

## RENFE Y LOS ALBORES DEL *BOOM* TURÍSTICO EN ESPAÑA, 1941-1964

Domingo Cuéllar\*, José Joaquín García Gómez\*\* y Andrés Sánchez Picón\*\*\*

**Resumen:** La relación entre el ferrocarril y el turismo en España se remonta a los propios orígenes del ferrocarril y su posterior expansión. Tras la cesura bélica, el régimen franquista retomó pronto su interés por impulsar el desarrollo turístico con los viajes por ferrocarril, medio de transporte hegemónico en aquel momento, para lo que contó con la compañía ferroviaria pública recién creada (RENFE, 1941). Hasta que el turismo se convirtió en una actividad consolidada en pleno desarrollismo español, RENFE daría en las décadas de 1940 y 1950 pasos conducentes a promover el turismo, consolidar una red de oficinas en distintas ciudades (incluso en el extranjero) y diseñar recorridos y servicios que ayudaran a atraer a los viajeros internacionales y nacionales.

Sin embargo, las limitaciones derivadas de la preferencia otorgada al transporte de mercancías sobre el de viajeros y la escasa inversión en infraestructura y material rodante condicionaron sobremanera la oferta ferroviaria. Así, el análisis de los datos aportados en este artículo ofrece la evidencia de esas restricciones, y cómo el ferrocarril no tuvo la relevancia que podía esperarse durante el periodo estudiado.

**Palabras clave:** Ferrocarril, RENFE, franquismo, servicio de turismo, agencias de viajes.

**Abstract:** The relationship between the railway and tourism in Spain goes back to the origins of the railway and its subsequent expansion. After the war caesura, the Franco regime soon resumed its interest in promoting tourism development with rail travel, hegemonic transport at that time, for which it relied on the recently created public railway company (RENFE, 1941). Until tourism became a consolidated activity in the midst of Spanish development, RENFE would take steps in the 1940s and 1950s to promote tourism, consolidate a network of offices in different cities (even abroad) and design routes and services that will help attract international and domestic travelers.

However, the limitations derived from the preference given to freight transport over passenger transport and the low investment in infrastructure and rolling stock greatly conditioned rail supply. Thus, the analysis of the data provided in this article offers evidence of these restrictions, and how the railway did not have the relevance that could be expected during the period studied.

**Key words:** Railway, RENFE, Francoism, Tourism Service, Travel Agency.

### I. INTRODUCCIÓN

La relación entre el ferrocarril y el sector turístico tiene una larga trayectoria en común. Durante buena parte de la historia de este medio de transporte, especialmente antes de la Segunda Guerra Mundial y, sobre todo, de la expansión del automóvil, era el

medio de transporte idóneo, por su relativa rapidez, coste y comodidad, para turistas que no podían utilizar el barco para desplazarse al destino. Y lo era tanto en las largas como en las cortas distancias.

A partir de la década de 1830, la Europa occidental vio cómo una red cada vez más

\* Universidad Rey Juan Carlos. ORCID: 000-0002-1720-8575. Researcher ID: Q-5478-2018.

\*\* Universidad de Almería. ORCID: 0000-0002-3518-786X. Researcher ID: AAB-3173-2021.

\*\*\* Universidad de Almería. ORCID: 0000-0002-9401-1741. Researcher ID: L-3638-2014.

densa de líneas ferroviarias unían ciudades y áreas industriales, incluso también zonas alejadas de los núcleos dominantes a nivel demográfico o económico, pero en las que había balnearios y espacios de descanso y esparcimiento de la burguesía. Locomotoras de vapor con una potencia cada vez mayor permitían desplazarse por tierra con una velocidad y una comodidad muy superior a la ofrecida por diligencias, con un coste relativo inferior, y que posibilitaban por fin la desvinculación del transporte marítimo o fluvial en las grandes distancias. De esta manera, muchos lugares de interés político, económico o cultural que hasta el momento estaban mal comunicados debido a su posición geográfica, lejos de las costas o de grandes ríos, mejoraron su conexión.

El turismo moderno exigía para su nacimiento y consolidación varios requerimientos. En primer lugar, era necesaria una cierta seguridad para el viajero, de forma que este no sufriese problemas que afectasen a sus bienes o su integridad física durante el viaje. La segunda exigencia era la existencia de tiempo de ocio y de renta suficiente para que los potenciales viajeros pudiesen abandonar sus lugares de origen y de trabajo durante un tiempo para visitar otros. En tercer lugar, era necesaria una motivación, que podía tener distintas orientaciones. También desde el lado de la oferta se requería una respuesta a la demanda, de forma que se desarrollasen productos turísticos para satisfacer dichas motivaciones, pero también servicios, de alojamiento y restauración principalmente, pero también otros. Finalmente, una exigencia básica para el desarrollo del turismo moderno fue la existencia de vías de conexión entre los lugares de origen de los viajeros turistas y los lugares de destino. Y fue en

este requerimiento en el que el ferrocarril jugó un papel crucial. Este medio de transporte permitió no solo el crecimiento del turismo en las clases acomodadas, sino también el de las clases medias y trabajadoras, como muestra el hecho de que los primeros viajes organizados por Cook se valiesen de los trenes para los desplazamientos (Pudney, 1953).

El presente artículo explora la relación entre los ferrocarriles y el turismo en España, desde la monopolización del sector en una empresa pública (RENFE) a partir de 1941 hasta la aprobación del Plan Decenal de Modernización de 1964, que seguía las recomendaciones del Banco Mundial para la economía española, ya en plena apertura económica española. El objetivo es indagar acerca de la contribución que hizo el ferrocarril a la recuperación del turismo en nuestro país durante la década de 1940 y al desarrollo del sector en los años inmediatamente anteriores al boom turístico que se inicia a comienzos de los 60. Nuestra principal hipótesis es que el turismo español no pudo contar con un sistema ferroviario suficientemente eficiente para atender la incipiente demanda de viajes turísticos, debido al deficiente estado de la red ferroviaria, las carencias del parque de material rodante y, sobre todo, a la decisión política de priorizar, en el marco de la autarquía, el transporte de mercancías sobre el tráfico de viajeros.

Este artículo se organiza de la siguiente manera: tras esta introducción, se aborda en la siguiente sección la evolución del ferrocarril en España antes de la guerra civil y las relaciones que tuvo con el turismo en estas décadas. El tercer epígrafe se centra en el estudio del sistema ferroviario español

durante el periodo de estudio, aportando un sucinto análisis de las características y capacidades de la infraestructura y del material rodante. En el cuarto apartado se indaga en la organización del departamento comercial de RENFE, su sistema tarifario y los productos comerciales ofertados a los viajeros. Por último, previo a las conclusiones, se realiza un análisis de los resultados del transporte de viajeros en RENFE que ofrecen datos de relevancia para conocer la evolución de la oferta y demanda de viajeros turistas por ferrocarril en nuestro país.

## **II. EL FERROCARRIL Y EL TURISMO EN ESPAÑA ANTES DE LA GUERRA CIVIL**

En España, la construcción del ferrocarril tuvo un relativo retardo, ya que se demoró un par de décadas sobre los países europeos más avanzados, como Gran Bretaña, Francia o Bélgica, inaugurando sus primeras líneas peninsulares entre Barcelona y Mataró (1848), y Madrid y Aranjuez (1851). La ley que impulsó definitivamente la construcción de nuevas líneas se aprobó en 1855, y buena parte de los capitales necesarios para la construcción y puesta en funcionamiento de las primeras líneas comenzaron a afluir, especialmente desde Francia (Tortella, 1995, pp. 163-176) (Mateo del Peral, 1978). Sin embargo, en 1866, las acciones de buena parte de las compañías ferroviarias españolas se hundieron como consecuencia de la explosión de una burbuja especulativa que había crecido al calor de unas expectativas de beneficios que no se cumplían, lo que arrastró al sistema financiero español y provocó una importante crisis económica y política en nuestro país (Tortella,

1995, pp. 177-200). En 1877 se aprobó la Ley General de ferrocarriles, que permitió superar definitivamente la crisis del sector y aceleró la construcción de nuevas líneas en el último cuarto del siglo XIX (Herranz Loncán, 2004). Durante el primer tercio de la siguiente centuria se produjo el inicio de la electrificación en algunas líneas (Cuéllar, 2012) y el desdoble de algunas otras (García Álvarez, 2007). Hasta 1935, la red de ancho ibérico creció en un 11 % respecto a 1900, lo que muestra el escaso esfuerzo en ampliarla, concentrándose además dichas inversiones en los primeros años de la centuria y en el periodo 1926-1930 (Anes, 1978). Los ferrocarriles españoles se vieron afectados por la falta de inversiones por parte de las compañías operadoras, por la escasez de carbón en muchos momentos (por ejemplo, durante la I Guerra Mundial), y por los conflictos laborales, aunque sí modernizaron y ampliaron el número de locomotoras y coches. En 1924 se aprobó de forma provisional el Estatuto Ferroviario, que concedía ayudas a las compañías que realizasen inversiones y mejorasen el servicio, y que en parte se tradujo en el saneamiento de las cuentas de resultados de las compañías (Comín et al., 1998). Además, durante la Dictadura de Primo de Rivera se impulsó la construcción de nuevas líneas (Plan Guadalhorce) y el Estado asumió algunas que habían sido abandonadas a través de Explotación de Ferrocarriles por el Estado (EFE). Con el advenimiento de la Segunda República, con el sistema ferroviario en una profunda crisis económica, las compañías se encontrarían con serios apuros financieros, dado que la vigencia del Estatuto Ferroviario había caducado, lo que provocó entre otras la intervención estatal de empresas como la Compañía de los Ferrocarriles

Andaluces, que, falta de recursos, había comenzado a paralizar sus servicios (Cuéllar, 2015). Ya en la Guerra Civil, impulsado por el Gobierno republicano se aprobó el decreto de 3 de agosto de 1936, que nacionalizaba tanto las líneas de vía ancha como las de vía estrecha y creaba una empresa pública “Red Nacional de Ferrocarriles”, que asumía el control de todo el sistema ferroviario. En la zona sublevada, donde estaban la mayor parte de los dirigentes de las antiguas compañías privadas, aunque las empresas preexistentes continuaron existiendo y funcionando, su control estaba subordinado a las autoridades militares (Cayón García y Muñoz Rubio, 2006, pp. 233-238).

La relación entre el ferrocarril y el turismo en España se remonta a los propios orígenes del ferrocarril en nuestro país y a su posterior expansión. Abordar el estudio de la contribución del sector ferroviario al desarrollo del turismo o si se adaptó a la demanda generada por este es muy complicado, fundamentalmente por la dificultad que existe para conocer qué viajeros, de todos los que utilizaban los trenes, eran realmente turistas. Por supuesto, este problema, que es persistente a lo largo de todo el periodo anterior a la Guerra Civil, también lo encontramos en la etapa que estudia el presente artículo. Para tratar de sortearlo, los investigadores han utilizado fundamentalmente dos estrategias: la primera, estudiar las líneas que tenían destino o parada en núcleos turísticos, ya fuesen tradicionales o en emergencia; segundo, analizar las tarifas ofrecidas por las compañías ferroviarias para comprobar si las características de algunas de ellas se adaptaban a las necesidades de los turistas, así como la evolución de los ingresos que obtenían de la venta de billetes con dichas tarifas.

Los especialistas coinciden en que el ferrocarril no contribuyó en gran medida a la evolución del turismo en el siglo XIX, de forma que las inversiones ferroviarias no incrementaron la demanda turística en dicha centuria. En efecto, ni la construcción de las líneas principales ni la de las secundarias se hizo pensando en la todavía ausente demanda turística, si bien los destinos de la cornisa cantábrica pudieron beneficiarse indirectamente de las líneas que conectaban Madrid con el norte. Las conexiones con Francia pudieron tener algún impacto en el turismo emisor, fundamentalmente clases altas y medias-altas, pero poco en el receptor, puesto que la mayoría de los turistas internacionales que nos visitaban lo hacían vía marítima y eran pocos los que utilizaban la red interior para hacer recorridos internos por nuestro país (Larrinaga, 2018). La decisión de que el ancho de vía ibérico de 1,668 metros superara al europeo de 1,435 metros dificultó el tránsito desde Francia a España, puesto que, entre otras cosas, los viajeros transbordar en la frontera. El único indicio de esto fueron las tarifas especiales que, desde julio hasta mediados de septiembre, permitían viajar desde Madrid a las costas de Valencia, Andalucía, Galicia o el Cantábrico, si bien los ingresos que supusieron para las compañías que las ofertaban fueron muy poco significativos, lo que por otra parte da muestra de la importancia que tenía el turismo (en este caso interior) hacia las costas que había en dicha centuria (Barquín, 2013). Además, otros inconvenientes del ferrocarril español del XIX nos hacen intuir que estaba poco pensado para el turista, especialmente para el europeo: la escasez de líneas férreas, la inexistencia de una línea directa que atravesase España de norte a sur, la autonomía de las compañías, que

exigía constantes entronques y empalmes de líneas, la lentitud, poca puntualidad y variedad de horarios, el hecho de que los trenes más rápidos solieran circular de noche, las largas paradas a las horas de comer o las restricciones de equipaje por motivo de espacio. La introducción de los coches-cama en 1880 sí pudo haberse realizado pensando en los turistas que viajaban a largas distancias, al igual que ciertas innovaciones que aumentaron la comodidad (sobre todo en los coches de primera y segunda clase), seguridad y rapidez de los viajes. En resumen, en el XIX, el ferrocarril dio un cierto servicio de movilidad a la demanda turística, aunque no parece que contribuyera a su crecimiento (Barquín, 2018). Es difícil decir si la causa fue la escasa demanda turística existente, que no habría incentivado inversiones ferroviarias ni otras estrategias por parte de las compañías, pero lo cierto es que estas empresas hicieron poco por ampliar dicha demanda. De hecho, algunos autores han constatado que en esta etapa los viajes asociados al turismo crecieron a mayor ritmo que los viajes por ferrocarril (Vallejo, Lindoso-Tato y Vilar-Rodríguez, 2020).

En el caso de las redes regionales, aunque en un principio no se construyeran pensando el turismo (excepto en algún caso en el País Vasco y Cataluña), en las líneas de vía estrecha vascas, catalanas y cántabras los turistas sí tuvieron una cierta importancia relativa sobre los viajeros totales y las mercancías en las décadas finales del XIX (Alcaide, 2005; Flores, 2005; Novo, 2005). En muchos de estos casos, y especialmente en el caso gallego, la oferta balnearia generaría una mayor demanda que atraía los viajeros que frecuentaban estos centros. Esto, además, se reforzaría cuando se com-

pletó la conexión de Galicia por ferrocarril con el interior peninsular y Madrid (Vilar-Rodríguez, Lindoso-Tato y Vallejo, 2018).

Durante el primer tercio del siglo XX, el panorama no cambió demasiado. El turismo, que crecía progresivamente, no se encontró entre las motivaciones de la construcción de nuevas líneas de vía ancha. Hasta la Dictadura de Primo de Rivera, debido a que el turismo no incentivó una respuesta por parte del sector ferroviario, y durante la Dictadura, por la priorización que esta hizo del transporte de mercancías y de ampliar la red sin tener en cuenta criterios económicos, sino más bien de hacerla llegar a donde no lo hacía hasta entonces, sin tener en cuenta sectores como el turismo (Barquín, 2018). Desde los años 20, a todo esto, habría que añadir la competencia que el automóvil le hizo al ferrocarril, que todavía reducía más las posibilidades de ensanchar la demanda ferroviaria. La República se limitó a elaborar grandes planes que no llegaron a ejecutarse como consecuencia de la Gran Depresión y del cambio en las preferencias políticas. Algún efecto sobre el turismo (en realidad, sobre la demanda ferroviaria en general) tuvo la electrificación de algunas líneas, especialmente las que en el País Vasco y Cataluña unían las grandes ciudades con núcleos turísticos, y la reducción de los tiempos de viaje y el aumento de la comodidad que supuso la modernización de locomotoras y coches (Cabanés y González, 2009; Cuéllar y Sánchez Picón, 2012).

La vía estrecha sí duplicó los kilómetros construidos a lo largo del primer tercio del XX, pero, de nuevo, únicamente en el País Vasco y Cataluña tenían un número significativo de turistas como usuarios (Alcaide,

2005; Muñoz Rubio, 2005; Novo, 2005). De hecho, el auge del turismo en estas zonas pareció influir en la construcción de algunas líneas, aunque solo la de Bilbao-Las Arenas-Plencia tuvo verdadero éxito (Barquín, 2018). El que los ferrocarriles “turísticos” fracasaran en su práctica totalidad vuelve a sugerir que la demanda de las líneas de vía estrecha (también de las de vía ancha) por parte del turismo era escasa, lo que se explicaba, por un lado, en la insuficiente demanda turística en España, que no permitía a las compañías ferroviarias tener una demanda masiva que hiciera rentables las inversiones, y, por otro, a la competencia de vehículos de transporte tales como carruajes, diligencias y, posteriormente, automóviles, sobre todo en los trayectos cortos y medios, que eran precisamente en los que se utilizaba la vía estrecha (Coronado Tordesillas et al., 2013; Madrazo y Frax, 2001).

Todo lo expuesto hasta el momento sugiere que las compañías ferroviarias trataron de captar la pequeña demanda turística española, sobre todo, a través de las tarifas especiales en el billeteaje. Más complejos y con un destino claro para viajes de ocio o negocios aparecieron las tarifas circulares, semicirculares y kilométricas, para 1ª y 2ª clase y que ofrecían descuentos del 60 %. En el caso de los billetes circulares, se ofrecían largos viajes y estancias programados por líneas ferroviarias internacionales. Los billetes semicirculares tenían unas características similares, pero su recorrido estaba limitado al territorio nacional. Por último, los billetes kilométricos dejaban más libertad al viajero ya que no se fijaban recorridos previos, sino que se iban descontando kilómetros recorridos de una cuenta previa que el usuario había adquirido y que además podía compartir con otros usuarios, por

ejemplo, los miembros de su familia. Aunque es cierto que no todos los billetes con tarifas circulares, semicirculares o kilométricas eran adquiridos por turistas, algunas características de las mismas nos permiten afirmar que, cuanto menos algunas de ellas respondían a una estrategia de las compañías para captar el incipiente turismo español (Cuéllar, 2018).

Las recientes investigaciones sugieren, además, que hubo una diferenciación entre las estrategias de Norte y MZA. Así, mientras la primera utilizó las tarifas especiales fundamentalmente para fidelizar a las clases medias y altas que prefirieron durante el primer tercio del XX el turismo tradicional burgués, centrado en el turismo termal de la costa cantábrica y en el de montaña del interior de Cataluña, la segunda se dirigió a clases más populares que comenzaban por entonces a dirigirse al Levante para disfrutar del turismo de “ola y playa” (Barquín, 2018). Esto se puede confirmar con los datos aportados por Pascual (2016), donde se recoge en el caso de las líneas catalanas de MZA, donde a comienzos del siglo XX se puede detectar un crecimiento de los servicios especiales de trenes que conectaban con las playas cercanas, pero también para asistir a fiestas patronales, eventos culturales e, incluso, acontecimientos astronómicos como un eclipse de sol (Pascual, 2016-222-230).

En resumen, el turismo del primer tercio del XX se sirvió en parte del ferrocarril como medio para unir los lugares de origen con los de destino de los turistas, pero no tuvo el volumen suficiente para que el sector ferroviario tratara de crear más demanda turística que utilizara sus servicios más allá de unas pocas líneas, fundamentalmente de

vía estrecha y algunas estrategias comerciales como ciertas tarifas especiales.

### **III. EL SISTEMA FERROVIARIO ESPAÑOL DURANTE LA AUTARQUÍA Y EL DECENIO BISAGRA**

Como es bien conocido, en 1941 se creó la empresa pública RENFE, acrónimo de Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, que integraba en un solo organismo a todos los ferrocarriles de vía ancha, a través de un proceso de rescate económico hecho a medida de los anteriores propietarios de las empresas. La nueva empresa nacía, sobre el papel, con autonomía administrativa y con una personalidad jurídica propia y diferente de la del Estado. Sin embargo, en la estructura real del sistema se establecieron diferentes organismos que actuaban por encima de RENFE, por lo que esta se veía condicionada en las decisiones empresariales que debía tomar. Por un lado, dependiendo a su vez del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, la empresa ferroviaria tenía por encima tanto a la Junta Superior de Ferrocarriles y Transportes por Carretera como a la Inspección Técnica y Administrativa de los Ferrocarriles. Ambas, Junta e Inspección, tenían una labor de supervisión y coordinación que incidía lógicamente en la toma de decisiones por parte de RENFE en cuestiones que podían afectar a otros medios de transporte terrestre o a otros ferrocarriles. Por otro lado, dependiendo directamente de la Presidencia de Gobierno, que ostentaba también en ese momento el General Franco como Jefe del Estado, se creaban la Comisaría de Material Ferroviario y la Delegación del Gobierno para la Ordenación del Trans-

porte (DGOT), cuyas competencias invadían de modo más claro las tareas que eran propias de la empresa ferroviaria, como eran la política de adquisición de material rodante ferroviario y la programación de las circulaciones ferroviarias, estableciendo turnos de preferencia según el tipo de tráfico (Muñoz Rubio, 1995, pp. 82-96).

Desde el primer momento, el ferrocarril fue un elemento clave en el desenvolvimiento económico del primer franquismo, recordemos, inclinado a una política autárquica derivada en buena medida de los principios del nuevo régimen. Así, la intervención en el ferrocarril se hizo priorizando el transporte de mercancías consideradas esenciales para garantizar su distribución y evitar el temido colapso ferroviario. Los productos de preferencia en el transporte ferroviario eran algunos abastecimientos agrarios, como las patatas, los cereales, el aceite de oliva o el arroz, y algunas producciones industriales como abonos, carbones o cementos. La citada DGOT fue el organismo que asumió esta tarea durante las dos primeras décadas del franquismo, dando prioridad al transporte de mercancías sobre el de viajeros. Posteriormente, en 1959 quedaría disuelta cuando el país ya estaba a las puertas del Plan de Estabilización (Cuéllar y García Raya, 2015).

Así, aunque RENFE tenía una supuesta independencia de gestión sobre el papel, en la realidad “el régimen o forma de gestión de RENFE ha sido dual” (García Pérez, 1996, pág. 101). De este modo, podemos entender algunos de los problemas y circunstancias que afectaron a la empresa en su etapa de explotación durante este periodo, caracterizado por el fuerte intervencionismo estatal, la aplicación de políticas económicas autárquicas y la fuerte restricción de suministros.

Con estos condicionantes, la explotación ferroviaria tuvo un carácter errático, que queda confirmado a la vista de los datos del Cuadro 1, donde se recogen los principales indicadores de la explotación ferroviaria. La red mantuvo una extensión constante,

sin grandes variaciones, mientras que las inversiones en infraestructuras y material rodante no comenzarán a crecer hasta la década de 1950, impidiendo la necesaria renovación de instalaciones, deteriorada por la larga desinversión del periodo final de ex-

**Cuadro 1**  
**Principales indicadores de la explotación ferroviaria de RENFE, 1942-1964**  
**Números índice (1959=100)**

Años	Km explotación	Inversiones (pta 1983)	Viajeros-km	Mercancías-tn-km	Ingresos (pta 1983)	Déficit de explotación (pta 1983)
1942	95	27	89	54	58	21
1943	95	13	88	55	59	38
1944	95	17	87	59	58	54
1945	95	16	73	56	65	62
1946	95	20	81	58	60	39
1947	95	13	88	62	56	33
1948	95	24	89	82	56	24
1949	96	47	86	77	53	57
1950	96	56	84	87	68	37
1951	96	71	86	94	72	40
1952	97	102	92	102	79	42
1953	97	90	94	103	78	51
1954	98	106	93	99	84	88
1955	98	129	94	98	85	100
1956	98	121	101	103	87	123
1957	99	104	101	110	101	141
1958	100	114	103	111	102	87
1959	100	100	100	100	100	100
1960	100	111	86	85	101	103
1961	100	100	92	87	100	92
1962	100	109	104	92	100	159
1963	100	145	119	95	99	174
1964	100	136	135	101	108	149

FUENTE: Elaboración propia a partir de Memorias de RENFE, 1942-1964.

plotación de las compañías privadas y por los daños de la guerra civil. Esta carencia de medios incidía necesariamente en los tráficos, donde las mercancías, a resultas de la aplicación de los turnos de preferencia, tuvieron un comportamiento más dinámico y, al menos, hasta finales de la década de 1950 tuvieron un aumento constante. Sin embargo, el tráfico de viajeros estuvo estancado durante todo el periodo, y solo se atisba el cambio de tendencia a partir de 1962. Los ingresos, por lo tanto, reflejarían esta evolución, creciendo en valores reales por el incremento del tráfico de mercancías, y en menor medida de viajeros. El resumen de esta fase de explotación está en el constante crecimiento del déficit de explotación de la empresa, que acumularía año tras año varios miles de millones de pesetas de resultados negativos, sin que esto se reflejara en una mejora de servicios derivada de un mayor gasto.

No es casualidad que en este periodo es cuando se produce el sobrepaso del tráfico

viario interior sobre el ferroviario (Cuadro 2), y la consiguiente pérdida de hegemonía de este medio de transporte originada un siglo atrás. Bien es cierto que este proceso de relevo entre el ferrocarril y la carretera es global, y todas las sociedades desarrolladas lo llevaron a cabo, pero la debilidad de la economía española y del propio sistema ferroviario español hizo que este proceso fuera especialmente rápido e intenso. En apenas un decenio el ferrocarril no solo perdió esa ascendencia, sino que quedaría en muchos casos relegado a la irrelevancia y a las puertas de la desaparición. El desplome brusco de estos datos así lo corrobora, más aún si tenemos en cuenta que ya buena parte del tráfico de viajeros por ferrocarril se estaba concentrando en los tráficos suburbanos o de cercanías, lo que dejaba todavía en una posición más marginal los tráficos a media y larga distancia.

Sobre las razones de este estancamiento del tráfico de viajeros, en un periodo en el que todavía el ferrocarril era casi la única

**Cuadro 2**  
**Distribución del tráfico interior de viajeros**  
**según el modo de transporte, 1950-1970**  
**En millones de viajeros-km**

Años	Carretera		Ferrocarril		Aéreo	
1950	5.405	39%	8.228	60%	99	1%
1955	8.140	46%	9.303	53%	208	1%
1960	19.605	68%	8.842	31%	420	1%
1965	38.957	73%	13.906	26%	862	2%
1970	85.257	83%	14.992	15%	1.966	2%

FUENTE: Instituto de Estudios del Transporte y las Comunicaciones (1983).

alternativa eficiente, quizá haya que fijarse más en causas propias que ajenas, ya que la competencia de la carretera en las décadas de 1940 y 1950, para una población empobrecida y con grandes restricciones que afectaban especialmente a los combustibles, no es una explicación válida. Un problema, por lo tanto, de oferta obsoleta más que de demanda insuficiente. Por eso habría que analizar cuál era el estado de la red y del material rodante, ya que esto era lo que conformaba las características de la oferta ferroviaria.

En lo que concierne a la infraestructura, esta presentaba un estado deficiente, con una red obsoleta que ofrecía grandes dificultades a la circulación de los trenes. Mucho se ha escrito sobre los motivos, si eran achacables a los daños bélicos o si su origen era anterior y respondía a un proceso de desinversión de las compañías privadas, que afectaba tanto al mantenimiento de la infraestructura como del material rodante. Los datos aportados por (Mas et al., 1999) en la estimación del stock de capital social fijo en el ferrocarril español muestran este proceso desinversor desde la década de 1920 hasta prácticamente el comienzo de la década de 1960, lo que necesariamente debía repercutir en la eficacia de los servicios ferroviarios.

El material rodante específico de viajeros presentaba un perfil de cierta obsolescencia con abundancia de coches de viajeros procedentes de las explotaciones de las antiguas compañías privadas, principalmente de cajas de madera y dos ejes en el rodaje, siendo escasas las incorporaciones de coches metálicos y de cuatro ejes, que aportaban mayor

confort y seguridad. La diversidad de material procedente de esas compañías, que cada una de ellas había adquirido en el fabricante elegido, también dificultaba la prestación de los servicios y los trenes eran un mosaico de coches muy dispares. Más del 50 % de las plazas ofrecidas en RENFE en las décadas de 1940 y 1950 era en asientos de 3ª clase, mientras que las plazas de 1ª y 2ª se repartían de modo equitativo un 45 %, quedando solo un 5 % de las plazas para coches cama. A esto habría que añadir que el número de circulaciones era también escaso, ya que presentaba una fuerte configuración radial, sin apenas tráficos transversales, y solían disponer un tren diurno y otro nocturno a los extremos de las líneas principales desde Madrid (Barcelona, Valencia, Cartagena, Sevilla, Badajoz, Vigo, La Coruña, Gijón, Santander, Bilbao y San Sebastián), circulando en muchas ocasiones en ramas compartidas e incluso en días alternos, con lo que la oferta se limitaba aún más.

La combinación de esas limitaciones, en la infraestructura y en el material rodante, daba como resultado unos tiempos de viaje o velocidad comercial que había retrocedido desde los registros de la década de 1930. En ese momento, los servicios ferroviarios más rápidos ya ofrecían velocidades comerciales medias de 55-60 km/h en la mayor parte de los corredores, prestación que había bajado a 45-50 km/h en las décadas de 1940 y 1950, para comenzar a recuperarse a partir de 1960, cuando ya sí se pudo superar de modo generalizado la velocidad comercial media de 60 km/h o más en todos los corredores. Así pues, la oferta ferroviaria podía sintetizarse en ese momento como escasa, lenta y poco confortable, alejada pues de

los parámetros básicos que podían impulsar una demanda turística.

Aun así, hubo novedades e intentos de modernización, como fue la renovación del parque de coches de viajeros, con la progresiva introducción de los coches metálicos, los conocidos alemanes de la serie 5.000, y, sobre todo, con la aparición de dos nuevos servicios especialmente dirigidos al tráfico de viajeros: el TALGO (Tren Articulado Ligero Goicoechea-Oriol) y el TAF (Tren Automotor FIAT), puestos en servicio, respectivamente, en 1950 y 1952. Ambos eran trenes climatizados que ofrecían mayores comodidades a los viajeros, disponiendo solo de 1ª y 2ª clase, además del servicio de cafetería y un tiempo de viaje menor que el de los trenes convencionales. Aun así, la oferta era todavía reducida, ya que la serie II de TALGO solo circuló inicialmente en días alternos desde Madrid hasta Bilbao y San Sebastián, y luego también hasta Barcelona. Hasta la introducción a partir de 1964 de la serie III de TALGO no se ampliaría el servicio a las principales relaciones. Por su parte, el servicio TAF, sí amplió rápidamente sus destinos a los principales ejes ferroviarios e incluso formó parte de los refuerzos de verano, ya en la década de 1960 y, como veremos más adelante, de los trenes chárter que se ofrecieron a partir de esos años.

#### **IV. LA ORGANIZACIÓN DE LA DIVISIÓN COMERCIAL DE RENFE**

Aunque la inclinación del régimen era reproducir el modo organización militar en la gestión empresarial mediante la colocación

de antiguos mandos militares a su frente, lo cierto es que el organigrama de RENFE mantenía el esquema chandleriano que se había consolidado durante la explotación de las compañías privadas en el que primaba la organización de la empresa por departamentos estancos y con cierta autonomía para gestionar su área de responsabilidad (Chandler, 2008). Este esquema solía recoger los principales servicios de la empresa, a través de diferentes direcciones o divisiones, que fue el término utilizado en RENFE en este periodo, como eran las de: Explotación, encargada de la circulación de los trenes; Material y Tracción, responsable del mantenimiento y reparación del material rodante; Vía y Obras, que atendía la conservación de la infraestructura; y Comercial, donde se realizaba la programación de tarifas y servicios. Además, la empresa tenía una Dirección General, encargada de la coordinación de toda la compañía, una Asesoría Jurídica, un departamento de Contabilidad General y Administración, y otro de Personal, Asistencia Social y Sanitario. Al frente de todo estaba el Consejo de Administración, con poderes, como hemos indicado, limitados, y con presencia de los representantes de algunos ministerios y de los organismos supervisores, como la Delegación del Gobierno para la Ordenación del Transporte (DGOT) y la Comisaría del Material Ferroviario.

La DGOT fue muy criticada desde RENFE en lo relativo al servicio de viajeros, ya que la priorización del servicio de mercancías suponía de hecho una reducción en el número de trenes de viajeros que podían circular, debido a la reserva del material de tracción (locomotoras) y a la ocupación de los surcos de transporte para el servicio de

mercancías. El resultado de “esta sabia medida ... al aumentar la incomodidad de los desplazamientos, ha producido una indudable contracción en el número de viajeros” (Memoria de RENFE, 1942, pág. 92).

Así pues, la División Comercial sería una de las grandes áreas de gestión de la empresa, que quedaría definitivamente unificada a partir de las diferentes áreas comerciales de las antiguas compañías ferroviaria a través de la Circular nº 7 de la Dirección General de RENFE, publicada el 30 de mayo de 1942. Al frente de esta División Comercial estaría un director que disponía de una secretaria y asuntos generales y creaba cuatro servicios que serían los encargados de llevar a cabo las tareas que les estaban encomendadas. En primer lugar, el Servicio de Tráfico, que a su vez se subdividía en Viajeros, Mercancías, Detasas y Despachos Centrales, y Agencias Oficiales. Este Servicio de Tráfico tenía como función el establecimiento de las tarifas y las condiciones para el transporte de viajeros y mercancías, teniendo a su cargo la publicación de los cuadros de distancias kilométricas y las denominaciones de estaciones, apeaderos y apartaderos de la red, indicando el servicio que prestaban. Además, se encargaba de publicar todas las normas y disposiciones que afectaran al transporte.

De nueva creación era el denominado Servicio de Turismo que se encargaba de la organización de viajes concertados y la elaboración de informes para organismos oficiales, agencias y otras entidades sobre las tarifas de viajeros, los horarios de los trenes, las poblaciones servidas por ferrocarriles, etc., siendo además los encargados

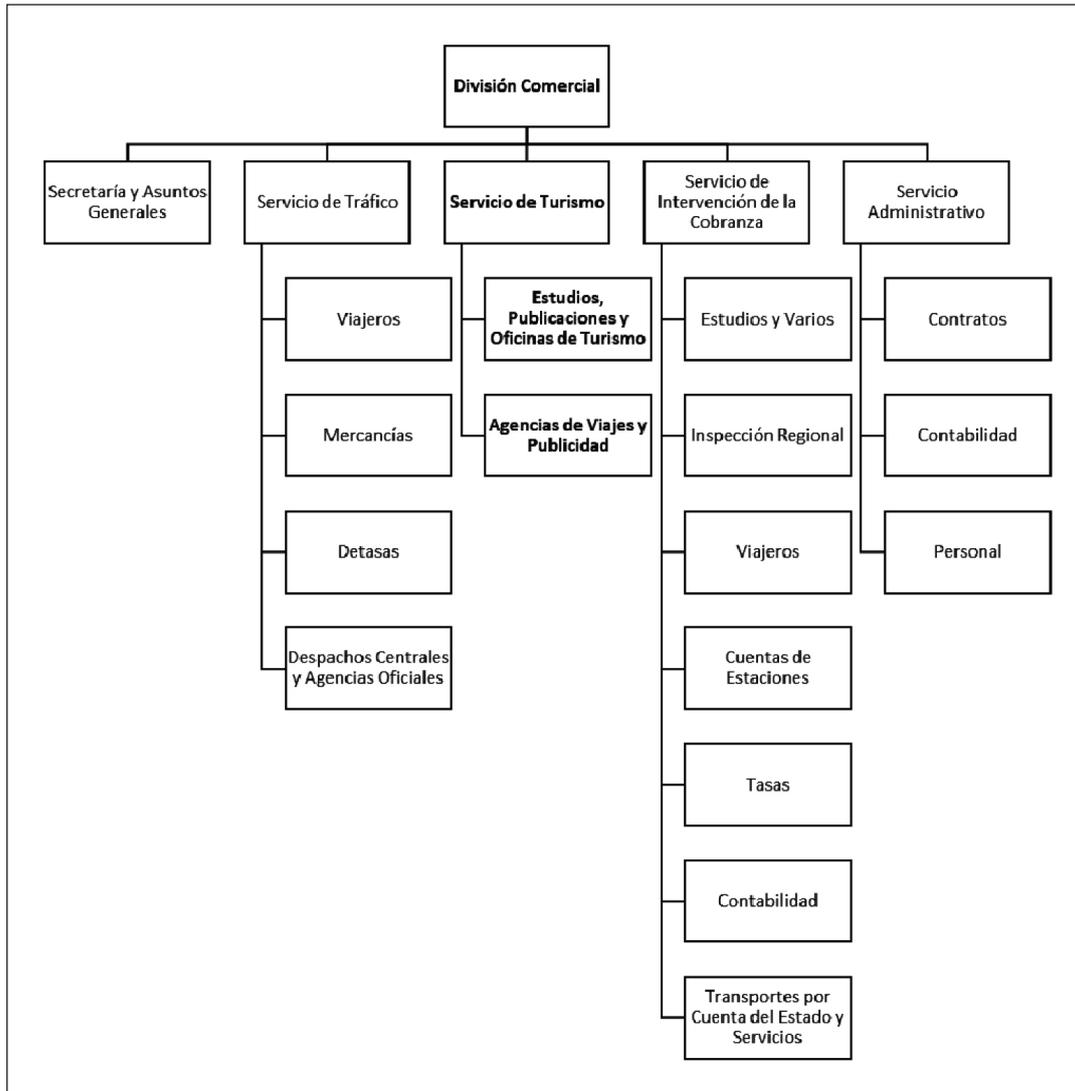
de editar las guías de horarios, la revista *Trenes* y todos aquellos folletos y carteles que se consideran de interés para la difusión del ferrocarril, sus servicios especiales y los viajes por toda España. Los departamentos contable y administrativo completaban la organización de la División Comercial, que no sufriría grandes cambios en su estructura durante el periodo estudiado (Figura 1).

Al menos sobre el papel, RENFE en sus inicios contemplaba una atención especial al transporte de viajeros y al turismo, incluso en las primeras memorias anuales que publicaba se incluía un apartado específico con el epígrafe “Consideración especial del transporte de viajeros”, que se mantuvo durante varios años y que terminó siendo un reflejo de las limitaciones del servicio por el continuo lamento en el que se cuestionaba veladamente la política de preferencias en el transporte para las mercancías sobre el servicio de viajeros.

La estructura de funcionamiento del servicio comercial de viajeros se completaba con el desarrollo de una red de oficinas que se ubicaban normalmente en los centros urbanos de las principales ciudades, y que se conocían como Oficinas de Viajes. Estas Oficinas de Viajes respondían a una necesidad de acercar la oferta ferroviaria a los usuarios de los centros urbanos, y las principales ciudades españolas contaron con esta oficina donde podían obtener sus billetes sin tener que desplazarse hasta la estación de ferrocarril (Departamento Comercial, 1943).

Además, existían Agencias de Viajes, de carácter privado, ya con una cierta tradición, que ofrecían todo tipo de viajes y estancias.

**Figura 1**  
**Organización de la División Comercial de RENFE a partir de 1942**



FUENTE: Circular de la Dirección General de RENFE, nº 7, Organización de la División Comercial, 1942.

Su labor era la de intermediarios entre los clientes y las empresas que prestaban el servicio de transporte, recibiendo a cambio de esa labor una comisión (Vallejo, 2021). En el caso del ferrocarril, estas agencias tam-

bién habían desarrollado una creciente actividad, si bien existían unas limitaciones en las condiciones de emisión de los billetes de ferrocarril que siempre dificultaban su comercialización. De ahí, que desde la Divi-

sión Comercial de RENFE se mostrara un especial interés en establecer acuerdos tanto con las agencias de viajes nacionales como las internacionales, y ya en 1945 se habían firmado normas que regulaban y restablecían la relación entre RENFE y las distintas agencias.

¿Cuáles eran esas condiciones de emisión de los billetes de ferrocarril? Hemos de tener en cuenta que el coste del transporte ferroviario se regulaba desde el periodo de las antiguas compañías privadas mediante una tarifa máxima que era fijada por el Gobierno y que las compañías podían reducir, pero en ningún caso superar. Esta tarifa se calculaba sobre la base kilométrica del recorrido y debía ser remuneradora, aunque esto presentaba sus dificultades. En el caso de RENFE, aunque la empresa funcionaba en régimen de monopolio, el sistema era similar y las tarifas debían ser aprobadas por el Gobierno. Pero esa tarifa máxima o legal se complementaba con la creación de diferentes tarifas que, o bien ofertaban ciertas reducciones por el tipo de viaje que se realizaba, o bien atendían a ciertos colectivos de la Administración o el Ejército. Así, existía una tarifa a precio entero que tenía una correlación directa entre el precio base y los kilómetros que se recorrían, y otro grupo de tarifas a precio reducido o tarifas especiales que podían obtenerse por la compra de billetes de ida y vuelta, por ser viajes de funcionarios o por tratarse de ofertas especiales por la celebración de ferias o celebraciones locales. Este grupo de tarifas de precio reducido se clasificaban por número, artículo y párrafo, que se iban adicionando y modificando según aparecían nuevas ofertas.

Así, entre las principales, la tarifa especial nº 1 agrupaba los billetes sencillos de expedición diaria, la nº 2 los de ida y vuelta, la nº 3 las tarjetas de abono, la nº 4 las plazas en coches cama y similares, la nº 5 los billetes circulares, la nº 6 los billetes sencillos o de ida y vuelta de expedición intermitente o temporal, la nº 7 los billetes para emigrantes, la nº 8 los billetes para grupos o trenes especiales y la nº 9 los billetes de carnés kilométricos.

Se trataba de un sistema complejo y bastante rígido, ya que cualquier modificación tarifaria requería mucho tiempo y cuando debía aplicarse quizá había perdido efectividad. Además, el sistema de venta de billetes de ferrocarril seguía verificándose en su mayor parte en las estaciones de ferrocarril, ya que las plazas de los trenes se vendían en el mismo día. La venta anticipada era todavía un hecho muy escaso y se establecía a través de un sistema de cupos que se asignaban por estimación a oficinas y agencias de viajes. Esto, como podemos comprender, era necesariamente difícil de calcular y presentaba notables desajustes, sobre todo porque, como hemos visto, la oferta de trenes no había crecido de manera significativa, y la demanda se encontraba limitada.

Además, el sistema se encontraba con otro problema añadido, que tendrá una especial incidencia en los viajes relacionados con la actividad turística, debido a que resultaba especialmente complejo garantizar plazas de vuelta para aquellos viajeros que se desplazaban para una estancia más o menos prolongada. Esta inseguridad era un contratiempo importante, especialmente en periodos de alta demanda, por lo que se puso en marcha desde 1942 un servicio que

se conocía como contrarreserva, que ofrecía al viajero una previsión de plaza de vuelta en una fecha establecida, aunque todavía no era capaz de asignar un asiento en un tren y día concreto, por lo que estos viajes seguían teniendo una componente de incertidumbre que retraía la demanda. En 1953 este servicio de contrarreservas se mejoró y ya sí permitía obtener anticipadamente el billete de regreso o la continuación a otro destino.

Tras la reunificación tarifaria que hizo RENFE en 1946, anulando las diferentes tarifas de las antiguas compañías privadas, se puso en marcha la tarifa nº 9 o de carnés kilométricos. Esta ofrecía tanto para viajeros de todas las clases la posibilidad de adquirir un carné mediante el que podía disponer de un cupo de kilómetros (entre 3.000 y 12.000) que consumir durante un periodo establecido (de 3 a 12 meses, respectivamente) y tenía el aliciente de que podía ser utilizado por varias personas (una persona para el carné básico y hasta siete en el anual). Los distintos cupones que componían los carnés kilométricos eran cambiados en las estaciones por los billetes complementarios que justificaban el consumo de kilómetros realizado. Este producto comercial tenía interés tanto para viajes profesionales como aquellos que podemos asociar a la práctica del turismo. Sin embargo, como veremos, la rigidez del sistema, que obligaba a un desembolso inicial de todo el kilometraje y el difícil cálculo de la necesidad hicieron que esta tarifa fuera poco a poco perdiendo peso con respecto a las tarifas reducidas puntuales que salían para ciertos viajes.

La oferta de viajes destinados a un perfil más o menos turístico, a pesar de las limita-

ciones, era relativamente variada, y abarcaba desde propuestas de viaje de ida y vuelta en el día o en fin de semana hasta recorridos más amplios, tanto para nacionales o extranjeros llegados también por ferrocarril a España. Entre las propuestas más sencillas estaban los viajes a ciudades históricas en el interior peninsular, normalmente ofertados desde Madrid, y que respondían a una tradición de las décadas anteriores donde se potenciaba especialmente el turismo cultural en la búsqueda de los valores de la España histórico artística, lejos todavía de las soleadas playas del sur (Pack, 2009, pp. 47-60). Así, a partir de 1943 ofrecía excursiones dominicales a El Escorial, Aranjuez, Toledo o Segovia en ferrocarril, con un precio cerrado que incluía el desplazamiento, la manutención y la visita a través de un paquete que se denominó “Domingos de Arte de la RENFE”, pero su incidencia era escasa y se trataba de un turista familiar ocasional, y escaso, que tenía su origen en Madrid.

Para los viajes internacionales, el ferrocarril se topó con un grave problema, ya que tras el final de la Segunda Guerra Mundial Francia había cerrado las fronteras por lo que este tipo de viajes eran realmente difíciles, además de que el franquismo siempre desconfiaba de facilitar la entrada y salida libre ante la amenaza de que pudieran circular libremente opositores al régimen, como era el caso del conocido tríplico que todo viajero se veía obligado a llevar consigo (Moreno Garrido, 2007, pág. 154). Para solucionar este problema y regular la entrada y salida de viajeros por las fronteras ferroviarias, a partir de 1945 se realizaron varias reuniones o conferencias franco-hispano-portuguesas para recuperar servicios ferroviarios supri-

midos hasta ese momento, como el mítico Sudexpreso entre París y Lisboa o la puesta en servicio del Marruecos Expreso en 1949, que entre París y Casablanca recorría cada verano en varias expediciones la Península, de ida y de vuelta, donde quizá podemos ver un anticipo de lo que luego sería el conocido Paso del Estrecho. También se dieron acuerdos puntuales sobre tráficos que facilitarían los flujos de turistas franceses que iban a Mallorca a través de los puertos de Barcelona y Valencia, a donde llegaban por ferrocarril.

Los sucesivos acuerdos internacionales fueron facilitando, poco a poco, un aumento de la oferta ferroviaria que pudiera ser atractiva para viajeros extranjeros. Así, RENFE estaría presente en la Conferencia Europea de Horarios y Servicios Directos (1947) y se hicieron acuerdos para tarifas internacionales directas con Francia (1949), y Alemania, Italia y Portugal (1953). Esto suponía un claro acercamiento de los viajeros extranjeros al ferrocarril español y podría ayudar a superar los obstáculos puestos por la disposición geográfica de la Península, que la apartaban de las grandes rutas del tráfico ferroviario europeo, según ponía de manifiesto el viajero e ingeniero francés H. Lartilleux (2010, pág. 105).

Estas limitaciones pudieron constatarlas las compañías ferroviarias nacionales francesa e italiana (SNCF y FS) que, a partir de 1952, y a raíz de los acuerdos internacionales, anteriormente citados, crearon una oferta propia de trenes crucero en los que varias decenas de turistas de esos países hacían un recorrido por el interior peninsular. En el caso de la SNCF, los viajeros entraban por

Portbou para proseguir viaje a Barcelona, Madrid, Sevilla, Córdoba, otra vez Madrid, y llegar hasta Hendaya con una parada en San Sebastián. Por su parte, los FS hacían un recorrido similar, aunque más breve ya no bajaban hasta Andalucía. Esta oferta se mantuvo con cierta precariedad y a mediados de 1960 ya había desaparecido, lo que sí se puede registrar como novedad es el uso a partir de 1954 de un moderno TAF, en 2ª clase y climatizado.

En el caso de la SNCF, fue modificando su oferta, creando primero un viaje más limitado a un circuito andaluz desde Madrid, puesto en marcha en 1956 y que evolucionó a partir de 1961, en colaboración con RENFE, a un nuevo paquete que se ofertaba bajo el nombre de Ferrotour, “para estimular la realización de viajes de turismo entre las más importantes capitales españolas y París, a base de precios muy aquilatados y con la cooperación de las agencias de viajes” (Memoria de RENFE, 1961). Esta colaboración entre las empresas ferroviarias española y francesa no debe ser motivo de sorpresa. Recordemos que, aproximadamente entre 1959 y 1965, el que había sido Director General de SNCF, Louis Armand, visitaba con frecuencia Madrid al frente de una delegación de la consultora francesa SOFRERAIL como consejeros de las medidas que debía tomar el Gobierno español para aplicar las recomendaciones del Banco Mundial al sistema ferroviario español (Cuéllar, 2007) (Castro Balaguer, 2012).

Al año siguiente, se crearían también *ferrotours* a Roma, Lisboa y otro nacional que realizaba varios recorridos cerrados por las principales ciudades españolas. Estos *ferrotours*, aunque se publicitaban en las oficinas

de viajes de RENFE y en las taquillas de las estaciones, solo vendían sus billetes en las agencias de viajes privadas con las que había convenio. La oferta consistía en un tradicional *forfait* o tanto alzado que seguía el modelo que se estaba generalizando en los paquetes turísticos europeos, tanto por ferrocarril como por avión, de todo incluido. El viaje por ferrocarril, el alojamiento, la manutención y las visitas culturales que se realizaran formaban parte del paquete, que tenía una vocación más de visitas al interior a ciudades monumentales que a las playas. Este sistema recuerda mucho al que aplicaba para los circuitos turísticos de autobús por carretera ATESA (Autotransporte Turístico Español SA), empresa donde tenía una participación RENFE (10 %) y que también se gestionaban con ese modelo mixto de gestión público privada y que ya llevaba una decena de años de experiencia con esos recorridos por toda la Península (Pellejero, 1999) (Moreno Garrido, 2007, pp. 164-166).

En el caso de los *ferrotours* nacionales presentaban una amplia oferta con rutas sobre Madrid, desde cualquier estación de la red, sobre Barcelona, desde Madrid, San Sebastián o Bilbao, y sobre Alicante, desde Madrid. También desde Madrid se podía acceder a viajes concertados sobre Sevilla, Granada, Málaga, San Sebastián o Santiago de Compostela. La oferta se hacía en 2ª clase en fechas de baja demanda e incluía viajes de 2 a 4 días con costes de 1.000-1.500 pta, con la particularidad del caso de Alicante, que ofrecía viajes de 4, 7 y 15 días, incluso para viajeros en 3ª clase con precios ajustados, que podemos identificar claramente con oferta playera, aunque, eso sí, fuera de temporada.

En los ferrotours internacionales, los viajes se podían hacer a París y a Roma, desde Madrid, Barcelona y San Sebastián, y a Lisboa, desde Madrid. En este caso, la oferta de viaje sí era para todo el año, por lo que se ofrecía una novedosa alternativa internacional al periodo vacacional. Así, los viajes a París abarcaban de lunes a viernes, con viaje en 2ª clase (en torno a 3.500 pta/pax) y otro algo más caro de domingo a sábado (en torno a 5.000 pta/pax). El viaje a Lisboa era de jueves a domingo o de sábado a martes (2.000 pta/pax). En todo caso, los datos disponibles no parecen mostrar un gran movimiento de viajeros extranjeros por ferrocarril, apenas el 1 % del movimiento total, si bien el porcentaje de españoles que salían por ferrocarril al extranjero era todavía menor (Arrillaga Sánchez, 1999, pp. 49-51).

Los esfuerzos publicitarios de la División Comercial para difundir los viajes por ferrocarril fueron indudables. Así, existía un Servicio de Turismo que incluía estudios y publicaciones, como la revista mensual *Trenes* y los diferentes folletos de los viajes organizados a través del ferrocarril, y una conexión directa tanto con las oficinas de viajes propias, como con las agencias de viajes nacionales e internacionales. Como hemos visto, las limitaciones impuestas impedían un crecimiento de la oferta ferroviaria, pero esto no paralizaba el desarrollo de una política publicitaria para difundir las bondades del ferrocarril para los viajes de ocio y turismo, y de este modo se puso en marcha a partir de mayo de 1947 una campaña para difundir la publicidad del ferrocarril en andenes y salas de espera (Memoria de RENFE, 1947).

## **V. RESULTADOS DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS POR FERROCARRIL Y EL TURISMO**

A la hora de considerar cuál es viaje de turismo y cuál no, resulta complejo discriminar entre los registros estadísticos disponibles, ya que encontramos diferentes interpretaciones de a qué nos estamos refiriendo cuando hablamos de turismo. En el caso de la División Comercial de RENFE distinguía hasta cinco tipos de viajeros. En primer lugar, la movilidad por motivos de trabajo, en segundo lugar, los viajes para actividades comerciales y profesionales, en tercer lugar, los viajes por vínculos afectivos y familiares, en cuarto lugar, los viajes de temporada que se realizan por motivos de salud, y, en quinto lugar, lo que denominaba directamente como “práctica del turismo” (Memoria de RENFE, 1942).

Como se puede ver, las tres últimas motivaciones entrarían dentro de lo hoy conocemos por turismo, lo que muestra, además, que RENFE ya recogía en sus inicios el interés por cubrir la demanda de viajes por turismo. Y su estrategia se orientaba a facilitar estos viajes, ya que “la dificultad determina el retraimiento del público” y que el potenciamiento de esta demanda se sustentara en una oferta de transporte cómoda, rápida y suficiente, donde “todos los estímulos para viajar que hemos señalado para encontrar eco tienen que basarse sobre una posibilidad determinada por la holgura de la situación económica de los presuntos usuarios” (Memoria de RENFE, 1942).

Es decir, el viaje turístico estaba todavía destinado a usuarios con altos ingresos. De

ahí que los viajes para ver a los familiares o por motivos de salud no se englobaran por entonces en el concepto de turismo, que no se concibe todavía como un fenómeno de masas, sino dirigido a un grupo muy concreto y restringido en número, aunque de mayor poder adquisitivo.

La evolución de los ingresos de RENFE, según las diferentes clases de tarifas aplicadas al viajero nos puede ayudar a entender cuál era el peso del turismo en el viaje por ferrocarril. Digamos previamente que algunos indicadores nos muestran datos que no parecen dar una gran relevancia a esos viajes. En primer lugar, el recorrido medio por viajero apenas si se movió en todo el periodo, y permaneció casi estable, con ligera tendencia a la baja, en torno a los 68-70 km, lo que induce a pensar en un predominio de los viajes de cercanías y media distancia sobre los de largo recorrido. Los únicos cambios al alza se daban puntualmente en los meses vacacionales, entre mayo y septiembre, cuando sí era habitual superar esos 70 km, mientras que en el resto de los meses la media se quedaba en torno a los 65 km.

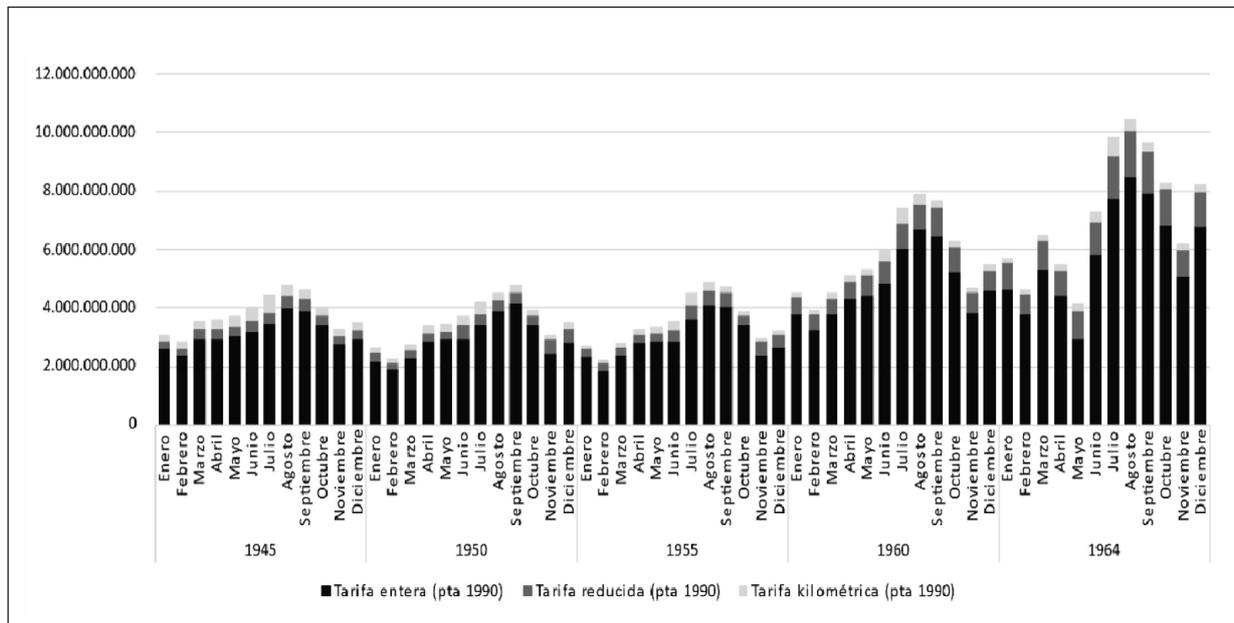
Las tarifas a precio entero eran las que tenían mayor demanda, y en torno al 80 % de las ventas se realizaban a esa tarifa, sin descuento alguno. Por su parte, las tarifas reducidas fueron creciendo progresivamente en importancia y si en 1945 apenas superaban el 8 % de los ingresos, ya en 1964 estaban por encima del 15 %, mientras que las tarifas kilométricas perdían relevancia desde un 10 % hasta apenas el 3 % de los ingresos (Gráfico 1). Este crecimiento de la demanda de tarifas a precio reducido era criticado amargamente por la empresa, ya

que se consideraba que la concesión indiscriminada de tarifas reducidas “que no tienen la debida compensación económica”, especialmente las destinadas a militares y funcionarios causaban un gran perjuicio a la compañía, disminuyendo el tráfico productivo y aumentando el que no lo es (Memoria de RENFE, 1957). La crítica a la falta de capacidad de acción de la empresa en la política comercial es evidente, llegando a indicar que el perjuicio medio anual en la cuenta de resultados de la empresa rondaba los 400 millones de pesetas (Memoria de RENFE, 1960), lo que le hubiera permitido reducir el déficit de la explotación en un 20

%. En todo caso, impuesta o no, la oferta de tarifas reducidas formó parte de la política comercial habitual por parte de la empresa.

También apreciamos una clara estacionalidad que se incrementa en los últimos años, afectando además de los meses de verano a los meses en que había otras fiestas especiales, como Semana Santa y Navidad. Lo que confirma la configuración del servicio como turístico, ya que confluyen factores de demanda, como el periodo vacacional, con el mes de vacaciones pagadas y con paga extraordinaria de verano, con el atractivo de la oferta turística de sol y playa. La estacio-

**Gráfico 1**  
**Distribución mensual de los ingresos según tipo de tarifa en RENFE, 1945-1964**  
**En pta de 1990**



FUENTE: Elaboración propia a partir de Datos estadísticos sobre el movimiento comercial y productos. RENFE, 1945-1964.

alidad es una de las características definitorias del consumo turístico.

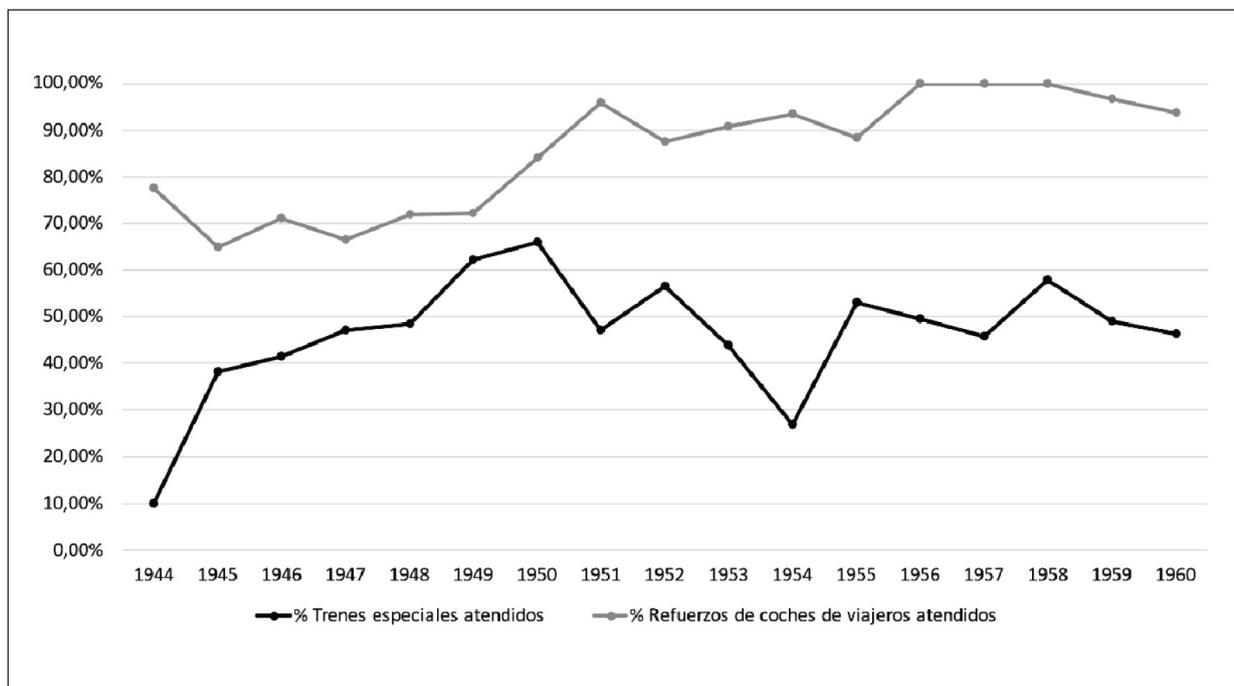
Por otro lado, las agencias de viajes eran uno de los sostenes de la demanda de viajeros interesados en los viajes turísticos, y su presencia era habitual. En el caso de RENFE, también, pero la demanda ferroviaria en ese momento topaba con la pérdida de peso en el conjunto del tráfico de viajeros del ferrocarril, como hemos visto anteriormente, y con las restricciones al tráfico de viajeros por ferrocarril impuestas por la

DGOT por la preferencia del transporte de mercancías.

Esto necesariamente no sería un estímulo para las agencias de viajes interesadas en ofrecer a sus clientes atractivos viajes por ferrocarril. Las negativas consecuencias de esa política intervencionista en RENFE las podemos ver en el Gráfico 2, los servicios de trenes especiales por parte de estas agencias eran atendidos en menos del 50 %, mientras que los refuerzos puntuales de un coche adicional en trenes de circulación regular

**Gráfico 2**

**Trenes especiales y coches de viajeros de refuerzo solicitados por las agencias de viajes atendidos por RENFE, 1944-1960**  
**En porcentaje de kilómetros recorridos sobre los solicitados**



FUENTE: Elaboración propia a partir de Datos estadísticos sobre el movimiento comercial y productos. RENFE, 1945-1964.

fueron atendidos con dificultad al principio y luego sí se cubrieron casi en su totalidad estas demandas, si bien hay que puntualizar que la demanda de estos refuerzos disminuyó claramente a partir de 1955 cuando se pasó de una media anual de 80-90 coches solicitados por las agencias a una reducida de 30-40 que sí era atendida por RENFE.

Con respecto a la actividad de las agencias de viajes (Cuadro 3), la que acaparaba el sector era la Compañía Coches-Cama (Wagons-Lits), que copaba el 70 % del mercado y estaba especializada en un segmento alto de los viajeros. Vendía la mayor parte de sus billetes en 1ª clase, que era la condi-

ción necesaria para acceder a una cama en los departamentos de la compañía, pagando un suplemento para este servicio. Desde la década de 1920 Wagons-Lits se había consolidado como el mayor operador turístico en España (Vallejo, 2021, pág. 444). Además, dos compañías de renombre en el sector turístico, como Marsans y Meliá, tenían el 7 y 5 % del mercado ferroviario respectivamente, y en este caso vendían la mayor parte de sus billetes en 2ª clase. Lo que también se producía en el caso del resto de las agencias de viajes, incluida Iberia. Por último, es destacable la presencia de una agencia, Internacional Expreso, que parece se había especializado en un segmento

**Cuadro 3**  
**Cuota de mercado de las agencias de viajes con venta de billetes de ferrocarril, 1955. En pta y %**

Agencias de Viajes	Billetes de 1ª clase		Billetes de 2ª clase		Billetes de 3ª clase		Total	Venta en verano (%)
Coches-Cama	20.306.425	69,3%	6.112.398	31,0%	983.770	18,3%	27.402.593	32,8%
Marsans	2.170.104	7,4%	2.776.673	14,1%	676.752	12,6%	5.623.528	44,1%
Meliá	1.569.081	5,4%	3.024.911	15,3%	579.713	10,8%	5.173.705	48,7%
Internacional Expreso	447.646	1,5%	769.005	3,9%	1.011.352	18,8%	2.228.002	54,0%
Iberia	261.365	0,9%	634.864	3,2%	168.294	3,1%	1.064.522	53,4%
Agencias rango mediano (a)	2.490.194	8,5%	3.726.389	18,9%	857.119	16,0%	7.073.702	46,8%
Agencias rango pequeño (b)	2.057.089	7,0%	2.695.066	13,7%	1.095.561	20,4%	5.847.716	
<b>TOTALES</b>	<b>29.301.902</b>	<b>100,0%</b>	<b>19.739.305</b>	<b>100,0%</b>	<b>5.372.561</b>	<b>100,0%</b>	<b>54.413.767</b>	<b>40,1%</b>

FUENTE: Elaboración propia a partir de Memoria y datos estadísticos, 1955, Servicio Tráfico-Viajeros, Agencias de Viajes. Notas: (a) Son 11 agencias con ingresos anuales entre 500.001 y 1.000.000 pta: Norda, López de Haro, Hispano-Americana de Turismo, Cyrasa, Conde, ITER, American Express, Vincit, Aeromar, Bakumar e Hispania; (b) Son 21 agencias con ingresos anuales de hasta 500.000 pta: Taber, Cantabria, Hamburguesas, Ortega, Galicia, Pier Busseti, Baixas, ICAB SA, Ultramar Expreso, Mallorca, MACUVI, Transcontinental, España Mundial, Aymar, Alhambra, FRAM, Amado, Turinter, Marco, Sommariva e Hispano-Continental.

de población de economía modesta, ya que vendía más del 50 % de sus billetes en 3ª clase y lo hacía sobre todo en verano. Esta empresa había nacido en Barcelona en la década de 1940 y dos décadas después ya estaba consolidada en el sector en el ámbito catalanobaleár (Vallejo, 2021, pág. 482), pero que como vemos tenía una cuota significativa en el sector ferroviario.

La marcada estacionalidad es otro elemento destacable que también estaba presente en los viajes por ferrocarril, vendiendo más del 50 % de los billetes en la temporada estival, con la excepción de Wagons-Lits, que como mercado más consolidado y por las propias características de la oferta de coches cama, cuya demanda también se puede asociar al viaje de negocios, permitía que un mercado más distribuido a lo largo de todo el año, aunque se mantenía una punta mayor de actividad en el verano.

## **VI. CONCLUSIONES**

Aunque hoy en día podemos encontrar viajes en ferrocarril cuya finalidad es el propio viaje, la realidad es que la inmensa mayoría de los desplazamientos no se hacen por placer, sino que están asociados a una finalidad que tiene que ver con el destino elegido. Esto otorga al transporte, y en particular al transporte ferroviario, el carácter de servicio intermediario (Thomson, 1976, pág. 17). Y esta era la tarea que ha cumplido el transporte ferroviario desde su aparición, y en este sentido ha sido analizado en este texto sobre las relaciones entre el ferrocarril y el turismo en España durante el primer franquismo. Aunque ahora en el tiempo pre-

sente muchos utilicen algunos de esos trenes históricos como actividad turística en sí, donde el destino, paradójicamente, solo es un hecho complementario.

Como hemos visto, en el marco de una fuerte intervención gubernamental y con una acelerada pérdida de hegemonía modal en el transporte interior de viajeros, el sistema ferroviario español se encontró, sin estar preparado para ello, con un creciente flujo de demanda turística en España. El resultado fue una pobre respuesta del servicio ferroviario, en este caso de la empresa pública RENFE, cuya oferta era insuficiente, a consecuencia de un largo proceso de desinversión de activos que provenía tanto del final de la explotación de antiguas compañías ferroviarias como de los daños de la Guerra Civil. Ante esto, solo fue capaz de procurar algunos atisbos de modernización con la introducción de nuevos servicios, como el TALGO y el TAF, que empezaban a aportar mayor confort y rapidez. Si bien el marco general arrojaba un estancamiento en el tráfico de viajeros, ya que estuvo supeditado a la preferencia del transporte de las mercancías hasta finales de la década de 1950.

La gestión empresarial se aproximaba a un quier y no puedo caracterizado por un intento de organización clásica de la División Comercial, como departamento encargado de facilitar el transporte de viajeros, en general, y de los viajes turísticos en particular, habiendo creado incluso un área de "Servicio de Turismo". La estructura de las oficinas de viajes de la propia compañía, la logística de un primer estadio de marketing del transporte de viajeros a través de dife-

rentes publicaciones, y el establecimiento de acuerdos con agencias de viajes nacionales y extranjeras para promocionar los viajes por ferrocarril dan muestra de todo ese despliegue. Sin embargo, la oferta real no se correspondía con la oferta aparente que mostraba toda esa propaganda y el movimiento del turismo en el entorno ferroviario siempre reflejó unos datos modestos, al menos hasta que el turista nacional se sumó a la ola desarrollista de las décadas siguientes.

## BIBLIOGRAFÍA

- ALCAIDE, R. (2005): *La vía estrecha en Cataluña: industria, ocio y servicio público*. Historia de los Ferrocarriles de Vía Estrecha en España (MUÑOZ RUBIO, M.; dir.), Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, pp. 309-362.
- Anes, R. (1978): *Relaciones entre el ferrocarril y la economía española (1865-1935)*. Los ferrocarriles en España, 1844-1943 (ARTOLA, M.; dir.), Madrid: Servicio de Estudios del Banco de España, pp. 355-541.
- ARRILLAGA SÁNCHEZ, J.I. de (1999): *Primeras experiencias, 1950-1962*. 50 años del turismo español. Un análisis histórico y estructural (BAYÓN, F.; dir.), Madrid: Editorial Centro de Estudios Ramón Areces SA, pp. 45-70.
- BARQUÍN, R. (2013): *El turismo y los primeros ferrocarriles españoles*. TST. Transportes, Servicios y Telecomunicaciones, nº. 24, pp. 110-136.
- BARQUÍN, R. (2018): *El ferrocarril y el sector turístico*. Los orígenes del turismo moderno en España: el nacimiento de un país turístico: 1900-1939 (VALLEJO, R. y LARRINAGA, C.; dir.), Madrid: Sílex, pp. 617-651.
- CASTRO BALAGUER, R. (2012): *Transferencia de conocimiento en la España del desarrollismo: el caso de las empresas francesas de consultoría técnica*. TST. Transportes, Servicios y Telecomunicaciones, nº. 22, pp. 34-64.
- CAYÓN GARCÍA, F. y MUÑOZ RUBIO, M. (2006): *Transportes y comunicaciones*. La economía de la Guerra Civil (MARTÍN ACEÑA, P. y MARTÍNEZ RUIZ, E.; eds.), Madrid: Marcial Pons, pp. 229-272.
- COMÍN, F., MARTÍN ACEÑA, P., MUÑOZ RUBIO, M. y VIDAL OLIVARES, J. (1998): *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*, Madrid: Anaya, Fundación Ferrocarriles Españoles.
- CORONADO TORDESILLAS, J.M., RODRÍGUEZ LÁZARO, F.J. y RUIZ FERNÁNDEZ, R. (2013): *El transporte regular de viajeros por carretera en España, 1924-1936: ordenación legislativa y análisis del sector*. Revista de historia industrial, nº. 52, pp. 111-138.
- CUÉLLAR, D. (2007): *El Estado y el ferrocarril en España durante el siglo XX*. Revista de Historia Actual, nº. 5, pp. 29-42.
- CUÉLLAR, D. (2012): *Los inicios de la electrificación en los ferrocarriles españoles (1907-1941)*. Catenaria. La electrificación ferroviaria en perspectiva histórica (CUÉLLAR, D. y SÁNCHEZ PICÓN, A.; eds.), Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, pp. 57-110.
- CUÉLLAR, D. (2015): *La Compañía de los Ferrocarriles Andaluces en las décadas de 1920 y 1930*. Revista de Historia Industrial, nº. 60, pp. 137-171.
- 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. y GARCÍA, J. (2015): *El transporte de productos agrarios por ferrocarril en España (1941-1959): un ensayo de gestión autárquica*. Scripta Nova: Revista electrónica de geografía y ciencias sociales, vol. XIX, nº 508. <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-508.pdf>.
- DEPARTAMENTO COMERCIAL (1943): *Oficinas de Viajes*. Madrid: Sucesores de Rivadeneyra SA.
- FLORES, J.M. (2005): *La vía estrecha en Cantabria. Al servicio de minas y balnearios*. Historia de los

- Ferrocarriles de Vía Estrecha en España (MUÑOZ RUBIO, M.; dir.), Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, pp. 121-150.
- GARCÍA ÁLVAREZ, A. (2007): La vía doble en España y el sentido de la circulación de los trenes por ella. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- GARCÍA PÉREZ, J. (1996): Régimen jurídico del transporte por ferrocarril. Madrid: Marcial Pons.
- HERRANZ LONCÁN, A. (2004): La dotación de infraestructuras en España, 1844-1935. Madrid: Banco de España.
- INSTITUTO DE ESTUDIOS DEL TRANSPORTE Y LAS COMUNICACIONES (1983): Estadísticas de transportes: series cronológicas (1950-1980). Madrid: El Instituto.
- LARRINAGA, C. (2018): *Los ferrocarriles transpirenaicos a mediados del siglo XIX (1844-1885). Entre el deseo y la realidad*. Revista de Historia Industrial, nº. 72, pp. 51-79.
- LARTILLEUX, H. (2010): Geografía de los ferrocarriles españoles. Edición facsímil de 1ª edición 1954. Zaragoza: Reserva Anticipada Ediciones SL.
- MADRAZO, S. y FRAX, E. (2001): *El transporte por carretera, siglo XVII-XX*. TST. Transportes, Servicios y Telecomunicaciones, nº. 1, pp. 31-53.
- MAS, M., PÉREZ, F. y EZEQUIEL, U. (1999): El «stock» de capital ferroviario en España y sus provincias: 1845 - 1997. Bilbao: Fundación BBV.
- MATEO DEL PERAL, D. (1978): *Los orígenes de la política ferroviaria en España (1844-1877)*. Los ferrocarriles en España, 1844-1943 (ARTOLA, M.; dir.), Madrid: Servicio de Estudios del Banco de España, pp. 29-159.
- MORENO GARRIDO, A. (2007): Historia del turismo en España en el siglo XX. Madrid: Editorial Síntesis.
- MUÑOZ RUBIO, M. (1995): RENFE, 1941-1991: medio siglo de ferrocarril público. Madrid: Ediciones Luna.
- MUÑOZ RUBIO, M. (2005): *Los ferrocarriles de vía estrecha: una visión de conjunto*. Historia de los Ferrocarriles de Vía Estrecha en España (MUÑOZ RUBIO, M.; dir.), Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, pp. 1-34.
- NOVO, P.A. (2005): *Luces y sombras de una red ferroviaria en el País Vasco*. Historia de los Ferrocarriles de Vía Estrecha en España (MUÑOZ RUBIO, M.; dir.), Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, pp. 151-240.
- PACK, S.D. (2009): La invasión pacífica: los turistas y la España de Franco. Madrid: Turner.
- PASCUAL, P. (2016): El ferrocarril a Catalunya (1848-1935). Una historia de la seva explotación. 2 vol. Barcelona: Eumo Editorial.
- PELLEJERO, C. (1999): *El Instituto Nacional de Industria en el sector turístico: Autotransporte Turístico Español, S.A. (1949-1981)*. Documento de Trabajo 9903. Madrid: Fundación Empresa Pública.
- PUDNEY, J. (1953): The Thomas Cook Story. Londres: Michael Joseph.
- THOMSON, J.M. (1976): Teoría económica del transporte. Madrid: Alianza Editorial.
- TORTELLA, G. (1995): Los orígenes del capitalismo en España: banca, industria y ferrocarriles en el siglo XIX. 1ª edición, 1973. Madrid: Tecnos.
- VALLEJO, R. (2020): *Los orígenes históricos del turista y del turismo en España: la demanda turística en el siglo XIX*. Investigaciones de Historia Económica, nº 16, pp. 12-22.
- VALLEJO, R. (2021): Historia del turismo en España, 1928-1962. Economía, política y administración turística. Madrid: Sílex Ediciones.
- VILAR-RODRÍGUEZ, M., LINDOSO-TATO, E., y VALLEJO, R. (2019): *Orígenes y evolución del turismo en Galicia durante el siglo XIX*. Scripta Nova: Revista electrónica de geografía y ciencias sociales, vol. XXIII, nº 618. <https://revistes.ub.edu/index.php/ScriptaNova/article/view/20957/29447>.