

# UNA APROXIMACIÓN AL ESTUDIO DE LAS TARIFAS DEL TRANSPORTE FERROVIARIO DE VIAJEROS EN RENFE (1941-2005)

Domingo Cuéllar (URJC)

## 1. Introducción

El sistema de tarifas en el ferrocarril se ha caracterizado por una serie de singularidades que se concretan en la complejidad de su configuración, la incertidumbre de su eficiencia y el rechazo social que suele recibir. Además, debe tenerse en cuenta que la explotación ferroviaria se ha desenvuelto, al menos hasta fechas muy recientes, en un régimen de monopolio, ya fuera de carácter privado o bien de gestión pública, aunque siempre ha existido una supervisión gubernamental en la fijación de las tarifas máximas.

Esta comunicación centra su estudio en el caso de las tarifas para el transporte de viajeros en el periodo de existencia de la compañía pública de ferrocarril española RENFE (Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles), creada por la Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de los Transportes por carretera de 1941 y extinguida como tal el 1 de enero de 2005 a partir de la Ley 39/2003 del Sector Ferroviario (véase, respectivamente, BOE, 28-01-1941 y 18-11-2003). Los objetivos de la investigación son, por un lado, realizar una explicación de la organización del sistema de tarifas, con los cambios y evoluciones que se produjeron; por otro lado, conocer cuáles fueron las principales políticas en este tema por parte de RENFE; también, pretendemos realizar el cálculo de la tarifa media percibida, parámetro habitualmente utilizado por las empresas de ferrocarril, que servía para calibrar la evolución de los ingresos por viajero y kilómetro y el recorrido medio que realizaban esos viajeros; y, por último, nos interesa analizar estas tarifas en términos reales, teniendo en cuenta tanto la evolución de la inflación como la evolución de los niveles de vida de los españoles, lo que constituye un indicador, a través de la demanda de transporte ferroviario, de los grandes cambios en el consumo. Con todo esto se intenta, además de la obtención de los datos aquí señalados, disponer de una visión en el largo plazo de la evolución del coste del viaje por ferrocarril en España y permitir su comparación con otros casos nacionales o regionales.

Con respecto a la bibliografía y las fuentes que han servido para la elaboración de este trabajo, además de las referencias sobre la teoría económica del transporte y sus costes (Thomson, 1976; Rus, 2012), o la bibliografía directamente relacionada con la actividad de la empresa RENFE (Ferner, 1990; Muñoz Rubio, 1995; Sala Schnorkowski, 2000; y Villa, 2013), se han elaborado los datos a partir de sus memorias, estadísticas y anuarios, que contienen información bastante desigual, así como diferentes publicaciones técnicas e informes de la propia empresa pública. Para el cálculo y presentación de los datos se utiliza una metodología de trabajo similar a la que ya se ha utilizado para el estudio de las tarifas en los ferrocarriles españoles en el periodo previo a RENFE y en el caso de los ferrocarriles del Estado de São Paulo, en Brasil (Cuéllar, 2018 y 2020).

## 2. Características y organización de las tarifas ferroviarias

La fijación del precio de un bien responde como norma general al cálculo del coste marginal de su producción. El transporte, y el ferrocarril en concreto, también tuvo presente desde sus orígenes este principio, pero encontró grandes problemas en su estimación debido a la irracionalidad del desarrollo de la explotación ferroviaria, como ya detectaron los economistas del ferrocarril norteamericanos decimonónicos, entre los que podemos citar a Charles Francis Jr. Adams o Arthur T. Hadley. En este caso, las teorías económicas convencionales sobre el equilibrio entre la oferta y la demanda, tan en boga en ese momento, no eran viables, lo que llevaba a estos especialistas y empresarios a aplicar en sus explotaciones ferroviarias prácticas contrarias a sus propias teorías económicas (Perelman, 1997).

De este modo, la fijación de esas tarifas del ferrocarril se rodeó de una complejidad extraordinaria que requería un dominio importante de las matemáticas y su aplicación al análisis económico, ya que el ferrocarril es un ejemplo aparte donde la simetría funcional de la oferta y la demanda no existe, debido a las altas incertidumbres del consumo final (demanda y elección de transporte) sobre la producción previa (oferta de transporte) (Fisher, 1893, pp. 104-105). Además, a esta falta de certeza sobre el desarrollo del tráfico se añade la irreversibilidad de uso absoluta del ferrocarril, que, junto a los largos periodos de maduración, las elevadas barreras de entrada y los altos costes de oportunidad, constituyen un cuarteto de singularidades que es necesario tener presente en el análisis del ferrocarril y de otras grandes infraestructuras económicas.

Así pues, la correlación entre el coste de producción y el precio final de uso no aplica normalmente en el caso ferroviario debido, por un lado, a las dificultades para conocer con exactitud cuáles son esos costes, por otro lado, la estructura del mercado determina el comportamiento de las tarifas, dada la diferencia de políticas según se esté en régimen de monopolio o de competencia, y, por último, existe un alto grado de regulación de precios basado en la aceptabilidad política (Rus, 2012, pp. 181-232).

El debate de los precios del ferrocarril propio del siglo XIX, con la profusión de empresas privadas o concesionarias de la explotación que comenzaban a situarse en el mercado, que incluso llegaban a hundir los precios (las llamadas tarifas de lucha, según señalaba A. T. Hadley), terminarían generando un proceso hacia el monopolio u oligopolio, que tuvo su continuidad en el siglo XX cuando ya eran mayoritarios los operadores públicos, que buscaban un casi imposible equilibrio entre la equidad social y la suficiencia financiera, si bien siempre quedaban por debajo de esa barrera, lo que terminó generalizando las tarifas políticas que rigen en la mayor parte de los servicios ferroviarios del mundo (Millward, 2005, pp. 257-284). Además, ya en la segunda mitad del siglo XX, en la función de coste del usuario aparece el factor tiempo de viaje como una nueva variable para tener en cuenta en la configuración de las tarifas (Thomson, 1976), lo que asociado al factor confort también será muy importante en la fijación de estas tarifas.

En España, la cuestión de las tarifas ferroviarias vivió un intenso debate, sobre todo en el primer tercio del siglo XX, cuando las compañías privadas afrontaron graves problemas de insuficiencia económica y se comenzó a barajar el modo de ayuda o rescate público que se debía aplicar (Ortúñez, 2000). Igualmente, en el periodo RENFE esta cuestión suscitó interés por parte de los gestores de la empresa pública y algunos economistas intrigados en la búsqueda de la piedra filosofal de la tarifa ferroviaria. De hecho, en las memorias anuales de RENFE se recogen a menudo discusiones sobre el límite que encontraba la empresa en la fijación de las tarifas por parte del Gobierno, y comparaban su situación con la de otros ferrocarriles europeos, que también estaban afectados por la insuficiencia económica de la explotación y la aplicación de lo que ellos denominaban tarifas políticas.

No obstante, hemos de señalar que no disponemos de todas las fuentes necesarias para profundizar más en este tema. En este sentido, el fondo García Lomas del Archivo Histórico Ferroviario, todavía en proceso de catalogación, contiene interesantes expedientes sobre la documentación que los dirigentes de RENFE intercambiaban con el Ministerio de Obras Públicas sobre la necesidad de subir las tarifas, más allá de las autorizaciones puntuales que se publicaban en el BOE, debido a dos cuestiones básicas: el incremento de los gastos fijos de personal derivado de la subida de los salarios; y la elevación de los costes de explotación, asociada también al mayor precio de las materias primas. Incluso el Consejo Económico Nacional intervino, a través de varios informes en la década de 1950, sobre la necesidad de establecer una política de tarifas correcta para solventar los problemas económicos de RENFE. Entre otras cuestiones, se planteaba que los principales problemas de las tarifas de la empresa pública venían dados por la rigidez del sistema que relacionaba coste con distancia, y por la creciente

variedad y complejidad de las tarifas, tanto de viajeros como de mercancías, que dificultaban la comercialización<sup>1</sup>.

De modo sintético e introductorio podemos señalar que, *grosso modo*, el sistema tarifario se organizaba sobre tres grandes conceptos: la tarifa máxima, que era la que aprobaba el Gobierno como límite que podían establecer las compañías ferroviarias, públicas o privadas, en los precios de transporte; la tarifa de aplicación, que era la base efectiva que cada compañía, en este caso RENFE, fijaba para los usuarios, y que dadas la identificación entre Gobierno y RENFE termino siendo la que se actualizaba periódicamente en el BOE; y, por último, las tarifas especiales (TE), con toda una serie de ofertas y descuentos que las compañías ofrecían a sus usuarios, bien por viajes de ida y vuelta, por adquisición de abonos kilométricos, etc. En las series estadísticas publicadas las tarifas de aplicación aparecen como “viajeros a precio entero”, mientras cuando se había hecho uso de alguna de las tarifas especiales se agrupaban dentro de una serie denominada “viajeros a precio reducido”, que iban normalmente separadas de “viajeros kilométrico”, aunque como hemos indicado era también un tipo de tarifa especial (véase después).

Junto a esta variedad, además, hasta 1941 cada compañía había aplicado su propio sistema y baremación, por lo que es entendible que los gestores de RENFE tuvieron desde el primer momento el objetivo prioritario de la unificación tarifaria en toda la Red (que era la denominación con la que se referían a la propia empresa). El punto de partida era la existencia de una decena de grupos de tarifas y sistemas que se habían heredado de las diferentes compañías privadas (Muñoz Rubio, 1995, p. 265). Además de esta profusión de variantes en las tarifas (Cuéllar, 2018, pp. 189-191), el sistema establecía una distinción entre las diferentes tarifas especiales de cada empresa, tanto para el tráfico local, que tenía lugar dentro de las líneas de la propia empresa, como el combinado, que se producían flujos de transporte de viajeros entre dos o más compañías, y el internacional, que se aplicaba cuando había convenios con empresas extranjeras para viajes al exterior. El Cuadro 1 aclara la relación entre algunas de estas tarifas y la numeración que se les asignaba.

**Cuadro 1. Ejemplos de numeración de tarifas de aplicación en el sistema ferroviario español antes de la integración en RENFE**

Denominación	Tarifa local	Tarifa combinada	Tarifa internacional
Billetes sencillos de expedición diaria	TE n.º 1	TE n.º 101	
Billetes de ida y vuelta de expedición diaria	TE n.º 2	TE n.º 102	
Tarjetas de abono	TE n.º 3	TE n.º 103	TE n.º 203
Plazas en coches de lujo (butacas y camas)	TE n.º 4	TE n.º 104	TE n.º 204
Billetes circulares	TE n.º 5	TE n.º 105	TE n.º 205
Billetes sencillos o de ida y vuelta de expedición intermitente o temporal	TE n.º 6	TE n.º 106	
Billetes para emigrantes	TE n.º 7	TE n.º 107	TE n.º 207
Billetes para viajes en grupo, colectividades, congresos, etc., y trenes especiales	TE n.º 8	TE n.º 108	TE n.º 208
Carnés kilométricos	TE n.º 9	TE n.º 109	TE n.º 209

<sup>1</sup> Se han consultado en el referido Fondo García Lomas, las siguientes carpetas: Carpeta “Elevación de tarifas y salarios”, 1954; Carpeta de Consejo de Economía Nacional. Informe sobre tarifas de 1956; Informe para el ministro de Obras Públicas sobre Tarifas en los transportes de Carlos Roa Rico, de marzo de 1963; Departamento de Movimiento. Ponencia sobre el tráfico de viajeros I (Memoria) y II (Anexos), 1966; Departamento Comercial. Tarificación de Viajeros: proyecto de modificación tarifaria de viajeros (enero 1966), informe de 1967.

Denominación	Tarifa local	Tarifa combinada	Tarifa internacional
Equipajes, ganado y material de las empresas de espectáculos públicos	TE n.º 10	TE n.º 110	
Dementes y sus acompañantes y enfermeros, enfermos, heridos, presos y penados	TE n.º 13	TE n.º 113	
Reglamentaciones diversas (reserva de plaza, billetes de andén, etc.)	TE n.º 29	TE n.º 129	

*Fuente: elaboración propia.*

### 3. La evolución del sistema de tarifas en RENFE

Así, pues, el primer objetivo en esta materia de la nueva empresa pública sería la unificación a nivel red. La propuesta realizada desde el Ministerio de Obras Públicas planteaba la creación de una tarifa general, dos tarifas especiales comunes y otras tarifas especiales reducidas que debían ser implantadas de modo simultáneo (Memoria de RENFE, 1941, p. 44). Esto se llevaría a cabo con la publicación del decreto de diciembre de 1945, cuando se aprobó la nueva Tarifa General de Viajeros (TGV), nombre que tomaba la tarifa de aplicación, que venía a anular y sustituir a las tarifas vigentes hasta ese momento en las diferentes líneas (BOE, 27-12-1945). Se establecía en ese momento, en el caso de viajeros, las bases de percepción de la TGV según los tipos de usuarios (primera, segunda o tercera clase), las características de los trenes (convencionales, velocidad, confort, etc.) y servicios especiales (chárter, etc.), teniendo como unidad de percepción el coste en pesetas por viajero y kilómetro recorrido<sup>2</sup>.

A partir de 1960 hay cambios significativos en RENFE, que se correlacionan con el inicio del periodo desarrollista, las recomendaciones del Banco Mundial sobre la gestión de la red ferroviaria y una mayor autonomía de la empresa en la gestión de la explotación. Como hemos señalado, ya se había consolidado un sistema de tarifas que se podían agrupar en tres grandes grupos (Memoria de RENFE, 1960, p. 26):

- Viajeros transportados a tarifa comercial o precio entero.
- Viajeros transportados a tarifa reducida (servicios ministeriales, ejército, familias numerosas, órdenes religiosas, periodistas...).
- Viajeros con billetes kilométricos.

En ese mismo año se había decretado por el Ministerio de Obras Públicas una norma que regulaba el establecimiento de tarifas especiales para RENFE, donde la empresa quedaba facultada para

“... establecer tarifas especiales reducidas, eventuales y transitorias, aplicables solamente a una parte de la Red, así como para concertar acuerdos con los usuarios que reúnan determinadas condiciones, a pactar en cada caso, sin más trámite que dar cuenta al Ministerio de Obras Públicas...”.

Aparentemente esto no suponía grandes cambios con las políticas tarifarias de las etapas precedentes, si bien, la mayor autonomía conllevó la aparición de nuevas tarifas especiales (TE), que buscaban adaptarse a los nuevos cambios en la demanda, como se hizo en las TE n.º 2, 6 y 9 que facilitaban los viajes en días laborales para determinados trayectos de cercanías en las

<sup>2</sup> Hay que puntualizar que hasta 1964, la tarifa general mantuvo este sistema por viajero y kilómetro, con incremento ponderado del precio según aumentaba el número de kilómetros a recorrer, pero en 1965 ya se aplicaba un mínimo de diez kilómetros en las tarifas base y por tramos de cinco en cinco kilómetros hasta los 200 km y de diez en diez a partir de ese recorrido. Véase Guía Trenes, año 1965, p. 26. Este era el funcionamiento de la denominada tarifa belga, con sus matices, en todos los ferrocarriles del mundo hasta ese momento. Véase en los anexos Gráfico 4 y Cuadro 3, al final de este texto.

grandes ciudades, la afluencia a zonas costeras como en el caso de Alicante, y un mayor uso de los carnés kilométricos.

De fundamental podemos considerar la puesta en servicio del sistema electrónico de venta y reserva de plazas. Esto se hizo a partir del 8 de julio de 1968 “para los trenes de plazas limitadas con salida de Madrid, en régimen nacional”, con la intención de extenderlo gradualmente a las localidades de mayor tráfico de viajeros de la red. Entre otras funciones, los logros de este nuevo sistema suponían una completa integración –banalización, en la expresión de la época- del despacho de plazas, la confección automática de billetes y reservas de asiento, la amortización automática de plazas y el control de estado de ocupación de los trenes, la anulación y cambio de billetes, etc. (Kubusch López, 1970).

Los planes de modernización de RENFE, iniciados en 1959, marcaron un cambio de rumbo económico común al conjunto de la economía nacional. La intervención del Banco Mundial en la economía de la empresa coincidió también con la aparición de un nuevo estatuto empresarial en 1964. Así, tanto los acuerdos con el Banco Mundial, como ese Estatuto de RENFE de 1964 y, muy especialmente, el Plan de Modernización de la RENFE 1972-1975 establecían (Objetivo 6) la implantación de un sistema tarifario flexible que estuviera adaptado a la evolución de los costes y permitiera actuar sobre la demanda, además de competir con mayor eficiencia en el mercado de transporte (Memoria de RENFE, 1972, p. 96).

En realidad, el objetivo de cubrir costes seguía siendo el propósito fundamental, como no podía ser de otra manera. Lo que cambiaba era el modo de conseguir una mejora de los ingresos. Así se explican los incrementos tarifarios de agosto de 1972, junio de 1973, febrero y mayo de 1974, y julio de 1975. Si bien, el aumento conseguido en ese periodo de los ingresos (39 %) fue insuficiente ante el incremento desproporcionado de los gastos (80 %), que respondía tanto al alza desbocada de la inflación (52 %) producida por la crisis mundial del petróleo, como a evidentes ineficiencias en la gestión.

La coyuntura no ayudaba a conseguir una necesaria estabilidad económica y de precios que permitiera la aplicación de tarifas más apropiadas. Así, tras la nueva paridad de la peseta, hubo dos años (1968-1969) de limitación en la fijación de precios máximos en las empresas dedicadas a la producción y distribución de bienes y servicios, y, casi sin solución de continuidad, llegó el impacto de los choques petroleros de 1973 y 1979, que penalizó por su dependencia energética a la economía española con unas tasas de inflación hasta entonces desconocidas.

Es significativa también la reflexión del propio Consejo de Administración de RENFE recogida en la Memoria de 1975 (p. 42) en la que se señala que, aunque el sistema de tarifas de la empresa puede ser fijado por el propio Consejo de Administración, la excepcional coyuntura económica de dificultades y recesión, causada por la crisis del petróleo de 1973, había propiciado el sometimiento de la revisión de las tarifas al régimen de precios autorizados. Entre estas autorizaciones se incluían la Orden de 30 de enero de 1975 que establecía una modificación de las tarifas de los servicios públicos discrecionales de transporte de viajeros contratados por coche completo, y la Orden de 12 de junio de 1975 que establecía una tarifa suplementaria en servicios públicos de viajeros que utilizaran vehículos dotados de aire acondicionado.

La revisión de la ya histórica TGV de 1946 se afrontaría por fin en 1977 con la promulgación de la nueva tarifa que establecía cuáles eran las características básicas y las obligaciones de los servicios ferroviarios de viajeros. Así, establecía por primera vez una clara división entre las diferentes categorías del transporte de viajeros, que quedaba dividido en tres tipos básicos: largo recorrido, regionales y cercanías, que se mantienen, si bien con matices, en la actualidad. Respecto a la estructura tarifaria de cada uno de estos servicios, se indicaba que en el caso de largo recorrido y regionales las tarifas se basaban en los kilómetros recorridos, mientras que para los trenes de cercanías las tarifas contemplaban tanto tarifas únicas como tarifas por prestaciones, basadas en kilómetros, en secciones o en zonas, cuya aplicación se puede hacer

conjunta o aisladamente en determinados corredores o en todo el ámbito del núcleo de cercanías.

En la década siguiente, las reformas y cambios se aceleraron, aunque en todo caso también hubo muchas permanencias en el sistema. En el caso del Libro Blanco del Transporte de 1979 se recogían algunas ideas sobre cómo debía desarrollarse la tarificación del transporte. Se consideraba que la política tarifaria debería tener un enfoque global y debía reflejar los costes reales de los recursos empleados en la producción del servicio. Para ello se necesitaba un preciso conocimiento de los costes, lo que presumía la existencia de una contabilidad analítica en la empresa y la adopción de criterios de imputación en los casos de producción conjunta. Esto comenzó a ser posible a partir de la estandarización contable derivada del Plan General de Contabilidad de 1973, que en RENFE se comienza a aplicar en el ejercicio de 1974 (Memoria de RENFE, 1973, p. 133).

El primer Contrato-Programa firmado entre RENFE y el Estado en 1979 recogía ya explícitamente la necesidad del establecimiento de una flexibilidad tarifaria “como un medio de política comercial de la empresa” (p. 20), fijándose así un claro intento de evolución desde las tarifas políticas que habían presidido los periodos anteriores hasta las deseadas tarifas comerciales. También se recogerían apuntes en este sentido en el Contrato-Programa 1984-1986.

Mucho más concreto y detallado fue el Informe de la Comisión para el estado de los ferrocarriles españoles (1984), realizado por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones. Se iniciaba aquí un notable esfuerzo por la sistematización de la información, ya que “sin un detallado conocimiento de los ingresos percibidos por cada servicio” resultaba imposible evaluar la rentabilidad de estos servicios y el criterio de las tarifas a aplicar, lo que recuerda sin duda la clásica argumentación de Peter Drucker, uno de los gurús del *management* que despertaba un gran interés entre los gestores de RENFE, de que lo que no se mide no se puede controlar, y lo que no se controla no se puede mejorar. Se afirmaba rotundamente que, en ese momento, las empresas no disponían de esa información y que era necesario solucionar ese problema.

En la filosofía de la configuración del sistema de tarifas subyacía la idea de que, a pesar de la mayor libertad de la empresa para fijar las tarifas, el margen efectivo era muy bajo. Por un lado, las tarifas no podían ser inferiores a los costes marginales a corto plazo, por otro lado, en su límite superior los precios estaban limitados por las políticas de precios de los medios alternativos competidores y por la elasticidad de la demanda. Esto dejaba un estrechísimo margen para la fijación de las tarifas.

Aun así, dentro de esos márgenes, el conocimiento efectivo de las características de la demanda, tanto en el corto como en el largo plazo, permitía trabajar con nuevas propuestas, que en todo caso planteaban también un escenario inestable, en el que la aparición de las tarifas discriminadas se consideraban contradictorias, ya que iban en menoscabo de la pretendida rentabilidad, como en el caso de las tarificaciones bonificadas de cercanías, además de que los costes que se generaban para la aplicación de estos sistemas tarifarios discriminados podían “hacer aconsejable la uniformidad tarifaria” (Comisión para el estado de los ferrocarriles españoles, 1984, p. 54).

Las bases de percepción en los billetes de largo recorrido y regionales seguían siendo viajero y kilómetro para los billetes de plaza sentada en primera y segunda clase (la tercera clase había sido suprimida en 1968), a los que había que añadir los suplementos por utilización de trenes cualificados, aire acondicionado, por ejemplo, y la ocupación de plazas de litera. En el caso de las plazas en camas se establecía un precio global, a través de una tarifa específica.

Esto suponía que el precio de los billetes se seguía estableciendo por la aplicación de las correspondientes bases de percepción kilométrica. Para la aplicación de la distancia, que figura en los cuadros de distancias comerciales de RENFE, se hacía la computación por fracciones indivisibles de 5 km, en los recorridos de hasta 200 km, y por fracciones de 10 km para recorridos

superiores a 200 km. Destaca en este momento la introducción de una ponderación del 50 % en el coste por kilómetro para los recorridos superiores a 750 km, como ocurría en muchos de los grandes recorridos transversales (véase en Anexos, Gráfico 4 y Cuadro 3).

La década de 1990 trajo numerosos cambios. En lo que nos concierne, la creación de la estructura de las Unidades de Negocio (UN) para la gestión de la empresa, y la puesta en marcha en 1992 de la primera línea de alta velocidad en España, bajo la marca AVE, fueron determinantes en los cambios que se producirían a partir de ese momento. La empresa buscaba redefinir sus objetivos de negocio y reducir la carga económica al Estado (Sala Schnorkowski, 2000; Villa, 2013)

Tal y como se recogía en un informe de 1994, momento en el que se aceleraron los cambios para proceder a la reforma,

“el sistema actual de normas de comercialización de productos se estructura en Circulares y Tarifas Especiales, numeradas y subdivididas en párrafos, artículos, anexos y adiciones que no permite disponer de normas claras y de fácil búsqueda. Por otra parte, las Circulares desarrollan y amplían sus correspondientes tarifas, por lo que en la mayoría de los casos se producen duplicidades de información”.

De ahí que fuera necesaria la adopción de cambios en la estructura de las tarifas que debían basarse en la simplificación del sistema que tuviera como referente la nueva estructura de Unidades de Negocio y una ordenación que permitiera una fácil localización de las normas que estuvieran en vigor. El sistema se debía basar a partir de ese momento solo en seis tarifas especiales, decretándose la anulación de las antiguas TE n.º 1, 2, 3 y 4 y todas las creadas a partir de la TE n.º 7:

- TE n.º 1: normas comunes sobre Sistemas de Venta
- TE n.º 2: comercialización de productos comunes a varias operadoras
- TE n.º 3: comercialización de productos de Largo Recorrido
- TE n.º 4: comercialización de productos AVE
- TE n.º 5: comercialización de productos Cercanías
- TE n.º 6: comercialización de productos Regionales

Sin embargo, en realidad fue un intento que no se terminó plasmando hasta años después, ya que hasta 2001 no se pudieron retomar estas reformas, lo que generó un periodo de interregno que añadía más confusión a la gestión. Finalmente, en junio de 2002 pudo disponerse de una nueva Normativa Comercial, que sería ligeramente actualizada en 2005.

Es de destacar, que fue en esta etapa cuando se produjo una clara distinción en la gestión de los precios a fijar en las tarifas entre los servicios ferroviarios de larga distancia y los de cercanías y regionales, incluidos estos últimos dentro de lo que se han denominado obligaciones de servicio público (OSP). En concreto, la Orden de 26 de febrero de 1993 establecía el régimen de precios de determinados bienes y servicios en España, quedando en el anexo 1 el transporte de viajeros de cercanías y regionales dentro del sistema de “precios autorizados de ámbito nacional”, mientras el anexo 2 recogía el transporte de viajeros de largo recorrido dentro del sistema de “precios comunicados de ámbito nacional”. Es decir, se otorgaba a RENFE la potestad de fijar libremente los precios de estos últimos servicios.

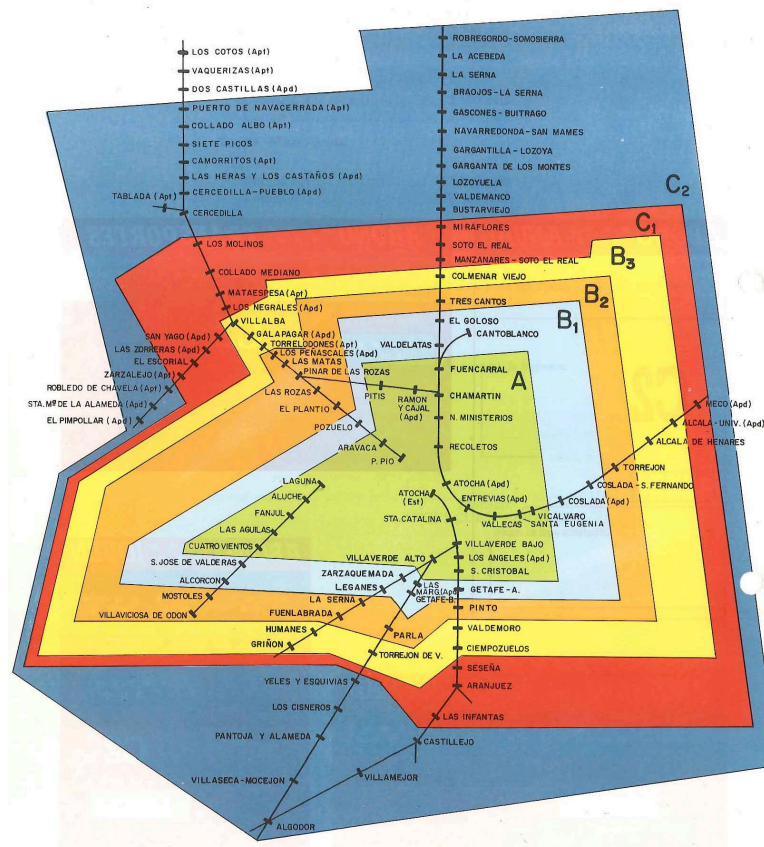
La inauguración del servicio AVE en la primavera de 1992 traería los primeros pasos para la posterior sustitución del tradicional sistema de tarifas. Cada producto contaría con un precio específico bajo el criterio del momento en el que se realizara el viaje: horas valle, llano y punta (que ya se había ensayado unos años antes con la introducción del sistema de días azules, blancos y rojos). El éxito comercial indudable del AVE Madrid-Sevilla, corroborado por el acierto

del compromiso de puntualidad, tuvo también en las nuevas políticas tarifarias una de sus singularidades que permitió una captación de usuarios cada vez mayor, con una cuota de mercado nueva que revolucionaría los usos modales en dicho corredor. El sistema de tarificación por baremos (A, B, C, D y E) se iría exportando poco a poco a otros servicios de largo recorrido.

Hemos citado con anterioridad el hito de la puesta en funcionamiento de un sistema electrónico para la venta de billetes y la reserva de plazas en 1968. La verdadera aplicación de esta innovación vendría de la mano de la expansión de las redes de alta velocidad, con un tipo de mercado mucho más flexible y dinámico. Así, fue la inauguración del TGV (*train à grande vitesse*) París-Lyon en 1981, que introdujo de forma generalizada el principio de la reserva obligatoria, donde se combinaban tres elementos: modernización de la alta velocidad, ahorro de tiempo y aplicación de seguridad para que todos los viajeros estén sentados (Marsal y Lemarchand, 2004). Es el cambio de cultura, tanto para el cliente como para la propia compañía. Este cambio es mucho más profundo de lo que se pudiera pensar a primera vista, ya que se podía detener la venta cuando el tren está lleno, se ofrecía una garantía real de plaza sentada a los clientes y posibilidad de comercializar servicios a bordo, se conocían datos detallados del perfil de los clientes y de sus intereses, y todo este proceso permitía el desarrollo de políticas tarifarias agresivas.

En el caso de los servicios AVE en España, ya se recogía desde su creación esta obligación de reserva obligatoria: “todos los trenes que realizan servicios regulares de transporte AVE son de reserva obligatoria y composición limitada siendo necesario reservar la plaza al mismo tiempo que se obtiene el billete”.

**Ilustración 1: Sistema de Coronas en la tarificación de las Cercanías de Madrid propuesto por la Comunidad Autónoma de Madrid (1989)**



Fuente: Control de Ingresos. Intervención – Viajeros. Circular n.º 1. Párrafo II. Operaciones Contables de las Estaciones. 1ª parte – Viajeros. Anexo R, 1ª Adición. Ampliación del ámbito de Abono de Transportes de la Comunidad de Madrid, 1989.



Por otro lado, ya hemos señalado que en la década de 1990 se confirmó la tendencia de separar la gestión de explotación y tarifas de los servicios de viajeros de largo recorrido, de los de cercanías y regionales. Respecto al transporte urbano, ya se establecía en los borradores del contrato de viajeros qué eran los servicios de cercanías y qué se entendía por núcleo, que quedaba definido como “el ámbito geográfico de influencia de alguna área urbana, en el que se prestan servicios de Cercanías”. Según quedaba recogido, todos los billetes de cercanías eran de clase única. Además, se establecían diferentes productos comerciales: Sencillo, Ida y Vuelta, Ida y Regreso, Bonotrén, Abono Mensual, Abono 2000, Abono Trimestral, Abono 1-3-6, Tarjeta Studio, Tarjeta TOUR, Abonos Consorcio de Transporte Intermodal, etc. Con respecto a la estructura tarifaria, se remite a lo que se establezca en su momento en la Normativa Reguladora del Régimen de Precios, respetando los precios máximos autorizados, pero se recordaba que generalmente en los núcleos de Cercanías se aplican precios por zonas o coronas.

Este uso particular de un sistema de tarifas por coronas (Ilustración 1) comenzó a desarrollarse en Madrid a partir de 1987 (Circular n.º 1) con la creación del Abono de Transportes de la Comunidad de Madrid, si bien su aplicación efectiva no llegaría hasta mayo de 1990. Lo que permitía simplificar enormemente el proceso de emisión de los billetes y de acceso de los usuarios al tren. Este proceso estaba complementado con el desarrollo de las tarjetas de abono o bonotrén, que se crearon en 1970, y que tendrían un desarrollo más efectivo a partir de este momento, con sucesivas modificaciones y mejoras que se recogían dentro de la Circular n.º 3, párrafo 2º.

Es interesante recoger que en ese momento las tarifas de cercanías tenían precios distintos según el día de la semana en el que se realizaba el viaje, distinguiendo sobre todo los viajes en días laborables de los que se realizaran en festivos y fines de semana. Esta particularidad se ha mantenido hasta la reforma de 2012, cuando ya se han unificado todos los precios, pero se ha mantenido el sistema de coronas, que penaliza en precio a los que se desplazan, normalmente para el trabajo, desde la periferia hacia el interior. Además, aunque desde 1995 cada núcleo de cercanías tiene autonomía para proponer los precios, es necesaria la aprobación del Gobierno. Es decir, este transporte de viajeros sigue bajo el sistema de precios autorizados.

En el caso de los servicios regionales, las diferencias con respecto a las cercanías están, sobre todo, en la distancia media a recorrer, estableciéndose a partir de las reformas de 1996 los siguientes tipos de billetes: Sencillo, Colectivo, Multiviaje o Abono, Combinados y Tarjeta de Libre Circulación. En la estructura tarifaria solo se recogía el respecto a la tarifa máxima legal establecida. Hay que recordar que actualmente la regulación de las obligaciones sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril (OSP) se realiza a través del Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2007.

Antes de concluir este recorrido por la evolución de los sistemas tarifarios en el transporte de viajeros por ferrocarril en España, es oportuno recoger la innovación que supuso la introducción a partir del 4 de mayo de 2000 de la venta de billetes por Internet. Este sistema, que se gestionó a través de la aplicación TIKNET, fue el primero de venta en línea que se implantó en los ferrocarriles europeos. El sistema se definía como “un canal de venta puesto a disposición de todos los clientes, previamente registrados, para poder adquirir billetes de la oferta de trenes de Alta Velocidad, Grandes Líneas y Regionales”. Además de otras cuestiones de interés en la compra de billetes y anulaciones, las tarifas comerciales admitidas eran: Tarifa General, Ida y Vuelta (cerrada), Niño, Tarjeta Dorada y Carnet Joven. En el caso de los trenes de largo recorrido y alta velocidad (AVE), cuando el cliente elegía la Tarifa General, se emitía un billete con tarifa de Ida y Vuelta, para que tuviera la posibilidad de cerrarlo posteriormente en un punto de venta, beneficiándose del descuento de esta tarifa. No se podían todavía formalizar regresos de billetes de Ida y Vuelta a través de la venta por Internet.

En resumen, el sistema de tarifas y sus precios durante el periodo RENFE ha tenido una compleja evolución y una ordenación basada en el recorrido que hacía el viajero y el establecimiento de suplementos según las prestaciones del tren. Como analizaremos en el apartado siguiente, el precio del billete no se incrementó, en términos reales, de modo excesivo, dándose servicios en los que incluso tuvo una ligera disminución, como ocurrió en las tarifas base de aplicación (Cuadro 2).

**Cuadro 2: Evolución de los precios básicos de los billetes ordinarios, complementarios y especiales de las Tarifas Generales de Viajeros de RENFE, 1946-1989**  
En ptas. de 1983 por viajero y kilómetro recorrido

Tipo de billetes		Clases o servicio	1946	1977	1989
<b>Billetes ordinarios</b>	Sencillo	1ª clase	5,98	6,07	5,50
		2ª clase	4,35	4,05	3,39
		3ª clase	2,72	-	-
	Niños de 3-7 años	1ª clase	2,99	3,04	2,75
		2ª clase	2,17	2,02	1,70
		3ª clase	1,36	-	-
<b>Billetes complementarios</b>	Complementario – Butacas	1ª clase	0,68	-	-
	Complementario por velocidad en trenes y automotores de lujo / TALGO	1ª clase	0,82	2,89	2,90
		2ª clase	0,68	2,89	2,51
		3ª clase	0,54	-	-
	Complementario por velocidad en trenes y automotores ordinarios / Electrotrenes	1ª clase	0,68	1,89	2,25
		2ª clase	0,54	1,89	1,95
		3ª clase	0,27	-	-
	Complementario - TER	1ª clase	-	1,50	2,25
		2ª clase	-	1,50	1,95
	Complementario - trenes que se designen	1ª clase	-	0,54	0,86
		2ª clase	-	0,54	0,75
	Complementario – Camas en trenes de lujo	1 cama	6,52	-	8,01
		2 camas	5,17	0,00	5,09
		+ 2 camas	3,26	0,00	0,00
	Complementario – Camas en trenes ordinarios	1 cama	5,17	0,00	5,03
		2 camas	3,40	0,00	2,71
+ 2 camas		2,72	0,00	2,18	
Complementario – Coches salones	-	1,63	0,00	0,00	
Complementario – Coches de lujo	-	0,82	0,00	0,00	
<b>Otros billetes</b>	Trenes especiales	-	1.087,00	1.214,00	-

Fuente: Elaboración propia a partir de Tarifa General para transporte de Grande y Pequeña Velocidad. RENFE (1946), p. 15, Tarifa General de Viajeros, RENFE (1977), p. 35, y Tarifa General de Viajeros, RENFE (1986), reedición de 1989, p. 25.

#### 4. El cálculo de la tarifa media percibida

Toda esta profusión de tarifas, descuentos y abonos que hemos señalado dificultan, como se puede comprender, la elaboración de una serie de precios que se relacione de un modo sencillo con el volumen de tráfico, en este caso, con el número de viajeros que se movían por la red

ferroviaria. Este problema era ya percibido por las propias compañías ferroviarias, tanto en el periodo privado como posteriormente en el periodo RENFE, por lo que publicaban anualmente un dato que intentaba concentrar esa información. Se trata de la tarifa media percibida, que era un método indirecto para medir cuál era la evolución de la percepción media por viajero y kilómetro ( $\$KV_n$ ) que tenían los tráficos. El dato se obtenía del cociente entre los ingresos por transporte de viajeros ( $\$V_n$ ) y el número de viajeros transportados ( $QV_n$ ), y un nuevo cociente con el recorrido medio kilométrico de los viajeros en esa línea o compañía ( $RV_n$ ). El subíndice  $n$  indica la categoría a la que se refiere la cifra representada, por ejemplo, viajeros de primera, segunda o tercera clase, viajeros totales, viajeros a precio reducido, viajeros a precio entero, etc. La representación aritmética sería la siguiente:

$$\$VK_n = \$V_n \div QV_n \div RV_n$$

Todos estos datos solían aportarlos las propias compañías ferroviarias, aunque no siempre era así y por lo tanto el cálculo quedaba incompleto y no resulta fácil reconstruir una serie para su estudio y análisis. De los tres datos requeridos, el más irregular es el último, el que mide el recorrido medio de un viajero.

Este dato, a su vez, se puede calcular de dos formas: de forma directa, a partir de la relación entre el número de viajeros y el número de viajeros-kilómetro, que precisamente se obtenía multiplicando aquella cifra por el recorrido medio de cada viajero. Esta cifra es un parámetro muy actual que siguen utilizando las compañías ferroviarias para mostrar la importancia de sus tráficos. Este cálculo tendría esta representación aritmética:

$$VK_n = QV_n \times RV_n$$

De este modo, se podría obtener el valor buscado de recorrido medio kilométrico, bien a través de la fórmula

$$RV_n = VK_n \div QV_n$$

o

$$RV_n = \$V_n \div QV_n \div \$VK_n$$

Pero también existe un modo estimado de conseguir ese valor del recorrido medio kilométrico de un viajero o de una tonelada de mercancías, que es a través del análisis de los datos obtenidos en los años próximos al punto en el que nos falta la información, mediante medias móviles o una estimación lógica. Hemos de tener en cuenta que el valor del recorrido medio kilométrico por viajero varía muy poco en el corto y medio plazo, y solo se pueden apreciar tendencias de cambio en el largo plazo. De hecho, las décadas de 1940, 1950 y 1960 transcurrieron con un recorrido medio por viajero de 68-70 km, mientras que en las décadas de 1970 y 1980 se incrementó hasta una media de 80 km, para tener un cambio notable en la década final de siglo cuando bajó hasta los 40-45 km de recorrido por viajero. La explicación a este último cambio está en el incremento del tráfico de cercanías y regionales sobre el de largo recorrido, que pasó de una relación 35-65 en la década de 1960 a 55-45 en la década de 1990, invirtiéndose completamente.

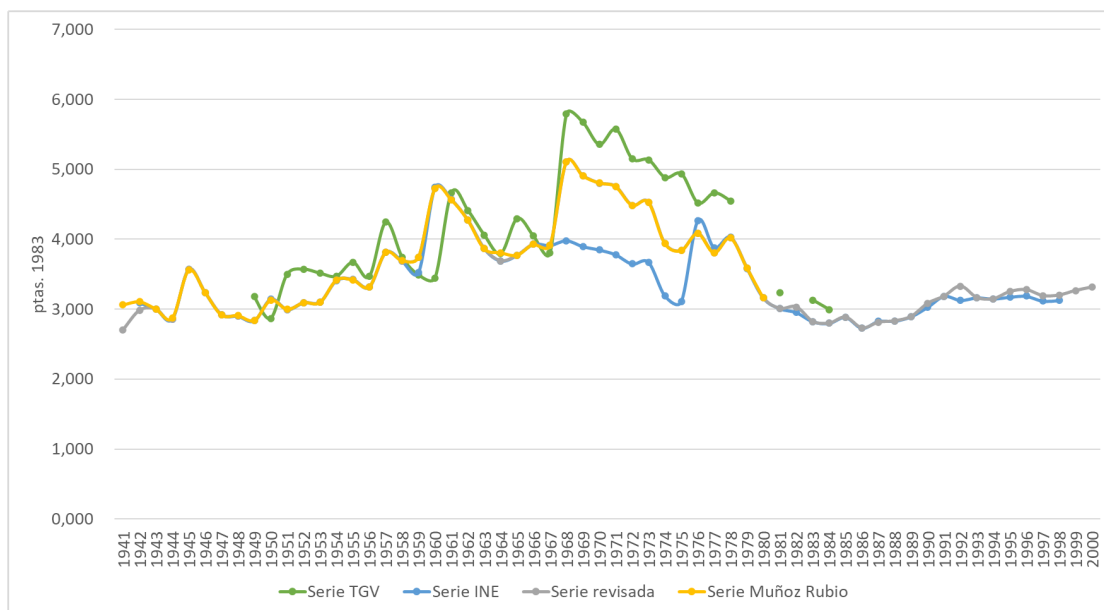
Los resultados de nuestro cálculo están el Gráfico 1, donde podemos ver los datos consultados en distintas fuentes que, como se puede comprobar, no difieren demasiado entre sí. Los valores se han deflactado a pesetas de 1983 para evitar las distorsiones de la inflación. Como se ha indicado, las series de datos son, en general, bastante coincidentes y, en algunos casos, han precisado de una reelaboración, por ejemplo, con los datos publicados por RENFE en las guías de Largo Recorrido y Trenes entre 1949 y 1985, obtenido del precio unitario por kilómetro, aunque muestra ciertas diferencias con el resto de las series, las tendencias son coincidentes. Lo mismo ocurre con la serie publicada por el INE en los Anuarios Estadísticos. En general, nos parece más coherente la serie publicada por Muñoz Rubio (1995), elaborada a partir de las

memorias anuales de RENFE, a la que hemos dado continuidad a partir de 1980. Lo relevante es que la similitud de los resultados y la coincidencia de las tendencias reafirma esta valoración.

También es relevante resaltar la diferente naturaleza de la serie TGV, ya que esta recoge el precio unitario (por kilómetro y viajero) vigente para los usuarios, y el resto, como se ha dicho, son el resultado de calcular ese precio unitario por kilómetro y viajero a partir de los ingresos obtenidos de la explotación ferroviaria y el número de viajeros transportados. Esta coherencia refuerza aún más la validez de la tarifa percibida.

**Gráfico 1. Comparación de diferentes cálculos de la tarifa media percibida ferroviaria en el periodo RENFE, 1941-2000**

Por viajero y kilómetro recorrido, en ptas. de 1983



*Fuente: para la serie TGV (tarifa general de viajeros), Guía de Grandes Líneas / Trenes, 1949-1985; para la serie INE, véase Anuario Estadístico de España, 1942-1998; para la serie revisada, elaboración propia a partir de Memorias y Estadísticas de RENFE; para la serie Muñoz Rubio, (Muñoz Rubio, 1995, p. 356). Para el deflactor, (Maluquer de Motes, 2005).*

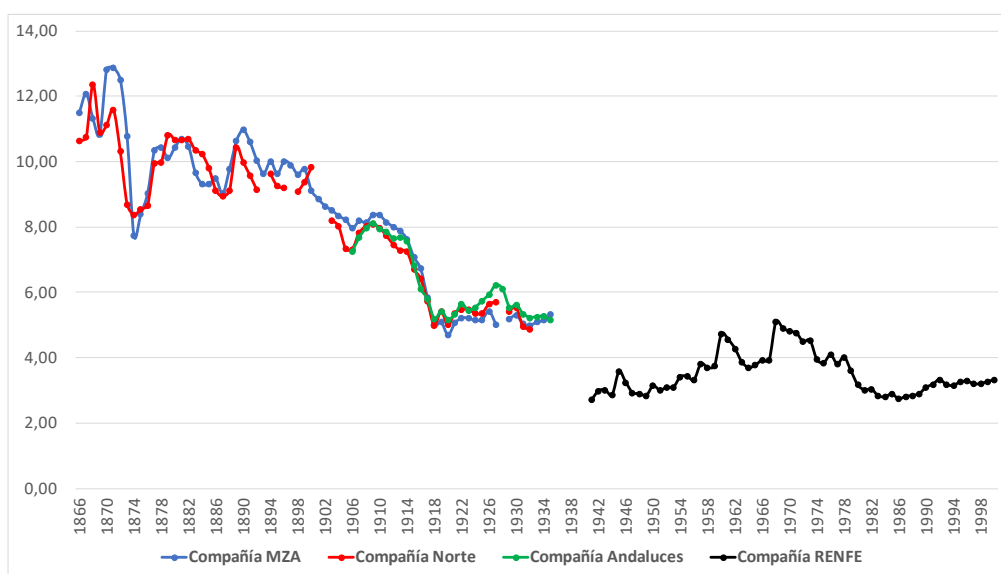
Las únicas discrepancias en los datos están precisamente en el decenio de inestabilidad económica que va de 1967 a 1977, donde se produce la fijación de la nueva paridad de la peseta y posteriormente los grandes desequilibrios, inflación incluida, de las crisis del petróleo. La TGV, elaborada a partir de los datos publicados en las guías oficiales de la compañía, fue la primera en incrementarse, mientras los datos de tarifa media percibida, publicadas en las memorias de RENFE tuvo un alza más moderada, y finalmente el dato de los Anuarios Estadísticos del INE no muestra un cambio de tendencia hasta 1974, cuando sí se produce la subida del precio unitario del transporte por ferrocarril. En todo caso, en 1977, las series vuelven a coincidir. Hay que confirmar que esta variación entre las distintas series se produce también en valores corrientes, por lo que estas diferencias no son achacables a los deflatores utilizados.

Así, hechas estas salvedades, podemos ver que el precio del transporte ferroviario para viajeros, durante el periodo estudiado y en términos reales, tuvo un lento proceso de incremento de precios desde 1941 hasta finales de la década de 1960 y comienzos de la siguiente. Esta leve pero constante tendencia alcista cambia a partir de 1976-1977, en pleno choque inflacionista, para entrar en fase descendente, también muy moderada, hasta 1985-1986. Y desde ese momento hasta final del siglo se aprecia una muy ligera subida de los precios, cuando no una estabilidad casi completa. Así, durante el primer franquismo (1941-1960) los precios del transporte ferroviario crecieron algo más del 40 %, invirtiéndose la tendencia histórica previa;

después, entre 1961-1980, los precios caerían a los niveles previos y, finalmente, en las dos últimas décadas del siglo XX, los precios acumularían un ligero incremento del 9 %.

Una vez obtenida una serie para conocer la evolución del coste medio del transporte ferroviario durante el periodo RENFE, podemos comparar esta evolución con lo ocurrido en el periodo anterior, durante la explotación de las compañías privadas, según vemos en el Gráfico 2. Así la tendencia en el largo plazo de estabilidad o ligero aumento de precios durante el periodo RENFE, contrasta con el periodo anterior, donde sí se observa una tendencia decreciente de los precios reales, que solo se detiene durante el periodo de la Primera Guerra Mundial y la subsiguiente crisis ferroviaria derivada de la elevación de los precios de las materias primas y la insuficiencia económica de las empresas, que obligó a la subida de las tarifas, tras una larga demanda de las compañías ferroviarias (Cuéllar, 2018).

**Gráfico 2. Evolución de la tarifa media percibida en el ferrocarril en España, 1866-2000.**  
Por viajero y kilómetro recorrido, en ptas. de 1983



Fuente: (Cuéllar, 2018) para periodo 1866-1935 y elaboración propia a partir de Memorias y Estadísticas de RENFE. Véase detalle en Gráfico 1 y texto.

## 5. Las tarifas ferroviarias y el poder adquisitivo

Nos interesa conocer ahora cual es el comportamiento de estos precios con respecto a los niveles de vida de los españoles y su poder adquisitivo en este periodo. De este modo, podemos entender si la evolución de ambas cuestiones (oferta y demanda) conllevaba o no una mayor capacidad de gasto para diferentes usos del ferrocarril (viajes en cercanías, abonos de uso frecuente, viajes familiares, etc.). Aunque hemos de tener en cuenta que el poder adquisitivo se ha movido, dentro de cada grupo (manufacturas, servicios o alimentos), a ritmos no homogéneos, lo que ha supuesto diferencias en el acceso a bienes concretos como la educación, la vivienda o el transporte (Piketty, 2021, p. 22).

Ha sido tradicional en los estudios de historia económica un mayor interés por la producción que por el consumo (oferta vs demanda), si bien es una tendencia que tiende a cambiar. La revisión de las fuentes tradicionales y el aprovechamiento de datos hasta ahora poco utilizados han sido las herramientas del cambio. De este modo, los debates sobre los niveles de vida durante la primera industrialización han contribuido a fijar la atención con más detenimiento en las limitaciones en el consumo y la precaria situación de la clase trabajadora (Rule, 1990, p. 45-70) y, en esta línea, también ha sido prolija la investigación sobre la relación entre los parámetros antropométricos, a través del tallaje de los reclutas, y la observación de mejoras de

los niveles de vida, principalmente debido a una mejor alimentación, por ejemplo, en la población española (Martínez Carrión, 1994). Es decir, esa mejora en los niveles de vida, por tenue que fuera, activaba un consumo de alimentos más variado y enriquecedor que fortalecía los cuerpos. A ese primer cambio en las pautas de consumo, siguió, ya en siglo XX, una segunda transformación en el consumo de los hogares, definida como la segunda revolución industrial, que se caracterizó por un aumento más profundo en los niveles de vida de las clases trabajadoras del mundo occidental (Vries, 2009).

Esta mejora supuso para los trabajadores y sus familias una mayor disponibilidad de renta para actividades fuera del restringido consumo tradicional de los obreros durante el siglo XIX. Si entonces apenas dedicaban un 5 % de sus ingresos a actividades de ocio y tiempo libre, ya a mediados del siglo XX, hasta el 30 % se dedicaba a estos fines. La ley de Engel, formulada a mediados del siglo XIX, tendría su aplicación en los comportamientos de consumo también de la clase trabajadora europea. También la española, aunque aquí hubiera un claro decalaje temporal en su incorporación a los sucesivos ciclos consumistas (Conde y Alonso, 1994; Cazorla Sánchez, 2016, pp. 214-233). Todo esto se puede constatar, por ejemplo, mediante el incremento de la demanda de viajes de ocio y la aparición de una primera ola de turismo de masas en Europa y en España (Bayón Mariné, 2005; Pellejero Martínez y García Gómez, 2022; Vallejo Pousada, 2022).

Este contexto sirve para explicar la relación que encontramos entre la evolución de los precios del viaje por ferrocarril, la demanda de los diferentes grupos de población y la consolidación de ofertas de transporte orientadas a perfiles muy concretos. Así, en el Gráfico 3, hemos estimado la parte de la renta familiar que debía destinarse a distintos tipos de viaje (abono para cercanías, billete kilométrico y viajes familiares de ocio), para calcular la evolución del esfuerzo de gasto que tenían que hacer en cada caso.

Los tres casos elegidos son representativos de tipos de viaje de cierta frecuencia por ferrocarril en España durante el largo periodo de estudio. En primer lugar, el viaje de cercanías por ferrocarril tendría su mayor desarrollo durante el último cuarto del siglo XX, si bien ya aparecen un siglo antes en el entorno de las grandes ciudades, aunque será sobre todo con la electrificación de las líneas suburbanas cuando estos viajes ganen en frecuencia y flexibilidad. Las tarifas de cercanías tenían con frecuencia un descuento del hasta el 30 % sobre la tarifa base, si bien a finales del siglo XX, ya tenían, como hemos indicado, tarifas propias en cada núcleo de cercanías.

En segundo lugar, hemos hecho el cálculo con el abono kilométrico, que, aunque su uso fue decreciendo tuvo una relevancia en los ingresos significativa (véanse, Gráfico 5, Gráfico 6 y Gráfico 7) y constituía un sistema, que se mantiene con algunas variantes, en el viajero hacía un pago previo de una bolsa de kilómetros que luego iba consumiendo a demanda. El perfil de estos viajeros era diferente del de cercanías, siendo en este caso propio de comerciantes y profesionales liberales con viajes de negocios frecuentes. En este caso, los descuentos sobre la tarifa base llegaban hasta el 50 %.

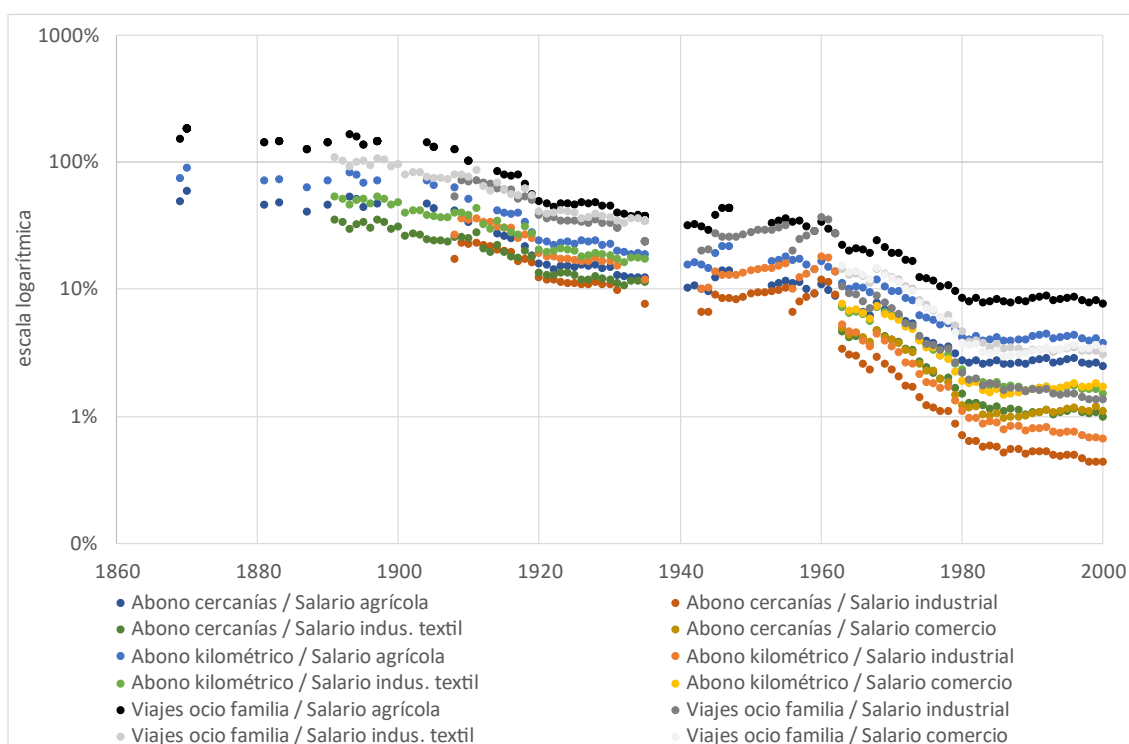
Por último, en ese marco de mayor movilidad en el transporte de ocio de las clases trabajadoras, también hemos calculado la capacidad que tenían estas para realizar con más frecuencia viajes de ocio a ciudades cercanas o incluso a destinos algo más alejados en la costa. Así, hemos estimado cinco viajes anuales para una familia de cuatro miembros a una media de 250 km por viaje, que incluyen ida y vuelta, lo que les permitía beneficiarse de la tarifa de ida y vuelta, que reducía esta última en un 40 %.

Para el cálculo del porcentaje de renta disponible para estos gastos hemos tomado los salarios de diferentes grupos de sectores económicos (agrícola, industrial, textil y comercio) a partir de los cálculos de (Maluquer de Motes y Llonch, 2005). Al cruzar esta información con las tarifas de viaje elegidas, los resultados muestran que durante la segunda mitad del siglo XX mejoró

notablemente la capacidad de gasto en estos viajes tipo para la mayor parte de los viajeros (Gráfico 3). Así, en las décadas de 1940 y 1950, se necesitaba todavía entre 10-30 % de las rentas familiares para cada uno de los tipos de viajes estando el tramo más alto el viaje de ocio y en el más bajo el de cercanías. En las dos décadas siguientes, el gasto de cercanías ya bajó al 1-3 % de la renta familiar, mientras que los viajes de ocio de la familia (10 %) y el abono kilométrico (7 %) también había reducido claramente su esfuerzo de gasto. Por último, en los dos últimos decenios del siglo todos los gastos en cercanías, abono kilométrico o similar y viajes de ocio familiar quedaban, respectivamente, en el 1 %, 2 % y 8 %, de las rentas familiares.

**Gráfico 3. Evolución de la estimación de esfuerzo de gasto habitual en transporte ferroviario según rama de actividad profesional, 1866-2000.**

*En porcentaje sobre el salario medio anual de cada grupo laboral*



*Fuente: elaboración propia, véase texto.*

## 6. Conclusiones

La evolución del precio del transporte ferroviario de viajeros en España en el largo plazo muestra una clara tendencia descendente, que permite explicar la evolución de un medio de transporte que a lo largo de todo el siglo XIX era todavía inaccesible, por su coste, para las clases trabajadoras y con menos recursos, mientras ya en el siglo XX, asociado a notables mejoras en los niveles de vida se convirtió en el medio de transporte más popular, imprescindible para el transporte suburbano y en crecimiento para los cada vez más frecuentes viajes de ocio familiares.

También, como hemos visto, el final del siglo XX fue el momento en el que se produjo la primera transición de los precios fijos a los precios dinámicos en el ferrocarril, iniciados de manera experimental con la puesta en servicio de los primeros trenes de alta velocidad. En ese momento se fueron abandonando de manera progresiva las tradicionales tarifas belgas de fijación de precios por kilómetro recorrido, basados por tanto en la oferta del servicio, para implantar los modernos algoritmos con los que se configura el *revenue management*, donde los precios se

basan en el estudio de la respuesta de la demanda, y que hoy en día es el modelo que rige este mercado.

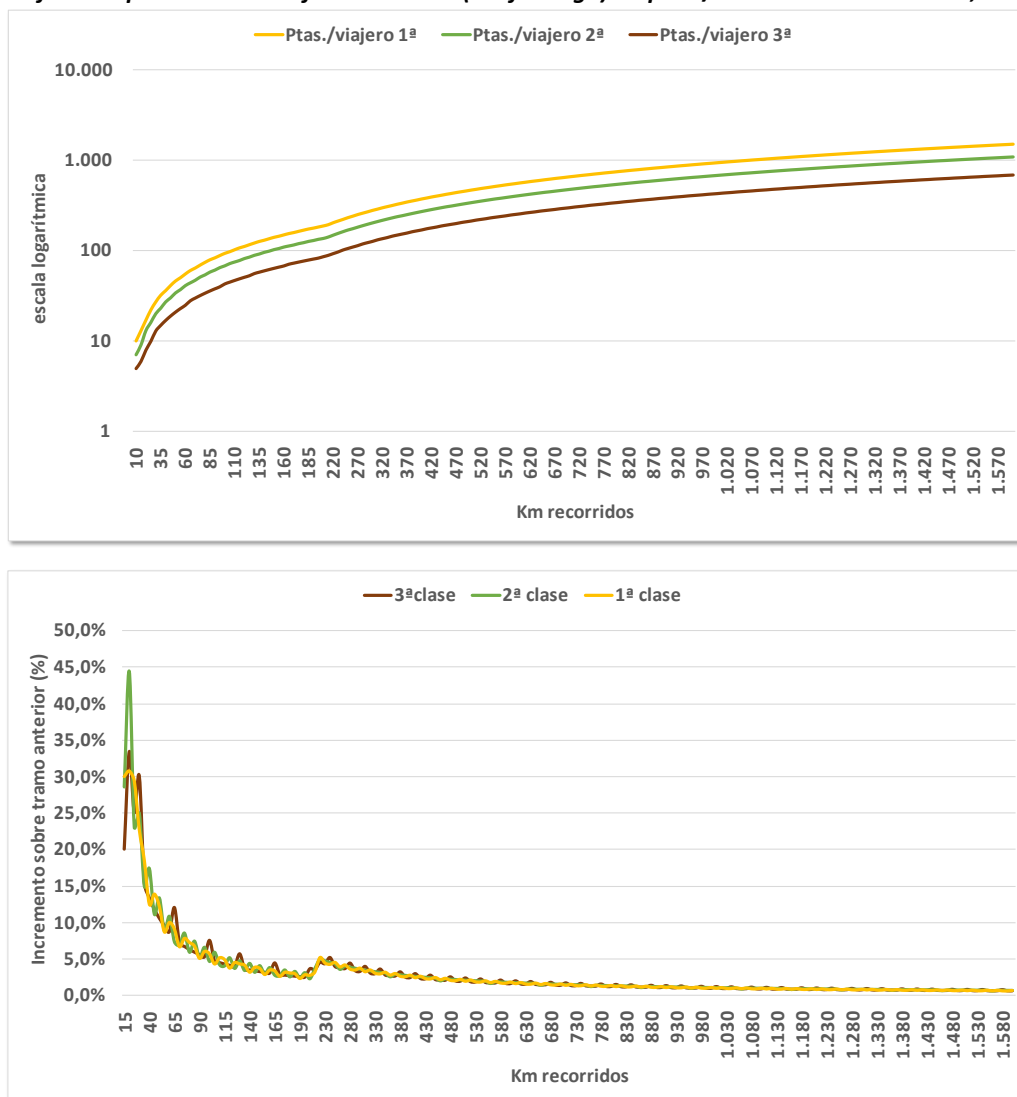
### Fuentes y Bibliografía

- BAYÓN MARINÉ, F. (2005): *50 años del turismo español: un análisis histórico y estructural*. Madrid: Ed. Centro de Estudios Ramón Areces.
- CAZORLA SÁNCHEZ, Antonio (2016): *Miedo y progreso. Los españoles de a pie bajo el franquismo, 1939-1975*. Madrid: Alianza Editorial.
- COMISIÓN PARA EL ESTADO DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES (1984): *Informe de la Comisión de Estudios de los ferrocarriles españoles*. Madrid: Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones.
- CONDE, Fernando y ALONSO BENITO, Luis Enrique (1994): *Historia del consumo en España: una aproximación a sus orígenes y primer desarrollo*. Madrid: Debate.
- CUÉLLAR, D. (2018): “Una aproximación a las tarifas ferroviarias para viajeros en España (1844-1935)”. *Investigaciones de Historia Económica*, vol. 14, pp. 188-198.
- CUÉLLAR, D. (2020): “Da necessidade à apropriação: as tarifas ferroviárias no estado de São Paulo em uma etapa complexa (1880-1913)”, en E. ROMERO DE OLIVEIRA (Org.), *Memória Ferroviária e Cultura do Trabalho. Balanços teóricos e metodologias de registro de bens ferroviários numa perspectiva multidisciplinar*. São Paulo: Cultura Acadêmica, pp. 29-50.
- FERNER, A. (1990): *El Estado y las relaciones laborales en la empresa pública: su estado comparado de RENFE y British Railways*. Madrid: Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.
- FISHER, I. (1893): *Railway Accounts and Finance: An Exposition of the Principles and Practice of Railway Accounting in All Its Branches*. S.l.: Bemrose & Sons, Limited.
- KUBUSCH LÓPEZ, A. (1970): “El sistema electrónico de reserva de plazas y venta anticipada de billetes”. *Ferrocarriles y Tranvías*, vol. 32-VIII, n.º 372, pp. 261-272.
- MALUQUER DE MOTES, J. (2005): “Consumo y precios”, en A. CARRERAS y X. TAFUNELL (coord.), *Estadísticas históricas de España: siglos XIX-XX, Vol. 2*. Madrid: Fundación BBVA, pp. 1.247-1.296.
- MALUQUER DE MOTES, J. y LLONCH, M. (2005): “Trabajo y relaciones laborales”, en A. CARRERAS y X. TAFUNELL (coord.), *Estadísticas históricas de España: siglos XIX-XX, Vol. 2*. Madrid: Fundación BBVA, pp. 1.155-1.245.
- MARSAL, F. y LEMARCHAND, M. (2004): “La politique tarifaire: Grandes Lignes à la SNCF”. *Revue Générale des Chemins de Fer*, noviembre.
- MARTÍNEZ CARRIÓN, J.M. (1994): “Niveles de vida y desarrollo económico en la España contemporánea: una visión antropométrica”. *Revista de Historia Económica*, vol. 12, n.º 3, pp. 685-716.
- MILLWARD, R. (2005): *Private and Public Enterprise in Europe: Energy, Telecommunications and Transport, 1830–1990*. Cambridge: Cambridge University Press.
- MUÑOZ RUBIO, M. (1995): *RENFE, 1941-1991: medio siglo de ferrocarril público*. Madrid: Ediciones Luna.
- ORTÚÑEZ, P.P. (2000): *El proceso de nacionalización de los ferrocarriles en España. Historia de las grandes compañías ferroviarias, 1913-1943*. Valladolid: Universidad de Valladolid.
- PELLEJERO MARTÍNEZ, C. y GARCÍA GÓMEZ, J.J. (2022): *Historia económica del turismo en España: (1820-2020): de los viajeros románticos al pasaporte COVID*. Madrid: Ediciones Pirámide.
- PERELMAN, M. (1997): *El fin de la economía*. Barcelona: Ariel.



- PIKETTY, T. (2021): *Una breve historia de la igualdad*. Bilbao: Ediciones Deusto.
- RULE, J. (1990): *Clase obrera e industrialización: historia social de la revolución industrial británica, 1750-1850*. Barcelona: Crítica.
- RUS, G. de (2012): *Economía del transporte*. España: Antoni Bosch editor.
- SALA SCHNORKOWSKI, M., 2000. *De la jerarquía a la responsabilidad: el caso de RENFE*. 1. ed. Barcelona: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Edicions UPC.
- THOMSON, J.M. (1976): *Teoría económica del transporte*. Madrid: Alianza Editorial.
- VALLEJO POUSADA, R. (2022): *Historia del turismo en España, 1928-1962. Economía, política y administración turística*. Madrid: Sílex Ediciones.
- VILLA, J.L. (2013): *Renfe en el diván: de la autarquía a la alta velocidad*. Madrid: Noesis.
- VRIES, J. de (2009): *La revolución industrial: consumo y economía doméstica desde 1650 hasta el presente*. Barcelona: Crítica.

## ANEXOS

**Gráfico 4. Aplicación de tarifa kilométrica (tarifa belga) en ptas./km en la TGV de RENFE, 1965.**

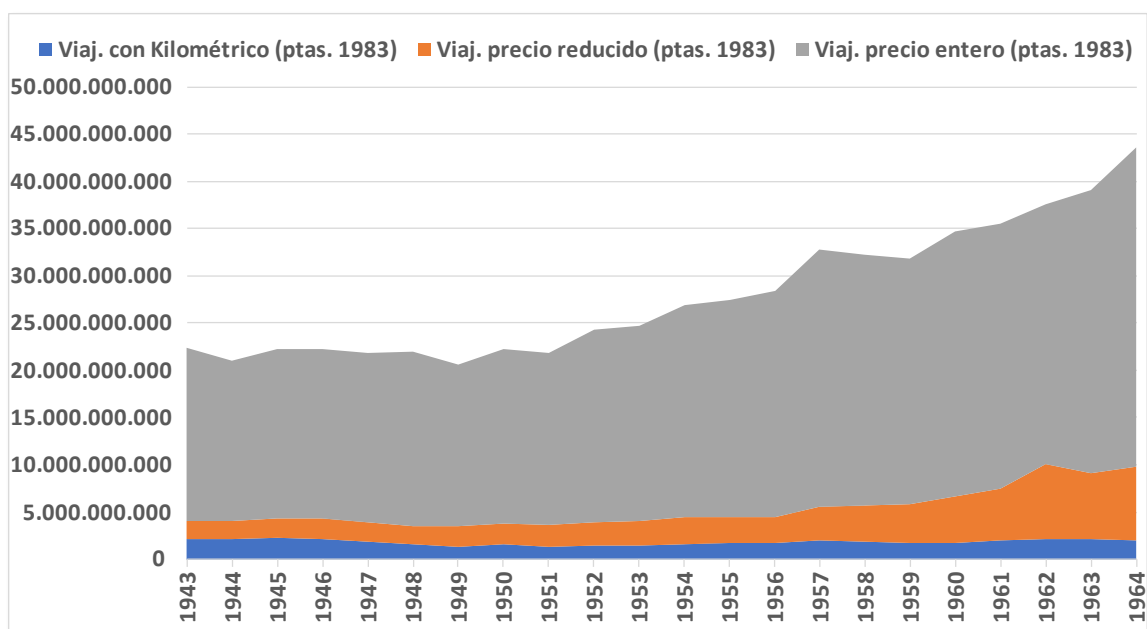
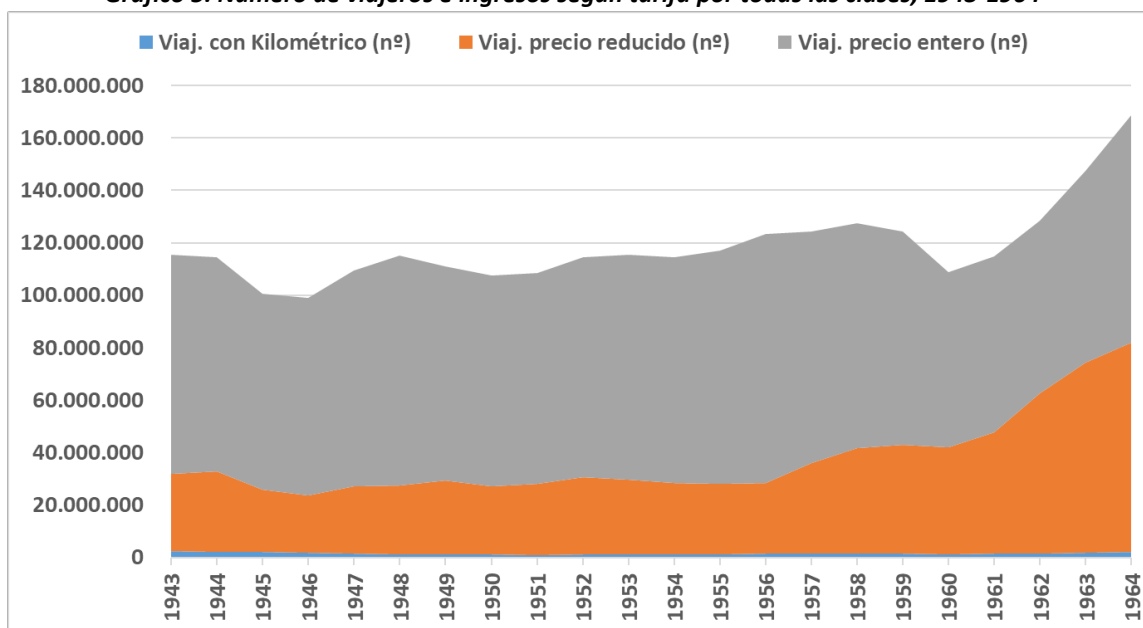
Fuente: Guía Trenes, 1963.

**Cuadro 3. Incremento medio en ptas./viajero por cada tramo de 5 o 10 km de la TGV, 1965.**

	1ª clase	2ª clase	3ª clase
Hasta 50 km	30,0012%	30,8809%	28,8158%
Entre 55-100 km	7,3038%	7,1915%	7,4480%
Entre 105-200 km	3,5571%	3,5686%	3,5298%
Entre 210-500 km	3,0936%	3,0996%	3,0727%
Entre 510-1.000 km	1,4051%	1,4053%	1,4060%
Más de 1.000 km	0,7892%	0,7892%	0,7895%

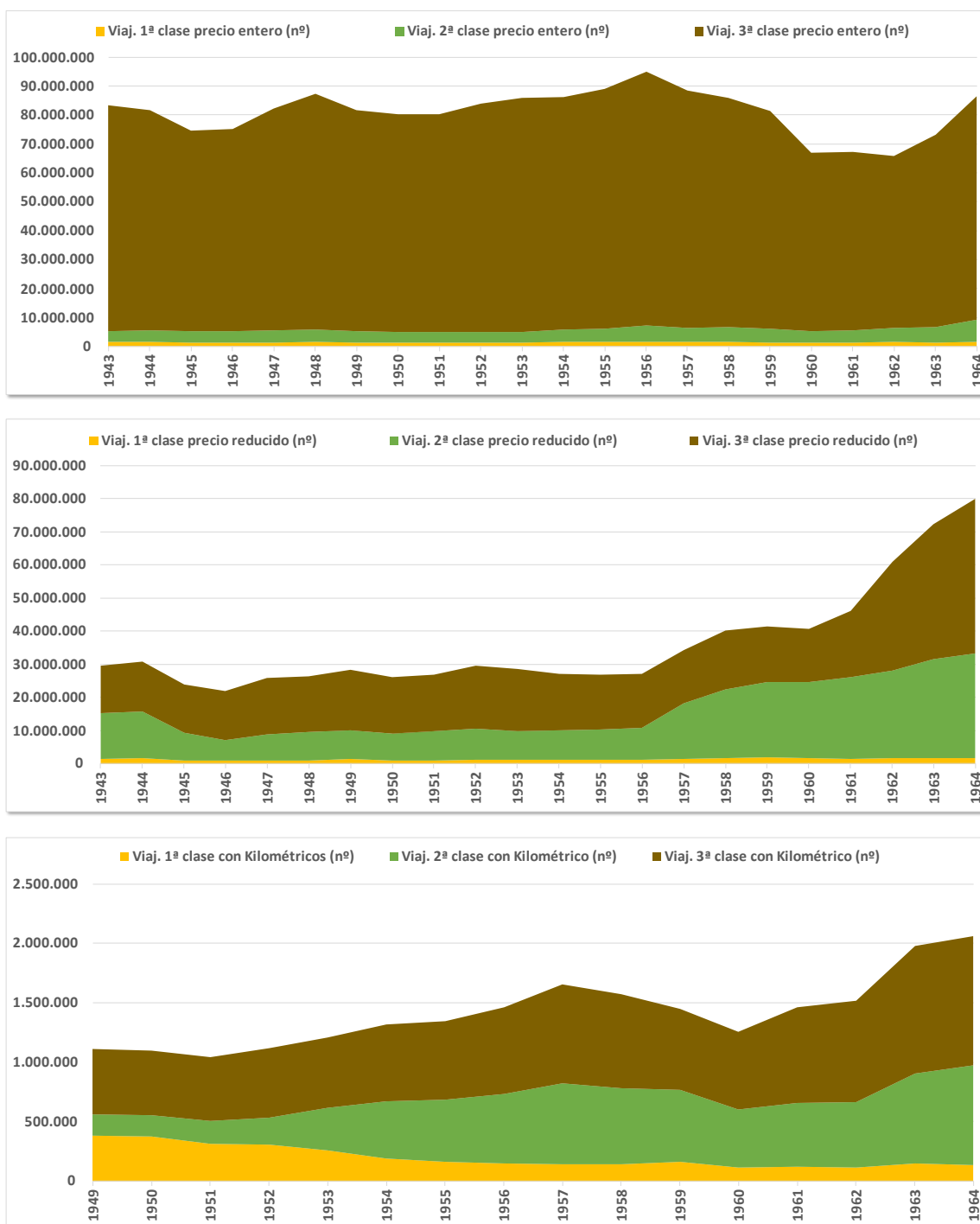
Fuente: Guía Trenes, 1963.

**Gráfico 5. Número de viajeros e ingresos según tarifa por todas las clases, 1943-1964**



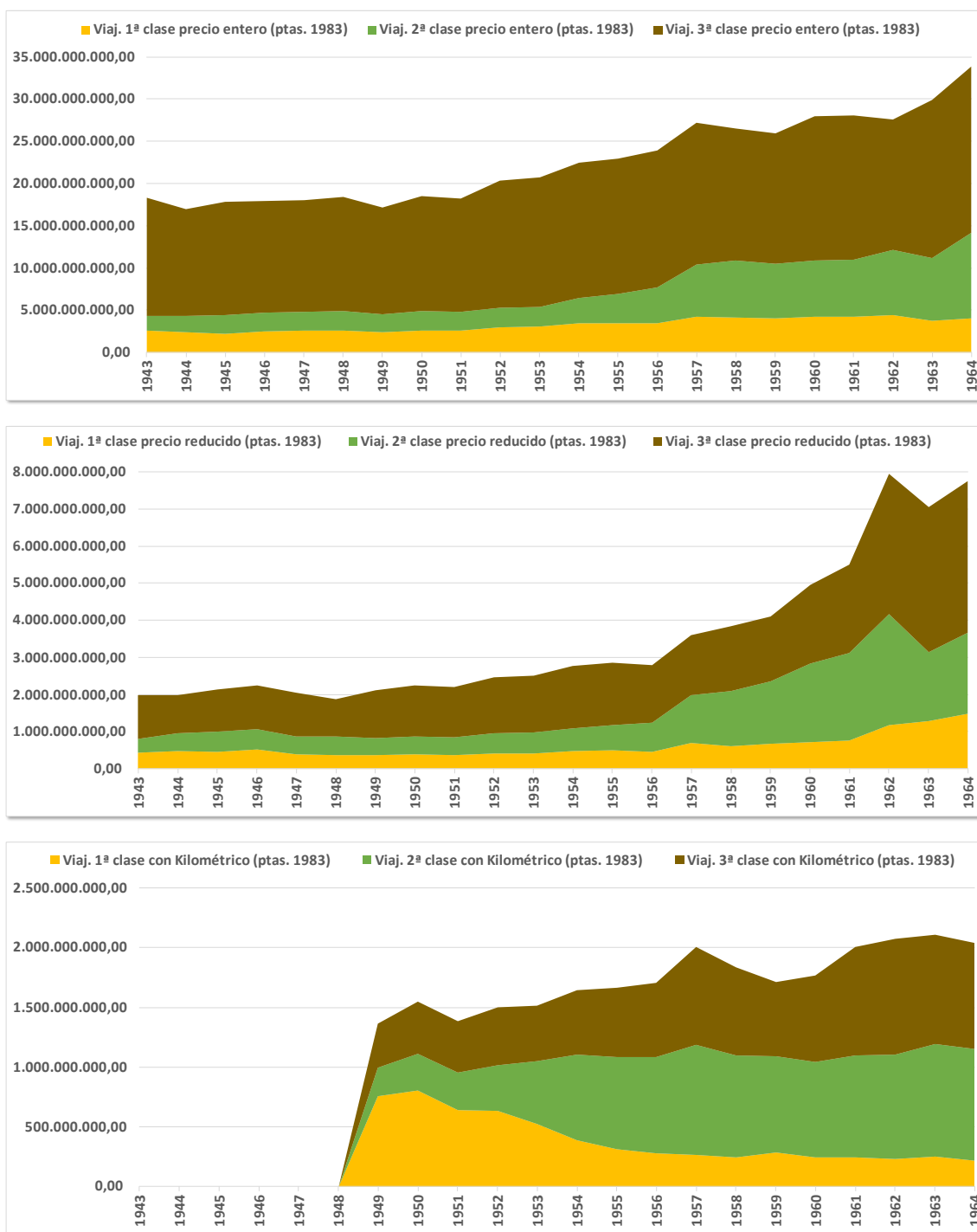
Fuente: elaboración propia a partir de Estadísticas de RENFE, 1943-1964.

**Gráfico 6. Número de viajeros en RENFE según tarifa y clase, 1943-1964**  
(Gráficos con escala diferente para un visionado más claro)



Fuente: elaboración propia a partir de Estadísticas de RENFE, 1943-1964.

**Gráfico 7. Ingresos por transporte de Viajeros en RENFE según tarifa y clase, 1943-1964 (ptas. 1983)**  
(Gráficos con escala diferente para un visionado más claro)



Fuente: elaboración propia a partir de Estadísticas de RENFE, 1943-1964.