés, B., 1875. *Diccionario razonado legislativo y práctico de los ferro-carriles españoles*. Imprenta de Campuzano Hermanos, Madrid.
Zeller, F., 1891. *Exposé de la question des tarifs communs*. *Bulletin de la Commission Internationale du Congrès des Chemins de Fer*, 5 (11), 558-578.

⁶¹ Esta preocupación no era exclusiva de los clientes españoles: también los clientes británicos tenían la misma sensación (Fenelon, 1934, p. 185).