

Análisis de los Contratos Particulares de Transporte realizados por la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante*

An Analysis of the Individual Transportation Contracts of the Company of the Railway between Madrid, Zaragoza and Alicante

Joaquín García Raya⁺

Investigador

Asociación Ibérica de Historia Ferroviaria

Resumen: El ferrocarril español del siglo XIX tenía diversos procedimientos comerciales para relacionarse con los clientes. Los contratos particulares de transporte destacaban entre estos procedimientos. Este artículo analiza los contratos particulares de transporte realizados por la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante, tomando como base la investigación realizada por Pere Pascual para la red ferroviaria en Cataluña. Pretendemos averiguar la importancia de estos procedimientos, hasta que pasaron a ser ilegales en 1887 (real orden de 7 de febrero de 1887), aunque esto no significa que desaparecieran. Para ello se analizan: 1) la cantidad de contratos particulares de transporte realizados; 2) cuales eran las mercancías transportadas; 3) la rentabilidad económica para los clientes; y 4) la contribución de los contratos particulares de transporte al tráfico total de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante.

Palabras clave: Ferrocarril; España Contratos Privados de Transporte; Explotación comercial

Códigos JEL: L92, N73, N74, R48

* Quiero agradecer a los evaluadores las sugerencias vertidas, que han mejorado este artículo.

⁺ Contacto: Paseo del Rey, 30, 28008, Madrid. E-mail: jogaya@hotmail.com.

Abstract: Spanish Railways in the nineteenth century had different commercial procedures while building relationships with customers. One of those procedures was the individual transportation contracts. This article analyses the contracts promoted by the Company of the Railway between Madrid, Zaragoza and Alicante, using the methodology proposed by Pere Pascual for the railway system in Catalonia. We aim to analyse the relevance of these procedures, until they were considered illegal in 1887 (royal ordinance of 7 February 1887), considering that this outlawing does not entail that the contracts disappeared. To achieve this goal, we will analyse: 1) the quantity of individual transportation contracts upheld; 2) the goods that were being transported under those contracts; 3) the financial profitability for the clients; and 4) the contribution of the individual transportation contracts to the total amount of traffic in the railway between Madrid, Zaragoza and Alicante

Keywords: Railways; Spain; individual transportation contracts; commercial operation

JEL Codes: L92, N73, N74, R48

Análisis de los Contratos Particulares de Transporte realizados por la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante

[Fecha de recepción del original: 26.12.2020; fecha de aceptación: 13.3.2021]

Joaquín García Raya

Investigador

Asociación Ibérica de Historia Ferroviaria

Siglas y abreviaturas

CA – Consejo de Administración

CPT – Contrato(s) particular(es) de transporte

MZA – (Compañía de los) Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante

NORTE – Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España

RO – Real Orden

TE – Tarifas especiales

1. Introducción

Este artículo analiza los CPT, utilizados como una herramienta de fidelización por parte de las compañías ferroviarias, aunque estos no eran la única forma en que las compañías planteaban su política comercial. En concreto, se investigan los CPT realizados por MZA, utilizando los *Libros de Actas del Consejo de Administración* de esta compañía.

La importancia de estos CPT reside en que se elaboraron desde la aparición de la compañía hasta el año 1887, momento en que fueron ilegalizados (RO de 1 de febrero de 1887). Por lo tanto, fueron muchos años, incluso la práctica estaba tan arraigada que siguieron celebrándose de manera subrepticia. Así se amplía el conocimiento sobre el aspecto comercial de las compañías ferroviarias. En concreto sobre una de las principales compañías que el ferrocarril español tendría a lo largo de la etapa de explotación privada.

El estudio del apartado comercial identificaba los CPT dentro de los procedimientos comerciales en el ferrocarril español. Sin embargo, el análisis de este

procedimiento no se ha producido hasta fechas recientes. Barquín (2000) comprendía la importancia de los CPT dentro de la política comercial de las compañías; mientras que Cuéllar ampliaba las referencias a casos concretos.

Pero había que esperar a las publicaciones de Pascual (2015) y Ormaechea (2019) para un estudio más pormenorizado. Ambos autores analizaban la importancia de los CPT en los ferrocarriles catalanes y vascos, respectivamente.

El artículo se estructura dando respuestas a las preguntas: ¿cuántos CPT se realizaron?; ¿cuáles eran las mercancías afectadas?; ¿eran atractivos para los clientes?; por último ¿qué importancia tenían en los balances anuales?

2. Consideraciones previas

El CPT era un acuerdo entre las compañías y los clientes. Esto significaba que el precio, tonelaje y otras condiciones quedaban pactados para ese transporte. Estos convenios estaban abiertos a todos los clientes que cumplieran las condiciones señaladas. El problema era que no había publicidad de estos compromisos, rompiendo así el principio de igualdad de todos los clientes.

Garcés (1869, p. 152) rechazaba cualquier favoritismo que las compañías hicieran hacia algún o algunos clientes. Sin embargo, esa igualdad quedaba asegurada, según él, con el uso de *Libros de Registro* donde quedarán registrados todos los CPT. Algo difícil de aceptar, ya que no había obligación de que estos *Libros* estuviesen en todas las estaciones.

Foyé (1886, p. 39) ponía los CPT dentro de las TE. Estas introducían precios y condiciones diferentes a la tarifa máxima legal. Sin embargo, para la Comisión de 1884, solo había dos tipos de tarifas ferroviarias: 1) aquellas que aplicaban la base kilométrica máxima, según lo acordado en la concesión de la línea; y 2) las que empleaban una base kilométrica inferior a la fijada. Si en el primer caso no había diferencia en la denominación (tarifa máxima legal), sí había diferencias en el segundo caso. La Comisión hacía referencia a “tarifas reducidas”. En este grupo entraban las TE, los CPT y cualquier otra tarifa que tuviera un precio inferior al fijado en la concesión.

Esta indeterminación conceptual llegaría hasta la misma legislación. La RO de 1 de febrero de 1887 que prohibía los CPT indicaba que estos eran meros TE. En realidad, había suficientes diferencias para considerar que ambos procedimientos comerciales eran diferentes. Garcés (1869, p. 152) señalaba que no había un modelo unificado por las compañías, aunque mostraban unas condiciones básicas, como eran: con quién se acuerda el transporte, el tipo de mercancía, el trayecto, cargamento, duración y, por supuesto, el precio.

Una posible cuestión es si los CPT se aplicaron a los viajeros. En realidad, los CPT estaban más pensados para el transporte de mercancías (incluso para ganado), que para viajeros. Las características de un CPT ya señaladas (un solo cliente, un número concreto de unidades transportadas y un trayecto prefijado), eran muy difíciles que lo tuvieran los viajeros.

La RO prohibía la celebración de nuevos CPT, además de otras restricciones comerciales. Las compañías solicitarían una entrevista con el ministro quien consideraba que la RO no era lesiva para los intereses de las compañías. Ante esto, NORTE promovería un recurso ante el Tribunal Contencioso-Administrativo. MZA apoyaría a NORTE, si bien el CA se mostraba apático ante la resolución del problema. La sentencia tardaría en llegar, dando la razón al gobierno.

Las compañías interpretaron que la RO de 11 de mayo de 1887 les permitía trasponer los CPT a las TE, por lo que estas empezarían a reflejar la bonificación mediante la detasa para algunos trayectos fijados. La RO pretendía que los beneficios de los CPT fueran conocidos por los clientes, mediante la inclusión de sus mecanismos en una TE; aunque los beneficios continuaran igualmente restrictivos.

3. ¿Cuándo hubo más CPT?

MZA utilizaba los CPT desde los mismos inicios de su explotación (1858), hasta la ilegalización de estos procedimientos. Quizás sea la serie mayor que ninguna otra compañía ferroviaria española ofrezca. El uso durante tantos años produciría que se firmaran 1.112 CPT, cantidad muy importante. Esta treintena de años permite dividir la utilización de estos procedimientos en tres periodos de diez años cada uno.

En la contabilización se incluye las ampliaciones realizadas. Estas hacían referencia al aumento de tiempo en que el CPT se encontraba en vigor, para conseguir transportar el número de toneladas que contemplara el CPT firmado. La negociación llevada a cabo podía cambiar la condición principal: el aumento del tonelaje previsto en un primer momento. De esta manera, MZA conseguía mejorar las condiciones establecidas en un primer momento. Pero también, si la responsabilidad era de MZA, la negociación significaba por ejemplo perder lo recaudado por el almacenaje.

Durante el primer decenio (1858-1867), MZA elaboraba 210 CPT (18,88% del total). Estas cifras aumentaron de forma considerable durante el decenio segundo (1868-1877), llegando a 521 CPT (46,85% del total). Finalmente, el último decenio (1878-1887), ofrecía la cantidad de 380 CPT (34,80% del total). Pero estas cifras incluyen las ampliaciones producidas (37 en el segundo decenio y 31 en el tercero).

La inexistencia en el primer decenio de las ampliaciones es muy llamativa, pese a la crisis económica de 1866. Esta crisis política y económica del bienio 1865-1866 se solucionaba con un menor número de CPT firmados. En cambio, las ampliaciones irrumpen con fuerza en el segundo decenio, siendo el bienio 1873-1874 con más ampliaciones – ocho cada año. La misma cantidad se producía en el año 1878.

La utilización de las ampliaciones podemos ponerlas en relación directa con el asentamiento de los CPT como un recurso más de los procedimientos comerciales. La inexistencia en el primer decenio señala que los clientes y MZA eran conservadores al utilizar este procedimiento. La RO de 1866 introducía dudas sobre la posibilidad de utilizar los CPT, debido al intrusismo gubernamental.

Una vez resuelta estas dudas, los incumplimientos se solucionaban mediante una negociación previa que solía derivar en una ampliación del CPT firmado. Esto daba

seguridad a ambas partes de que se cumpliría lo pactado. De esta manera, el conservadurismo para utilizar los CPT en el primer decenio, se convirtió en un mayor uso de este procedimiento. La distribución anual de los 1.112 CPT es la siguiente:

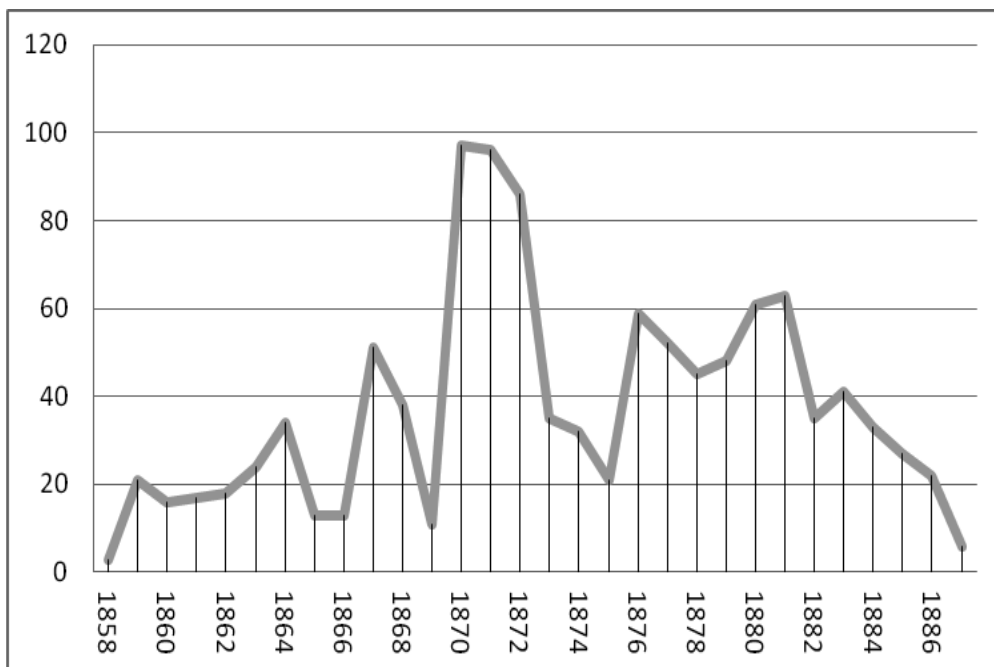


Gráfico 1. Número de CPT de MZA (1858-1887)

Fuente: Elaboración propia a partir de *Libros de las Actas de Sesiones del Consejo de Administración de MZA*

A lo largo de los años que aparecen en la serie, encontramos que no hay un desarrollo más o menos lineal, sino que los CPT se ven muy influenciados por descensos y aumentos a ritmo de la situación española. De esta manera, los años con menores realizaciones reflejan los momentos más inestables, como fueron la crisis de 1865-1866, el comienzo y final del Sexenio Revolucionario y el inicio de la crisis finisecular. Entre estos periodos, los CPT reflejan un desarrollo importante, con un máximo entre los dos periodos del inicio y final del Sexenio.

También es muy importante señalar que la media de celebraciones es de 37 CPT anuales de media, los cuales se acercaban a la media del tercer decenio (38,1 CPT). En cambio, están muy alejados tanto del primer decenio, con 21 CPT anuales de media, como del segundo, con 52,1 CPT anuales. Es decir, durante el primer decenio no se llegaron a celebrar ni dos CPT mensuales, cuando la media alcanzaba los tres CPT. En cambio, el segundo decenio supera los cuatro CPT mensuales. Analizaremos la serie mediante la división en tres decenios con más detenimiento.

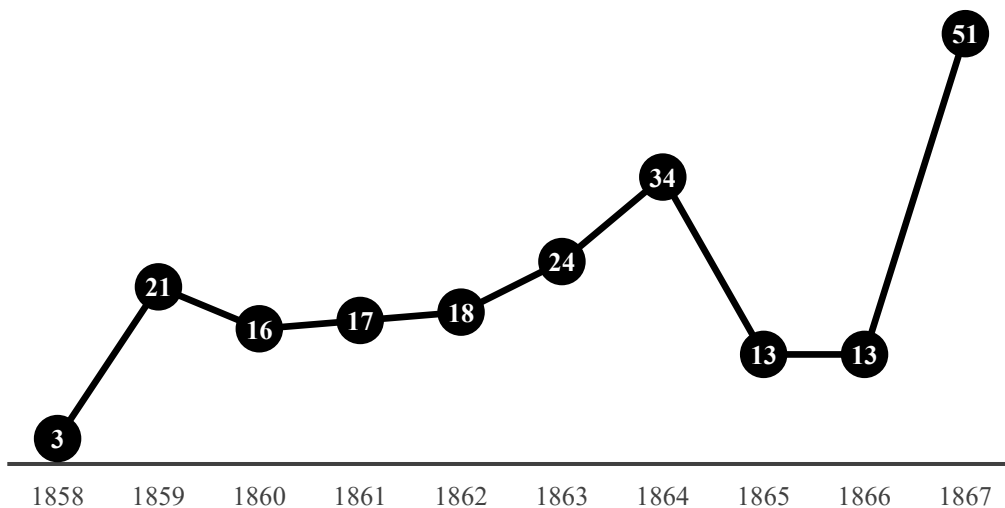


Gráfico 2. Número de CPT de MZA (1858-1867).

Fuente: Elaboración propia a partir de *Libros de Actas del Consejo de Administración de MZA*

El primer decenio presenta un total de 210 CPT. Esta cantidad no la podemos considerar alta. En buena medida se debe a que MZA firmaba tres CPT el primer año de su actividad.

Pese a esta representación tan pequeña, nos está indicando que MZA pretendía utilizar este mecanismo desde el primer momento, al igual que las compañías catalanas (Pascual, 2015). Encontramos que desde el año 1858 un flujo de aumento como vemos en el siguiente año aparece ya una cifra importante. Esta cifra parece sorprender al CA, el cual acuerda que el director de la compañía los firmase sin que el CA los tuviera que aprobar, aunque sí debiera de tener conocimiento de los aceptados.

Este crecimiento desciende en el trienio 1860-1862, sobre todo en el primer año, cuando el descenso es del 28,57%, por lo que se realizaron 16 CPT, recuperándose en los dos años siguientes, aunque de forma muy lenta, no llegando a los elaborados en el año 1859. Este descenso es difícil de explicar, pues en la *Memoria* de 1860, el CA indicaba que el año ofrecía una mejora considerable respecto al año anterior e incluso se atreve a pronosticar que 1861 sería todavía mejor.

Podemos aventurar que la causa era la explicación de que la cuenta de explotación crecía con la apertura de nuevos tramos, lo que permitía un mayor tráfico. En cambio, los CPT necesitaban que la explotación comercial tuviera un desarrollo, para identificar los principales clientes.

La recuperación de los CPT en 1861 podemos explicarlo en la importancia de la minería jienense, ya que aparecen dos CPT de plomo desde Manzanares hasta Alicante, con las mismas condiciones: compromiso a transportar 1.500 t de plomo y mineral de

pomo. Incluso el compromiso llegaba a superar las 4.000 t. Además, MZA ve la importancia futura comercial de Linares, indicando que se produciría un replanteamiento en las bases, según las aperturas de los tramos se acercaran hasta Linares.

Para el bienio 1865-1866 se documenta una caída de CPT que expresa los problemas comerciales y que derivaría en la ley de auxilios para los ferrocarriles de 1866. El decenio se cierra con 51 CPT desde los 13 de cada año del bienio anterior, lo que supone un crecimiento del 392,3%.

Este crecimiento se debe sobre todo a los CPT relacionados con diversos materiales. Así disponemos que el Material de Construcción realizara 12 CPT, si bien aquí entraban diversos materiales como cemento, yeso, cal y baldosas, entre otros. Lo mismo podemos decir de los siete CPT vegetales, aunque la mayoría son de carbón vegetal, también aparecen la leña o la paja. Pero es el esparto la mercancía que destaca por encima de todas. Sólo este producto protagonizó nueve CPT.

Mientras que en el año anterior (1866), el grupo de materiales de construcción fueron cinco, y el grupo de minerales, metales y derivados cuentan tres CPT. Da idea suficiente de la importancia de la recuperación de los transportes durante el año de 1867. Este crecimiento comercial quedaba reflejado en la cuenta de explotación 1867-1866 referidos a los ingresos del tráfico hubo un aumento de 6.355.000 rs. Además, en 1867 es el primer año completo de explotación de la red a la que accedió mediante el procedimiento de la concesión.

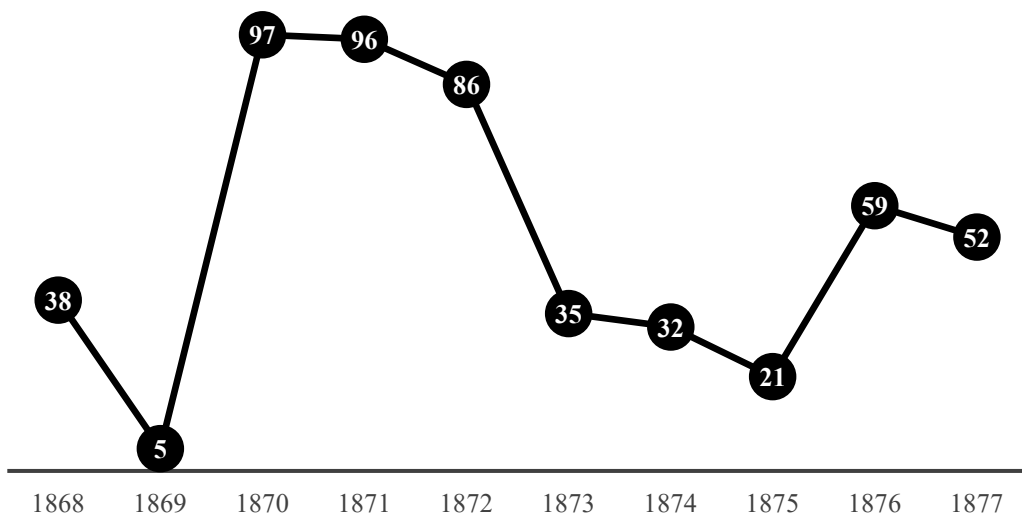


Gráfico 3. Número de CPT de MZA (1868-1877)

Fuente: Elaboración propia a partir de *Libros de Actas del Consejo de Administración de MZA*.

La caída de la dinastía borbónica y el periodo provisional posterior influirían en los resultados. En cambio, la Compañía del Ferrocarril de Zaragoza-Pamplona-Barcelona tenía el máximo de CPT celebrados de su serie (Pascual, 2015). Sin embargo, para MZA la causa del retraimiento en los transportes era indudable.

No extrañará nadie que haya seguido con algún interés por que ha pasado nuestro país en el año de 1869, el que los resultados obtenidos se hayan resentido necesaria y forzosamente de los acontecimientos de que España ha sido teatro en el último año transcurrido. Las perturbaciones del orden público, aunque queden limitadas materialmente á un corto espacio de tiempo, causan impresiones más duraderas é inquietudes aún más hondas, particularmente cuando tan dolorosos acontecimientos se presentan repetidas veces: las aprehensiones naturales en el comercio, que se alimenta con la confianza y seguridad de las operaciones, se adelantan generalmente a los hechos y sobreviven á éstos por algún tiempo (*Memoria de 1869*, p. 3).

Ya hemos señalado la importancia que tuvo este segundo decenio en todo el conjunto de la serie, ya que representa el 46,36%. Esta relevancia se producía en los momentos de mayor inestabilidad política del periodo. En cambio, tiene los años con mayor realización. En el trienio 1870-1872 se firmaron el 53,55% de los CPT de este decenio. Es más, la participación de este trienio representa el 24,89% de los 30 años.

De los 279 CPT de este trienio, Madrid aparece en 126 CPT, estando como destino en 117 veces (92,85%), ya que sólo nueve tienen esta procedencia. En algunos casos, muy pocos, Madrid era destino junto a otras poblaciones o estaciones. De todas formas, no es nada sorprendente, que Madrid fuera un centro de consumo, más que un centro productor. La industria madrileña estaba diseñada sobre todo para el consumo interno.

Cartagena también tiene una participación importante en estos CPT, ya que 66 CPT tienen como lugar a Cartagena; ahora bien, debemos de distinguir entre lugar de recepción o lugar de procedencia. De estos, sólo ocho eran expediciones desde Cartagena. El resto (87,87%) eran con destino Cartagena, más en concreto su puerto. Destaca en estos 58, los procedentes de la zona de Linares con diez CPT (17,24%).

También Alicante se parece a Cartagena. De los 43 CPT, 27 son enviados a Alicante, mientras que dieciséis CPT son expediciones desde este punto. La mayoría de estas expediciones se dirigían hacia Madrid (quince CPT).

La facilidad de poder acceder a dos puertos permitía encontrar una localización preferente hacia un puerto u otro. El ejemplo es Linares. La necesidad de evacuar los productos de este importante centro industrial hizo que se dirigieran hacia Cartagena diecinueve, mientras que a Alicante sólo tenemos dos.

Después de la bonanza, llegaban los tres años peores de la serie, no sólo para MZA, sino también para otras compañías. El caso más importante fue la Compañía Zaragoza-Pamplona-Barcelona. La incidencia sobre esta compañía está suficientemente analizada por Pascual (2015), quien ha destacado que la compañía dejó de explotar casi la totalidad de la línea y no realizaría ningún CPT. También NORTE vería los 723 km de su línea principal reducidos a 542 km.

Si bien MZA no se vio afectada de forma tan dramática, las partidas carlistas y el levantamiento cantonalista sí introdujeron un elemento distorsionador en la red, con diversos asaltos, quema de trenes y de instalaciones y el asesinato de empleados. Esto llevó al descenso de CPT que se redujeron en un 68,45%, pasando de 279 en el trienio 1870-1872, a 88 firmados en el trienio 1873-1875.

La importancia de los sucesos del trienio 1873-1875 se observa en que durante estos años hubo dieciocho ampliaciones, de un total de 37. Es decir, casi la mitad de las ampliaciones de todo el decenio. También las dificultades se aprecian en las continuas condonaciones de una parte de los derechos de almacenaje, por las dificultades que tenían los clientes de retirar las mercancías.

Todas las prórrogas eran debidas por la imposibilidad de que los clientes pudieran completar el cargamento acordado en los CPT, debido a las circunstancias especiales; pero estas circunstancias no son sólo achacables a los clientes. MZA se veía incapacitada también para ofrecer un transporte seguro, ya que sus instalaciones habían sido saboteadas o por entorpecimientos en las líneas. La situación era muy desesperada. Tanto, que MZA reconocía su incapacidad para llevar a cabo las prórrogas por no disponer de material móvil suficiente.

Además, el levantamiento cantonalista tuvo especial incidencia en Cartagena, uno de los puertos mediterráneos de la compañía y de gran importancia comercial. Esta importancia llevaría al CA a reconocer la labor de distintos empleados con diversas recompensas por la recuperación del material móvil inmovilizado en aquella población.

La salida de la crisis se producía en 1876, con un notable crecimiento, aunque parece un espejismo, porque los CPT celebrados eran bastantes menos, continuando en el decenio siguiente. De todas formas, la recuperación debemos matizarla. Pascual (2015) señala que los CPT dejaron de realizarse una vez finalizada la Guerra Carlista y en los datos aportados para Zaragoza-Pamplona-Barcelona, la serie finaliza en 1877 con cinco CPT, mientras que el año anterior ascendía a doce.

En MZA, sin llegar a desaparecer, sí encontramos una recuperación que no llegaba a los años previos. Esta minoración podemos explicarla por varios motivos, pero que pueden resumirse en un posible descrédito de este procedimiento para las compañías, utilizando otros. MZA comenzaba a potenciar los transportes por otros procedimientos en detrimento de los CPT. Así el transporte del esparto y el generado en la zona de Linares pasaron a realizarse por TE desde finales de 1872.

En ambos tráficos, las nuevas tarifas recogían las cláusulas más importantes de los CPT (recorrido, precio y unidades de cargamento). La importancia de estos tipos de mercancías no podemos dejar de señalarlo. Durante los años de bonanza del decenio, el esparto alcanzaba la realización de 38 CPT; mientras que la zona de Linares contabilizaba 35 CPT.

Pero no fue sólo estos dos productos los que pasaron a transportarse por TE. El CA pretendía aumentar el transporte de mercancías. Esta intención pasaba por incluir a estas en alguna TE, elaborando nuevas tarifas o con el aumento de las concesiones. Esto implicaba generalizar algunas de las condiciones de los CPT.

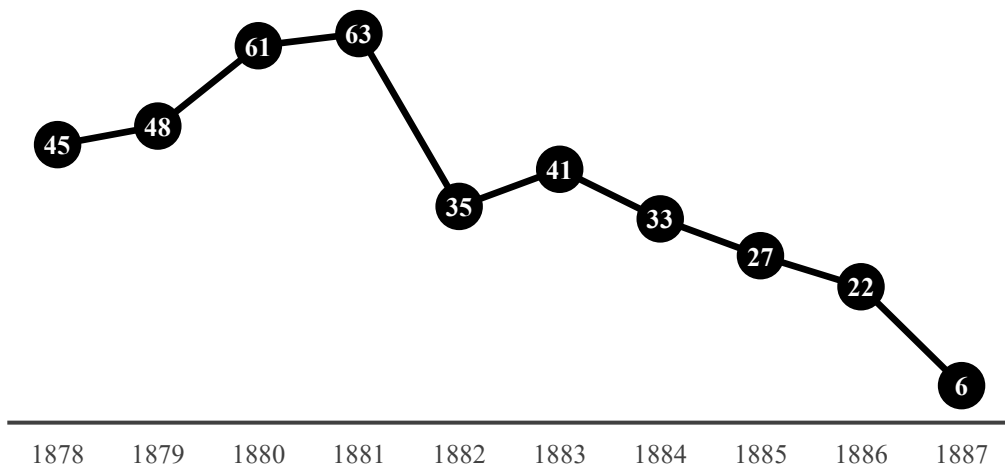


Gráfico 4. Número de CPT de MZA (1878-1887).

Fuente: Elaboración propia a partir de *Libros de Actas del Consejo de Administración de MZA*

El tercer decenio señala un crecimiento en los cuatro años primeros, si bien debemos matizar que los dos primeros años eran una corriente negativa que se inicia en 1877, no recuperándose hasta 1880. Este descenso culmina precisamente en el año 1878, con 37 CPT realizados, lo que suponía un descenso del 31,48%.

Si unimos este descenso a las ocho ampliaciones, parece indicarnos que estamos ante una nueva crisis, como la *Memoria* de este año lo afirmaba, debido a una paralización industrial. Esto suponía la pérdida de 24.000 t transportadas; sin embargo, el CA en esta misma *Memoria* señala que los efectos de esta paralización fueron pequeños, ante lo que ya se avecinaba para 1879.

En cambio, el inicio de la recuperación lo observamos en este mismo año con el aumento de CPT. También se reducían las ampliaciones de ocho a dos. Esta recuperación que dura hasta 1881, se tuerce definitivamente en 1882, en cuanto a los CPT, pese a la recuperación de 1883. El descenso llega hasta el mismo año 1887, si bien debemos de interpretar que esos seis CPT eran por efecto de la RO, que introdujo la prohibición, aunque se realizaron dos CPT a finales de este mismo año.

De todas formas, debemos tener en cuenta la importante cifra de CPT firmados durante los dos meses de 1887 (cuatro). Pero la política comercial ya estaba decidida a reducir la elaboración de CPT y derivar las mercancías las TE y las concesiones. Esta decisión tiene como ejemplo la intención de limitar la duración de los CPT de los principales clientes que de nuevo habían comenzado a firmar CPT para elaborar una nueva TE.

Esto ocurre cuando la Sociedad La Cruz solicitaba a comienzos de 1887 la renovación anual de su contrato para el transporte de plomos desde la zona de Linares hasta Cartagena. En cambio, el servicio comercial solo recomendaba la ampliación

semestral, ya que era el momento en que finalizaba la mayoría de los CPT, produciéndose un estudio de la continuidad de estos CPT o incluirlos en la TE n.º 20, mediante alguna modificación.

La sustitución de los CPT por concesiones o TE suponía un crecimiento del género transportado y un aumento de ingresos. Sirva de ejemplo la conversión del tabaco. Esta mercancía pasaba de ser transportada mediante CPT a transportarse en una concesión, manteniendo las bases de estos a primeros del año 1885. El beneficio de este cambio producía un aumento de 1.639 t y de 52.792 pesetas en el primer semestre de 1885, respecto al de 1884.

4. ¿A qué productos afectaban?

La siguiente tabla agrupa los CPT de MZA, según los productos aglutinados de la siguiente manera: Los alimentos (vegetales y animales) y las bebidas quedan agrupadas, excepto los cereales y sus harinas que tienen un grupo aparte. El grupo de los vegetales incluye productos como el esparto, el tabaco (en rama o elaborado), así como la madera no reconocida expresamente como “de construcción”.

También recoge el carbón vegetal y la leña, por lo que no aparecen en el grupo de combustible. Los productos químicos incluyen productos como abonos, alcoholes (no comestibles), drogas, sulfuros, abonos y papel, así como los productos para su fabricación. El material ferroviario forma un grupo independiente. Finalmente, incluimos un grupo con varios productos que no tienen entidad suficiente para formar un grupo o los de difícil inclusión en algunos de los grupos. Esta agrupación queda como sigue:

Grupo de mercancías	# CPT	%
1. Alimentos	127	10,69
2. Productos químicos	174	14,65
3. Vegetales	241	20,29
4. Combustible	93	7,83
5. Cereales y derivados	48	4,04
6. Minerales, metales y derivados	178	14,98
7. Material de construcción	226	19,02
8. Material ferroviario	62	5,22
9. Varios	39	3,28
Total	1.187	100

Tabla 1. CPT de MZA según grupos de mercancías

Fuente: Elaboración propia a partir de AHF-MFM, L-373/381

Al analizar los grupos llama la atención la escasa importancia del grupo alimentario en el conjunto total. Si unimos este grupo con el de los cereales y derivados, no llega al 15%. La poca participación de los CPT relacionados con los alimentos y cereales es

todo lo contrario si lo comparamos con las líneas catalanas, analizadas por Pascual (2015).

El promedio de los alimentos en el ferrocarril de Zaragoza-Pamplona-Barcelona es del 74,19% y en la Compañía del Ferrocarril de Tarragona a Martorell y a Barcelona del 62,74%. En cambio, el porcentaje en toda la red de MZA es del 14,73%. Pero esto no quiere decir que en el conjunto total de los transportes fuera así. En las *Memorias* anuales de MZA, podemos comprobar que el transporte de los cereales y las harinas son muy superiores a cualquier otro grupo de mercancías transportadas.

Llama la atención el grupo de material ferroviario, con una representación escasa en las líneas catalanas y en MZA estaba por encima de los cereales. La mayor parte del transporte se realizaba desde el puerto de Alicante por donde entraba las importaciones de material ferroviario extranjero y la línea de Córdoba, que ponía en contacto al ferrocarril con las explotaciones madereras de las Sierras de Cazorla y de Segura, destacando la producción de traviesas, muy importantes en algunos CPT.

El grupo más importante es el de vegetales no comestibles (20,29%), contando con algunos productos con un buen número de CPT: 64 CPT dedicados al esparto, 43 al carbón vegetal y 71 a la madera, aunque aquí agrupamos no sólo las distintas especies de madera, sino incluso los postes telegráficos (diez CPT). Otra mercancía que destaca era el tabaco en sus distintos procesos, con 37 inclusiones.

El esparto destaca por encima de las otras mercancías en este grupo de los vegetales. Este producto era muy cotizado desde tiempos muy atrás. Los 64 CPT representan el 26,55% del grupo. Esta importancia crece si tenemos en cuenta que los CPT se firmaron entre los años 1867 y 1872, ya que a finales de este año se elaboró una TE, con los mismos precios y condiciones de los CPT celebrados hasta ese momento.

Estos 64 CPT tenían comprometidas 54.235 toneladas como mínimo. El destino mayoritario era el mercado británico, desde donde se regía su comercialización. La importancia de esta mercancía declinaría desde 1874, dejándose de comentar las variaciones de sus transportes en las *Memorias* anuales.

Los CPT de esparto tenían como destino los puertos cartagenero y alicantino en su mayoría. Para las expediciones contamos con una preponderancia de las provincias de Albacete y Murcia; pero también es necesario reconocer que otras partes ampliaron esta zona. Así aparece la línea de Zaragoza (provincia de Guadalajara) y varias de las estaciones comprendidas entre Madrid y Alcázar de San Juan, incluyendo la estación de Toledo. Desde Alcázar, las expediciones se extendían por la línea de Ciudad Real e incluso se expedía desde las estaciones de Vilches y Linares-Baeza, en la línea de Córdoba.

Otro grupo con una importante participación era el dedicado a los materiales de construcción. Este grupo tenía algunos componentes con un número de CPT muy alto. Así aparecen un conjunto muy variado de “piedra de construcción” y rocas (83 CPT). Lo mismo ocurría con distintos tipos de baldosas (36 CPT), además de los ladrillos y de las tejas (28 CPT cada mercancía).

Pero eran la madera de construcción (39 CPT) y los yesos, en piedra o molido (40 CPT), las mercancías más transportadas. La utilización de la madera era muy común en la construcción, ya que su utilización era primordialmente estructural, hasta la generalización del hierro y del cemento. Una característica para destacar era la agrupación de diversas mercancías de este grupo en un solo CPT. Este era el caso de las baldosas, ladrillos y tejas, que quedaban agrupadas 23 veces.

El tercer grupo en importancia es el de minerales, metales y derivados, con 178 CPT. Su característica es la heterogeneidad de las mercancías, aunque dos productos destacan por encima de los demás: el plomo con 71 CPT y el hierro con 53 CPT. Esta participación, 39,88% y 29,77% respectivamente, no significa que tuvieran un claro predominio sobre el resto, ya que ambos productos estaban presentes en cualquier proceso de su elaboración. Además, los CPT se realizaban casi siempre con otros minerales (zinc o azufre) o con productos medio elaborados (escorias y horruras).

Finalmente, queremos destacar la importancia que tuvo la minería y la industria linarense en este grupo. Una de las primeras medidas tomadas por MZA, fue crear una TE para atraer el plomo de esta localidad hacia el puerto de Alicante. En 1861 aparecen dos CPT para el plomo linarense desde Manzanares hasta Alicante; sin embargo, esta experiencia no volvió a repetirse hasta finales de 1866 (lo que indica que no fue bien acogida).

Todos estos CPT se celebraron hasta el 6 de diciembre de 1872, ya que fueron sustituidos por la TE n.º 32. Esta tarifa se hacía para la relación del distrito minero de Linares hacia Alicante, Cartagena y Córdoba para los plomos y minerales; mientras que el carbón y el coque eran en sentido inverso. Había un precio único, según la media de los CPT firmados anteriormente. Desde 1875 se aprueban varios CPT desde Linares, pero ya con destino a Sevilla, por la línea de Córdoba a Sevilla recién adquirida.

En cambio, el grupo productos químicos se caracteriza por tener trayectos muy diversificados, además de ofrecer un gran número de renovaciones de CPT. Sobre todo, las mercancías destinadas a la fabricación de papel. Las renovaciones indicarían el intento por mantener un tráfico, aunque no muy alto, pero sí continuado en el tiempo.

Este grupo estaba casi dedicado a la obtención de papel y de abonos. Sin embargo, llama la atención en este grupo, el tráfico de las resinas y aguarrás. El trayecto era entre la provincia de Ávila y Barcelona. MZA consiguió desviar este tráfico (4.000 t entre 1879 y 1882), hasta el puerto de Alicante en su beneficio y eliminando el recorrido en ferrocarril exclusivo de NORTE.

Madrid tuvo un importante valor en los CPT de MZA, como vemos en la tabla 2. Madrid aparece en 433 CPT de los 1.112 CPT celebrados por MZA, lo que resulta que tenía una participación del 41,47% en todos los CPT elaborados por MZA. Esto lo asemeja al valor que Barcelona tuvo en los CPT, tanto del ferrocarril de Zaragoza-Pamplona-Barcelona (63,09%) como del ferrocarril de Tarragona-Martorell-Barcelona (82,35%). Sin embargo, la proporción sobre el total de los CPT es muy inferior en Madrid en comparación con Barcelona. Esto se explicaría por la importancia de otros centros comerciales que MZA tenía.

Grupos	Cantidad	%	Asc/desc	Cantidad	%
1. Alimentos	35	8,08	0	4	0,92
2. Productos químicos	41	9,47	A	374	86,38
3. Vegetales	89	20,55	a/d	42	9,7
4. Combustible	37	8,55	D	13	3
5. Cereales y derivados	15	3,46	Total	433	100
6. Minerales, metales y derivados	33	7,62			
7. Material de construcción	141	32,56			
8. Material ferroviario	17	3,93			
9. Varios	25	5,78			
Total	433	100			

Tabla 2. CPT relacionados con Madrid

Fuente: Elaboración propia a partir de AHF-MFM, L-373/381

Leyenda de la segunda tabla: A – Ascendente; D – Descendente; a/d – ida y vuelta; 0 – Sin especificar

Otra diferencia con Barcelona era la escasa representatividad de alimentos y bebidas, pero sobre todo los cereales, para ser un importante centro de consumo. En cambio, los materiales de construcción eran los mayoritarios en la capital. Esto refleja lo que señalábamos un poco más arriba: la importancia de Madrid como núcleo de atracción para esta mercancía. Los materiales de construcción representan casi un tercio del total de CPT de Madrid. Los trayectos podían ser de las mismas cercanías (de Aranjuez o del Corredor del Henares).

El desarrollo urbano de Madrid era de gran importancia para la propagación de este tráfico, tanto en un transporte relativamente cercano, como superiores a 100 km. Incluso, si fuéramos categóricos, algunos CPT deberían de incluirse en este grupo, aunque el material no les corresponda. Por lo tanto, el grupo del material de construcción tenía a Madrid como centro receptor, casi exclusivo. De los 226 CPT obtenidos para el material de construcción, 141 de estos aparecen en Madrid; pero la importancia de la capital es mayor como centro receptor de esta tipología con 136 CPT (60,17%).

El comportamiento diferente de Madrid y Barcelona respecto a los CPT tendría distintos motivos. Una posibilidad es que en Cataluña hubiera un tipo de agricultura más moderna y, por lo tanto, los clientes tuvieran una connotación de empresarios agrarios con un mayor dinamismo negociador que en el territorio servido por MZA. En el listado ofrecido por Pascual sobre los CPT del ferrocarril de Zaragoza-Pamplona-Barcelona, aparecen varios nombres reconocidos como industriales, que en el caso de cereales y derivados se refieren a “panaderos”.

Junto a estos, encontramos otros empresarios dedicados a otras industrias que se sentían atraídos por el negocio de los granos. También encontramos en varios CPT a la Casa Camps i Ballester, la cual era una empresa de negociantes en granos, quienes

ampliaban su cartera de negocios con los garbanzos. Incluso esta lista se extiende a importantes industriales zaragozanos dedicados a la molturación (Villarroya y Castellanos), cuya fábrica se encontraba muy cerca del ferrocarril de Zaragoza-Pamplona-Barcelona.

Estas explicaciones darían la razón a este argumento, pero MZA también pudo tener otras motivaciones. El ejemplo lo tenemos en Villarroya y Castellanos, quienes firman dos CPT con MZA. Pero ninguno era para enviar harinas hasta Madrid. Esto contrasta con los firmados con el ferrocarril de Zaragoza-Pamplona-Barcelona, para destinar su mercancía hacia Barcelona, en vez de repartir más o menos equitativamente su producción.

Para Madrid podemos señalar que las necesidades de cereales y harinas panificadoras estarían cubiertas desde Castilla y transportadas por NORTE. También que la industria harinera no necesitara del ferrocarril por algún motivo. Otro factor sería que MZA no estuviera interesada en atraer hacia Madrid estos productos mediante CPT.

Esto explicaría que en las *Memorias* anuales de MZA, el principal grupo de mercancías fueran los cereales y las harinas, lo que contrastaba con lo exiguo de CPT elaborados para este grupo. Además, la intención de MZA era que el mayor tráfico se dirigiera hacia el puerto de Alicante y no hacia Madrid precisamente.

5. Afectación de los CPT en los transportes de mercancías

Otra cuestión interesante por resolver sería saber el alcance de los CPT. Si afectaron significativamente al tráfico de mercancías o eran casi anecdóticos. En el estado actual de la investigación es casi imposible averiguar con certeza el transporte realizado en cada CPT.

Esta dificultad tendría varios motivos, aunque destacamos los siguientes:

1. Desconocemos la cantidad real transportada de cada CPT, ya que en las sesiones del CA sólo aparecen los CPT incumplidos por los clientes y cuando estos pedían un arreglo en beneficio de sus intereses. Además, algunos CPT cuentan con un cargamento diferencial. En estos casos ignoramos cuál de los umbrales marcados era el obtenido.
2. Los CPT, anuales mayoritariamente, se realizaban en cualquier fecha y desde ésta el transporte tenía eficacia. Por lo tanto, la validez era ajena al año natural. De esta manera, el producto transportado afectaría a más de un año contable, desconociendo el transporte realizado en cada uno de esos años.

Ante esta dificultad, podríamos pensar que los CPT tuvieron poco valor, bien porque el acuerdo no tenía relevancia en aquellos tráficos más relevantes, o bien que afectaba a productos que apenas tenían representación en el conjunto de mercancías transportadas. Pero si fuera así, los CPT no hubieran provocado la animadversión que su práctica provocaba.

Por lo tanto, los CPT debieron tener una importancia considerable, aunque sea difícil averiguar su participación en el total de las mercancías transportadas. Ahora bien, podríamos formular su importancia de forma indirecta al no tener la contabilización directa. A continuación, tomaremos los umbrales mínimos de tonelaje firmado, los cuales sabemos que se realizaron (al menos lo sospechamos), y lo compararemos con las toneladas recogidas en las *Memorias* anuales.

De acuerdo con esta metodología, hemos tomado los CPT celebrados con el esparto entre los años 1867 y 1872, comparando el cargamento de estos con el que aparece en las *Memorias* anuales de la compañía. Para explicar la posible incidencia de los CPT sobre el transporte anual, tendremos en cuenta que la recolección del esparto se realiza entre los meses de julio a octubre, además de tres semanas de secado. Por lo tanto, el transporte comenzaría en septiembre como muy pronto.

Año	t CPT	t Memorias	%
1867	20.700	24.581	84,21
1868	7.000	56.551	12,38
1869	0	41.395	0
1870	4.650	46.328	10,03
1871	9.825	37.959	25,88
1872	12.130	31.166	38,92
Total	54.305	237.980	22,82

Tabla 3ª. Participación CPT en el transporte total del Esparto (en t)

Fuente: Elaboración propia a partir de *Memorias anuales* y *Libro de Actas del Consejo de Administración*

La participación de todo el tonelaje comprometido respecto al tonelaje total transportado llega al 22,82%. Este porcentaje es considerable, sobre todo por el año atípico de 1869, en que no se celebraba ningún CPT y el transporte alcanzaba una cifra muy por encima de los últimos años (lo que hace descender esa participación).

Otra forma de medir la importancia es si no tenemos en cuenta el año 1869. Entonces la media de esos seis años llegaba al 27,62%. También, si valoramos la participación de cada año, observamos que la contribución mínima es del 10%, lo que demuestra la importancia que la elaboración de los CPT tenía en el tráfico del esparto, una de las mercancías más importantes que MZA transportaba durante estos años.

Llama la atención el primer año con esa participación tan alta del tonelaje contratado, si bien debemos tener en cuenta que esta participación se debía a un CPT, el cual se comprometía a transportar 12.000-15.000 t. Lo que también observamos es que comenzaba una recuperación de la importancia de los CPT, desde el año anormal de 1869, sin llegar alcanzar el tonelaje de 1867.

Esta contribución se debía al aumento del tonelaje contratado y la caída del transporte total. MZA pensaría que una solución para frenar esa disminución sería generalizar las condiciones de los CPT, con una TE. Esto no ocurrió así y el tráfico fue decreciendo progresivamente.

Otro grupo de mercancías muy importante era el material de construcción. Hemos realizado la siguiente tabla teniendo en cuenta dos años con importante incidencia porcentual:

Año	t CPT	t Memorias	%
1871	3.266	44.972	7,26
1872	6.600	62.683	10,52
1877	5.317	108.622	4,81
1880	24.350	162.886	14,95
1882	15.600	251.271	3,23
1885	9.500	213.557	4,44

Tabla 4. Participación CPT en el transporte total de materiales de construcción

Fuente: Elaboración propia a partir de *Memorias anuales* y *Libro de Actas del Consejo de Administración*

Estos máximos podrían parecernos importantes y no podemos dejar de señalar que en 1872 se realizaron catorce CPT, mientras que encontramos la mayor realización de CPT de este grupo dieciocho CPT en 1880. Después de estos máximos señalados, encontramos un descenso muy notable, que se justifica por una reducción de toneladas transportadas por los CPT y por un aumento considerable de toneladas facturadas en general durante estos años (1877 y 1882).

La posible razón de este descenso era el desvío de los transportes desde los CPT hacia las TE. Esto ocurría con la piedra del Vinalopó medio en abril de 1873. También aparecía otra TE para los materiales de construcción en general en noviembre de 1880.

Un breve estudio sobre la piedra del Vinalopó permite valorar la importancia del transporte en CPT. El uso de este material se extendía desde 1858 hasta 1883 con diecinueve CPT. Desde la primera fecha hasta 1873 el transporte mediante CPT se realizaba hacia Madrid (36,84% del total). El 17 de abril de 1873 se aprobaba la TE n.º 33, para la piedra del Vinalopó con destino a Madrid, respetando la base de 0,20 rs/t-km, de los CPT.

Desde este momento desaparecen los CPT hacia Madrid. Se debe esperar hasta 1877 para que aparezcan CPT de esta piedra. Pero el destino era Barcelona ahora, hasta 1883. En total son diez CPT (52,63% de todos los CPT de esta piedra), con un cargamento de 9.800 toneladas transportadas por ferrocarril, con la colaboración de las compañías de Almansa a Valencia y de Tarragona-Martorell-Barcelona.

La relevancia de los CPT de esta piedra aparece en 1872. Este año se firmaban dos CPT desde las canteras hasta Madrid, para un cargamento comprometido de 1.100 t. Estos dos CPT suponen el 16,6% de todas las toneladas contratadas en nuestro conjunto de material de construcción y el 3,39% del total de toneladas recogidas en las *Memorias* conceptuadas como material de construcción.

Dicho tonelaje debemos considerarlo como importante. Estos CPT aseguraban el 3,39% de todo el Grupo, aunque pueda parecer escaso. Estamos hablando de un grupo que era el séptimo en importancia con el 4,33% de todo el tráfico de mercancías. Este porcentaje es muy significativo, ya que el grupo principal, el de cereales representaba el 11,82% del total.

Los CPT no solo beneficiaban a los grupos importantes, excepto al grupo de cereales y harinas. También los CPT eran importantes en los grupos con pequeña participación. El caso de las resinas muestra que los CPT celebrados entre 1879 y 1882, la participación de estos CPT era muy alta, entre el 6,30 y el 11%, excepto el año 1881 que bajaba hasta el 3,06%.

Para MZA este grupo era marginal. Pero estos CPT conseguían mejorar la participación del grupo en el total del volumen. Además, estos diez CPT fueron formalizados sólo por cuatro clientes, quienes renovaron por lo menos una vez su compromiso con MZA. Esto lo interpretamos como un procedimiento beneficioso para ambas partes, al menos durante estos cuatro años. Ya que también MZA salía beneficiada.

El beneficio de MZA estaba en realizar el transporte con vagones de 6 t, lo cual indica que serían 67 vagones para realizar cada contrato. Si bien puede parecer que no sería difícil contar con este material para el conjunto de los desplazamientos (al ser un compromiso anual); sin embargo, uno de estos CPT era trimestral. También durante los años 1880 y 1882 deberían de estar disponibles 201 vagones para realizar el transporte de los tres CPT que tienen estos años.

Siguiendo con el grupo de aceites minerales y esenciales, encontramos también el petróleo. Los CPT realizados durante los años 1869 y 1871 representaban el 22,36% y 32,81% de todo el grupo. Los CPT de petróleo no eran un procedimiento común en MZA, por lo que no debemos tomar esa participación como significativa en el transporte del Grupo, sino que fueron contribuciones coyunturales.

6. ¿Suponían una reducción considerable en el precio?

Otro apartado importante por conocer es si los CPT suponían una reducción considerable en el precio, con respecto a las tarifas vigentes en ese momento. La lógica nos dice que los CPT tenían unos precios inferiores a los ofrecidos por cualquier tipo de tarifa. Ahora bien, hasta ahora se daba por supuesto que era así, sin que se haya analizado hasta qué punto era esto verdad (si es que lo era).

La mejor forma es realizando un análisis comparativo de los CPT con las tarifas, pero hay algunas limitaciones sobre esta metodología. Debemos comprender que no afectaban a todas las mercancías y que un mismo producto podía tener un CPT concreto

para un trayecto determinado y un cargamento mínimo. Por lo tanto, el análisis comparativo debe de realizarse tomando como base el CPT y aplicarlo a la tarifa elegida. Además, el cliente podía obtener otro tipo de beneficios.

El primer ejemplo que tomamos es el regaliz. En 1880, esta mercancía pagaba una base desde 0,45 rs/t-km, hasta 0,60 rs/t-km, dependiendo del recorrido. Este mismo año, MZA firma un CPT donde el precio fijado era de 2,85 rs/vag-km. Por lo tanto, la base dependería de la capacidad del vagón (algo muy importante como veremos). El trayecto era desde Mengíbar y estaciones intermedias hasta Sevilla. Por lo tanto, 237 km. El cargamento mínimo contratado era de 700 t. Con estos datos podemos realizar algunos cálculos que nos permiten sacar algunas conclusiones.

	Vagón 8 t.	Vagón 10 t.
Base	0,356 rs/t-km	0,285 rs/t-km
Precio/t	84.372 rs/t	67.545 rs/t
Precio 700 t	59.060,40 rs.	47.281,50 rs.

Tabla 5. Comparación de diversos precios, según el vagón utilizado

Fuente: Elaboración propia a partir de AHF-MFM-L-381:431

Si el vagón fuera de 8 t, la base sería de 0,356 rs/t-km (2,85/8) y si fuera de 10 t, la base descendería hasta los 0,285 rs/t-km (2,85/10). Tomamos la base más baja de la tarifa aplicable, al entender que la distancia de Mengíbar es la superior, por lo que la base sería la inferior. Como vemos el precio de la tarifa aplicable es bastante superior (74.655 rs).

Por lo tanto, si el transporte de las 700 t fuera en vagones de 8 t nos estaríamos ahorrando el 20,89%. Si el transporte se realizara en vagones de 10 t el ahorro alcanzaría el 36,67%. Un ahorro suficientemente interesante para los clientes (15.594,60 rs y 27.373,50 rs, respectivamente).

Los CPT fijaban su atracción en la rebaja del transporte. Así la manipulación no se contemplaba en la mayoría de los casos. Pero otras veces, la rebaja estaba en el manejo de la mercancía. En estos casos, lo normal era que el cliente hiciera la carga y descarga. Esto permitía un ahorro y las compañías evitaban reclamaciones por la manipulación. En otros casos, el precio suponía una rebaja en la tarifa aplicable. Solo en unos pocos CPT, MZA manipulaba la mercancía gratuitamente.

En algunos casos es fácil de observar si la reducción era lo suficientemente interesante. De todas formas, son casos concretos, que no nos atrevemos a generalizar, pues esto debería de analizarse en otra parte. Uno de los casos se refiere al CPT celebrado con Hilarión Roux, por el cual se transportaban 3.000 toneladas de carbón desde la cuenca de Puertollano, hasta Cartagena Batel.

Para saber hasta qué punto era una rebaja importante, se calcula cuántas toneladas podían transportarse “gratis” con la nueva tasa:

t	CPT	TE n.º 7
3.000	55.860 ptas	66.000 ptas
2.539	47.278 ptas	55.860 ptas
461	8.582 ptas	10.140 ptas

Tabla 6. Comparación de diversos precios, según el procedimiento utilizado

Fuente: Elaboración propia a partir de AHF-MFM-L-383:232-233

El acuerdo firmado por ambas partes fijaba un precio por el CPT de 18,62 ptas/t; en vez de las 22 ptas/t que establecía la TE n.º 7. Como vemos las 3.000 t. transportadas por el CPT pagaban 55.860 ptas, en vez de las 66.000 ptas/t que corresponderían por la TE. Para saber cuántas toneladas no pagaban, primero calculamos cuántas toneladas eran transportadas por la TE, por el coste rebajado: $55.860 \text{ t} \div 22 = 2.539 \text{ t}$. Por lo tanto, se transportan *gratis* $3.000 \text{ t} - 2.539 \text{ t} = 461 \text{ t}$.

La tabla confirma esto, ya que las 461 t, costarían 10.140 ptas. con la TE y que se transportan gratuitamente al aplicar el CPT. Esta *gratuidad* de 461 t es una cantidad importante, ya que representa el 15,37% del transporte total garantizado, por lo que la rebaja obtenida era significativa.

Otro ejemplo es el ofrecido por el CPT firmado con Ferrocarril de Zafra-Huelva y cuyas cláusulas se debatieron en la sesión del 12 de agosto de 1886, por el CA. Esta compañía pretendía transportar hierros y maderas por una cantidad de 10.000 t en dos años (unas fechas después el cargamento se redujo a 9.000 t), desde Huelva y Sevilla hasta Zafra.

Los precios por la tarifa vigente, la tarifa general, diferenciaba entre hierros y maderas. Ahora bien, el CPT unificaba los precios de las mercancías, variándolos según la procedencia, como vemos en la siguiente tabla:

Mercancía	Sevilla		Huelva	
	TG (ptas/t)	CPT (ptas/t)	TG (ptas/t)	CPT (ptas/t)
Maderas	17,50	17,50	25	22,50
Hierros	24		31,25	

Tabla 7. Comparación de diversos precios según la procedencia

Fuente: Elaboración propia a partir de AHF-MFM-L-384:297

El transporte desde Sevilla costaba 24 ptas/t, para los hierros y el de las maderas era 17,50 ptas/t. En cambio, para Huelva eran de 25 y 31,25 ptas/t, respectivamente. En contraste, el CPT señalaba que el transporte desde Sevilla costaba 17,50 ptas/t y el realizado desde Huelva eran 22,50 ptas/t.

El precio inferior quedaba invariable (la madera desde Sevilla a 17,50 ptas/t). El resto del tráfico se reducía entre 2,50 y 8,75 ptas/t. Por mercancías, la madera es la que tenía menor rebaja (2,50 ptas/t) desde Huelva e incluso conserva su valor desde Sevilla; mientras que los hierros pasaban a tener un precio menor en 6,50 ptas/t y 8,75 ptas/t.

La unificación por trayectos muestra que la rebaja era la inferior desde Sevilla, ya que representaba un descenso de 6,50 ptas/t para los hierros (27,08% del precio inicial); mientras que el precio de la madera no sufría variación. En cambio, las facturaciones tenían una rebaja del 10% para las maderas y 31,55% para los hierros. desde Huelva

El CPT no distingue la carga parcial de maderas ni de hierros, al igual que la procedencia, por lo que resulta imposible realizar cálculos desagregados. Sólo contamos con la base unificada en la procedencia, para cada mercancía. La igualación de los precios significaba la unificación de las bases de las mercancías en 0,10 ptas/t desde Sevilla y 0,08 ptas/t desde Huelva.

La distancia entre Zafra y Sevilla era de 175 km (35 km Sevilla-Tocina + 140 km Zafra-Tocina). Mientras que el recorrido entre Zafra y Huelva había que añadir 110 km entre Huelva y Sevilla (175 + 110 = 285 km). En este caso, de acuerdo con la tarifa general del cuaderno n.º 2 de pequeña velocidad, las mercancías desde Sevilla tienen una base de 0,10 ptas/t-km y del 0,13 ptas/t-km; mientras que las bases desde Huelva, las bases serían 0,08 ptas/t-km y 0,11 ptas/t-km. De esta manera encontramos que el CPT igualaba las bases inferiores desde Sevilla y Huelva, por lo que la diferencia con las tres bases más altas era de 0,03 ptas/t-km.

Una pequeña diferencia que sin duda beneficiaba al ferrocarril de Zafra-Huelva. Pero llama la atención es que la rebaja concedida por MZA sea a una compañía ferroviaria, la cual se iba a disputar los tráficos entre Zafra y Huelva, contando con la ventaja de un menor recorrido, por lo que el desvío de productos era muy seguro que ocurriese. Finalmente, MZA pretendía el cumplimiento mediante el pago de 20 ptas/t desde Sevilla y 25 ptas/t desde Huelva.

Esto supondría que MZA debería de devolver en caso de cumplimiento 2,50 ptas por cada tonelada facturada desde ambas procedencias. Por lo tanto, las 9.000 t comprometidas supondrían una bonificación de 22.500 ptas (lo que da una media anual de 11.250 ptas). Ahora bien, el incumplimiento también sería beneficioso para el ferrocarril de Zafra a Huelva, ya que supondría la posibilidad de ahorrarse 1,50 ptas/t desde Sevilla y 6,25 ptas/t desde Huelva.

7. Conclusión

Los CPT buscaban asegurar el mayor tonelaje de mercancías transportadas. Esta intención aceptaba el ofrecimiento de los principales clientes, quienes tenían la suficiente capacidad de facturar grandes cantidades de mercancías. Estos acuerdos no eran aceptados por la mayoría de los clientes, que los consideraban lesivos para sus intereses comerciales. Aunque estos nunca llegarían a acceder a estas ventajas por no poder facturar las cantidades exigidas.

Su desaparición quedaba fijada por una normativa gubernamental y una posterior sentencia del Tribunal Supremo, la cual daba la razón al gobierno de poder legislar sobre este tema. Pero antes de que esto ocurriera, MZA ya buscaba sustituir los CPT por otros procedimientos, debido a la necesidad de ampliar los tráficos. Esto hacía solo

confirmar la doctrina que quiso implantar desde el primer momento el Comité de París, rechazando las ofertas individuales y explicaría la desgana con que el CA aceptaría intervenir en el recurso que NORTE interpuso ante el Tribunal Contencioso-Administrativo.

Los CPT tuvieron entidad propia, al igual que el resto de los procedimientos comerciales. Las TE podían servir al comienzo de la explotación para animar los transportes y para luchar contra los otros medios de transportes. En cambio, los CPT buscaban fidelizar a algunos clientes específicos que aseguraban una cantidad considerable de una mercancía determinada.

Dentro de la división cronológica realizada queda demostrado que los CPT se veían influenciados por la situación española. Los motivos podían ser diversos, pero se pueden agrupar en dos grandes grupos: internos y externos a la explotación ferroviaria. Respecto a los primeros, los CPT necesitaban que la explotación ferroviaria llevara algún tiempo realizándose.

El servicio comercial necesitaba conocer cuáles eran los clientes que podían asegurar un gran caudal de transportes y esto solo era posible mediante un análisis estadístico de varios años de las facturaciones hechas por los clientes. Esto permitía un mejor conocimiento de los mejores usuarios y lo que podían ofrecer. Esto permitía una negociación más realista de los CPT.

También se debe de contar con factores exógenos a la explotación ferroviaria. La sensibilidad de los CPT a cualquier turbación ya fuera política o económica, queda reflejada en los escasos CPT celebrados entre los años 1865-1866, 1868-1869 y 1873-1875. En este último periodo es importante señalar el número tan alto de ampliaciones para explicar lo que significaba la explotación ferroviaria en aquellos años.

De todas formas y pese a estas perturbaciones, la realización de los CPT estaba en progreso desde los inicios. Ahora bien, la caída del último decenio se debía más a la imperiosa necesidad que MZA tenía de derivar los CPT hacia las TE, que una incapacidad de atracción por parte de estos procedimientos. Esto le permitiría que en 1887 tuviera desarrollado completamente los procedimientos comerciales (TE y concesiones). Estos procedimientos demostraban una mayor captación de tráficos y permitían continuar fidelizando a los clientes más importantes.

Respecto a las mercancías transportadas por CPT se explican muy bien por el comportamiento tan distinto de los CPT entre los de las líneas catalanas. Pero esto mismo da pie a concluir que el ferrocarril necesitaba ampliar el abanico de sus tráficos. Esta diversificación de mercancías solo era posible accediendo a varios núcleos comerciales y con necesidades específicas; ya fuera de abastecimiento, como dar salida a sus productos. Junto a esto, otro factor era el distinguir perfectamente estas necesidades y aplicar unos recursos comerciales distintos.

Ambos factores permitían diversificar las mercancías transportadas, incluso con algo que era tan difícil de conseguir como eran las facturaciones de mercancías en retorno. Esto, que era casi imposible para las compañías catalanas y que buscaban potenciar con los CPT, era mucho más fácil para MZA. Incluso los cereales y harinas tienen un tratamiento residual para esta compañía a la hora de elaborar CPT. Todo lo

contrario que para las compañías catalanas. Para MZA, potenciar las mercancías transportadas mediante CPT pasaba por una serie de productos muy amplios, pero en buena medida los podemos considerar mercancías procedentes de la industria y de la minería.

Los CPT de MZA así lo demuestran. Si bien Madrid se ponía en relación con Barcelona por el número de CPT, la importancia de esta última era mucho mayor en las líneas catalanas que Madrid en MZA. Esto era debido a la existencia de un núcleo industrial de gran relevancia como era Linares y a la conexión de su red ferroviaria con los distintos puertos.

También MZA tenía a su favor la situación geográfica de Madrid. El control que ejercía desde la zona meridional y del Este, la permitía tener la seguridad del transporte. En cambio, la Ciudad Condal contaba con el tráfico marítimo, el cual imponía serias limitaciones a las compañías ferroviarias catalanas. Incluso MZA desviaría transportes a Barcelona por cabotaje desde Alicante en algún momento (las resinas facturadas en Ávila). Esto produciría las críticas de ferrocarril de Zaragoza-Barcelona, la cual se veía mermada en sus recaudaciones.

Otro factor importante era la posición hegemónica de MZA en el acceso a los puertos de la mitad meridional. Esto era muy importante no solo para tráficos de salida, sino también de entrada. Como queda señalado en el CPT del ferrocarril de Zafra-Huelva, el abastecimiento de material ferroviario para este ferrocarril se hacía desde los puertos onubense y sevillano, al igual que el ferrocarril del Tajo utilizaba el puerto alicantino.

En ambos casos, MZA hacía esta provisión a dos compañías que la disputarían los transportes ferroviarios. Esto da idea de que MZA tenía muy claro que su principal objetivo era conseguir transportar el mayor número de toneladas en ese momento. Los problemas de competencia que vinieran, ya se solucionarían.

Los CPT tenían una gran libertad de incluir mercancías. Lo normal es que fueran para una sola mercancía; pero tampoco se descartaba un conjunto de mercancías. Así la mayoría de los CPT firmados por la industria de Linares incluía todos los productos elaborados o semielaborados que producían. Incluso se añadía el carbón en algunas ocasiones, permitiendo así los transportes de retorno.

La importancia de los CPT ha quedado reflejada en su participación en el total de mercancías transportadas, ya fueran principales o en grupos menos importante, como el caso de los CPT de las resinas o del petróleo. Entre las mercancías principales destacaba el esparto, mientras que fue un producto importante dentro de la exportación española y los materiales de construcción. Su adecuación a los CPT se debía más a causas internas de la compañía. Este gran uso de CPT se debía a que estos productos carecían de una TE importante.

La importancia para los clientes se puede rastrear en diversos firmantes que repetían la modalidad del CPT para sus transportes. Se han analizado diversos transportes y el ahorro que se producía con este procedimiento. Pero nos toca hacernos la pregunta sobre el valor que tenía para las compañías firmar estas relaciones contractuales, al margen de conseguir un aumento de las toneladas transportadas.

Ya hemos señalado algunas ventajas a lo largo del artículo. El conseguir que la capacidad del transporte fuera total era muy importante. En buena medida, estos transportes se harían mediante la modalidad del vagón completo, lo que permitía optimizar el gasto del carbón, el uso del material móvil y el desgaste, tanto de este como de la infraestructura. Otra optimización del material móvil lo podemos ver en el transporte de resinas. El uso específico de vagones de 6 t da idea de la dificultad que MZA ya tenía para usar de este material.

Otras ventajas eran el asegurar también los transportes de retorno, imprescindibles de nuevo para equilibrar el gasto de energía y de material. Este era el caso de los CPT firmados con los industriales de Linares. Aquí se observa el intercambio de mercancías como receptores de carbón y las facturaciones realizadas de sus productos. Otra ventaja era el poder competir contra otros medios de transporte. Este era el caso del contrato firmado con Hilarión Roux. El transporte desde Puertollano permitía rivalizar con el carbón recibido por barco en el puerto de Cartagena.

Pero la más importante era la capacidad de organizar los transportes sin tener que pensar en los plazos de recogida y de entrega. Las TE tenían aumentado varios días el tiempo para realizar el transporte; pero los plazos de recogida y de entrega quedaban a la total discrecionalidad de MZA en los CPT, sin que el cliente pudiera reclamar. También, las reclamaciones por desperfectos en la manipulación de las mercancías dejaban de producirse, ya que el cliente se encargaba de esta operación casi siempre. De esta manera, MZA no pagaba a la contrata del removido.

Fuentes documentales

Libros de Actas de Sesiones del Consejo de Administración de la Compañía del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y a Barcelona.

Libros de Actas de Sesiones del Consejo de Administración de la Compañía del Ferrocarril de Madrid a Zaragoza y a Alicante.

Documentación seriada

El Consultor. Nueva Guía de Barcelona. Varios años.

La Época (15 de marzo de 1879).

La Gaceta Industrial. Varios años.

Memorias de MZA. Varios años.

NORTE. Datos Estadísticos. Varios años.

Bibliografía

Araque Jiménez, Eduardo, 2008. “Ferrocarriles y recursos madereros en Andalucía (1854-1939). Una primera aproximación”, en Domingo Cuéllar Villar y Andrés Sánchez Picón (eds.), *150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance*. Junta de Andalucía y Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Sevilla, vol. 2, pp. 595-642.

- Barquín Gil, Rafael, 1997. “Transporte y precio del trigo en el siglo XIX: creación y reordenación de un mercado nacional”, *Revista de Historia Económica*, 1, pp. 17-48.
- _____, 2000. “El mercado español del trigo en el siglo XX”. Tesis doctoral, Universidad de Burgos, Burgos.
- Bona, Félix de, 1877. *De la explotación y tarifas de los ferro-carriles españoles*. Imprenta de la Gaceta de los Caminos de Hierro, Madrid.
- Coll Martín, Sebastián y Carles Sudrià i Triay, 1987. *El carbón en España, 1770-1961: una historia económica*. Turner, Madrid.
- Colson, Clement, 1898. *Transports & Tarifs*. J. Rothschild Éditeur, Paris.
- Comisión, 1884. *Informe de la Comisión creada por Real Decreto de 26 de junio de 188 para el estudio de las tarifas de ferrocarriles*. Tipografía Hispano-Americana, Madrid.
- Cuéllar Villar, Domingo, 2017. “Los años del azúcar (1875-1939). Siglo y medio de ferrocarril en Antequera y su comarca”, en *VII Congreso de Historia Ferroviaria*, disponible en www.asihf.org/comunicaciones/cuellar2.pdf.
- Foyé, Román, 1886. *Las tarifas de ferrocarriles españoles, comparadas con las extranjeras*. Imprenta y Litografía de los Sucesores de N. Ramírez y Compañía, Barcelona.
- Garcés, Benito Vicente, 1869. *Diccionario razonado legislativo y práctico de los ferrocarriles españoles*. Imprenta de Campuzano Hermanos, Madrid.
- García Raya, Joaquín, 2020. “Las tarifas ferroviarias en España (1856-1914)”, *Investigaciones de Historia Económica*, 16, pp. 1-11. DOI: [10.33231/j.ihe.2020.04.004](https://doi.org/10.33231/j.ihe.2020.04.004).
- Germán Zubero, Luis, 1994. “Empresa y familia. Actividades empresariales de la Sociedad ‘Villarroya y Castellano’ en Aragón (1840-1910)”, *Revista de Historia Industrial*, 6, pp. 75-93. DOI: [10.1344/rhi.v0i6.18245](https://doi.org/10.1344/rhi.v0i6.18245).
- Ormaechea Hernaiz, Ángel María, 2019. *Ferrocarriles en Euskadi*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- Pascual i Domenech, Pere, 2015. *El ferrocarril a Catalunya, 1848-1935, Una història de la seva explotació*. Eumo editorial, Barcelona.
- Rahola, Silvio, 1918. *Tratado de ferrocarriles*. Rivadeneyra, Madrid.
- Sevillano Queipo de Llano, Ramón. “El consumo de madera de Renfe y sus consecuencias ecológicas”, *V Congreso de Historia Ferroviaria*, disponible en www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/PalmaMallorca2009/pdf/0407_Sevillano.pdf.
- Tedde de Lorca, Pedro, 1978. “Las compañías ferroviarias en España (1855-1935)”, en Miguel Artola (ed.), *Los ferrocarriles en España. 1844-1943*. Banco de España, Madrid, vol. 2, pp. 9-353.