

EL DESPEGUE INDUSTRIAL Y LA REORIENTACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE TERRESTRE EN ESPAÑA, 1940-1975

MANUEL JAIME BARREIRO GIL
Universidad de Santiago de Compostela

Recibido: 11 de junio de 2008

Aceptado: 14 de mayo de 2009

Resumen: La inamovilidad del sistema de transporte terrestre es una de las señales más características del atraso económico. Quizá sea por eso que los economistas españoles del siglo XIX hayan concentrado buena parte de sus esfuerzos en quebrarla, principalmente con el trazado del ferrocarril. Sin embargo, su transformación definitiva no se produce, como era de esperar, hasta que quiebran las condiciones estructurales del mismo atraso, ya en la segunda mitad del siglo XX, en el marco del despegue industrial de España y mediante un nuevo medio de transporte: el automóvil.

Palabras clave: Sistema de transporte terrestre / Atraso económico / Ferrocarril / Despegue industrial / Automóvil.

THE INDUSTRIAL TAKE OFF AND THE REFOCUSING OF THE LAND TRANSPORT SYSTEM IN SPAIN, 1940-1975

Abstract: The lack of mobility of the system of terrestrial transport is one of the most characteristic signs of the economic backwardness. Maybe because of that economists and spanish politicians of the XIX century concentrated good part of their efforts on breaking it, mainly with the layout of the railroad. However, their definitive transformation doesn't take place, as it was expected, until the structural conditions of the own backwardness are broken. It happens already during the second half of the XX century, inside of the industrial take off of Spain and by means of a new way of terrestrial transport: the automobile.

Keywords: System of terrestrial transport / Economic backwardness / Railroad / Industrial take off / Automobile.

1. TRANSPORTE Y CRECIMIENTO ECONÓMICO

La transformación del sistema de transporte es uno de los mejores indicadores de la modernización de un país. El aumento y diversificación de la actividad productiva y su reorientación sectorial, que llegan vinculados a la industrialización, implican la emergencia de flujos más densos, rápidos y frecuentes de pasajeros y mercancías. También el reasentamiento urbano de la población, que es una de las manifestaciones más evidentes de semejante transición, genera una intensa actividad transportista orientada a la prestación de servicios y a los abastos, e incluso los nuevos criterios de localización industrial y la formación de los grandes centros de consumo reclaman la reorientación del sistema de transporte terrestre. La articulación del mercado nacional, en fin, se sustenta principalmente en la eficiencia del sistema de distribución de factores, recursos y mercancías, lo que, como es obvio, depende casi exclusivamente de la adecuación del sistema de transporte. La industrialización y la transformación del sistema de transporte son el tornillo y su tuerca, con una sola función ambos en el proceso de modernización económica.

Es lógico, pues, que los relatos acerca de la primera revolución industrial incluyan siempre una parte principal referida a la difusión del ferrocarril. También en el caso de España el tren representó en el siglo XIX la transformación más radical del sistema de transporte terrestre, la cual, sin duda, era la clave de la articulación del mercado nacional, que demandaba la modernización económica. La segunda revolución industrial, a comienzos del siglo XX, también trajo consigo una innovación tecnológica relacionada con la transformación del sistema de transporte terrestre: el automóvil. Este, aunque tenga orígenes comunes con el ferrocarril¹, acabó por resolver su alternativa tecnológica sobre el desarrollo de un motor de explosión interna alimentado por combustibles líquidos derivados del petróleo². Esta opción permitió la fabricación de vehículos mucho más ligeros que las locomotoras y que los vagones ferroviarios y, aunque para su circulación eficiente se demandasen vías más o menos adaptadas, también estos eran más baratos y fáciles de trazar que los tendidos de raíles de hierro. Como consecuencia de todo ello, el automóvil resultó ser un medio de transporte mucho más flexible que el ferrocarril, pues podía ir casi desde cualquier punto a cualquier otro sin una servidumbre tan pesada como la que derivaba de que la línea férrea quedase forzosamente reducida al sistema de estaciones, puntos de encuentro a los que debía acudir el usuario para incorporarse al sistema. El automóvil asiste al usuario a pie de puerta, sin que tenga que desplazarse a ningún sitio, de manera que con él el acceso al sistema de transporte es mucho más sencillo.

Por otra parte, la diversificación de las actividades productivas y comerciales, la intensificación de la urbanización y, quizá y sobre todo el extraordinario desarrollo del sector servicios, exigían un sistema de transporte con mayor capilaridad terminal que la del ferrocarril, sin puntos intermedios de carga y descarga, en los que se consumían tiempo y recursos. El ferrocarril no podía atender esa demanda, el automóvil sí. Y más aún cuando la modernización alcanza su cima en la generalización del consumo de masas.

Así que, si el ferrocarril fue el emblema del sistema de transporte terrestre del siglo XIX, el automóvil acabaría siéndolo del siglo XX, mereciendo también, igual

¹ Los primeros vehículos terrestres autopropulsados o *carretas sin caballos*, como se les llegó a decir, aprovechaban la presión del vapor: eran los locomóviles. En las célebres *Memoires secrets pour servir a l'histoire de la republique des lettres*, publicadas por Luis Petit de Bachaumont entre los años 1762 y 1771, se da noticia de los experimentos que alrededor del año 1769 realiza en París un tal Nicolás José Cugnot con uno de esos vehículos autopropulsados a vapor, del que se aguardaban utilidades militares y que da en considerarse como el primer automóvil de la historia (Castro Vicente, 1967).

² Casi todo lo que tiene que ver con las primeras evoluciones tecnológicas del automóvil, incluida su propia invención, está rodeado de disputas parentales. Las principales se producen sobre su componente más importante: el motor, y su forma más trascendente: el motor de explosión interna. En la ya citada obra de Castro Vicente se destacan las aspiraciones sobre esto de Juan José Lenoir (francés), Millian Cecil y Samuel Brown (ingleses), Eugenio Barsanti (italiano), Hazard y Morley (norteamericanos), Isaac de Rivaz (suizo), Nicolás Augusto Otto (alemán) y de algunos más. Lo importante no es, sin embargo, saber cuál de ellos merece una gloria que bien le puede corresponder a todos o a cualquiera, sino tomar nota de que en un tiempo relativamente corto eran muchos los que trabajaban en la búsqueda de una respuesta a una misma demanda, hecho este que sí define el carácter del momento.

que su antecesor, la atención de los historiadores, aunque más interesados en él hasta ahora como producto industrial que como medio de transporte³.

2. LA REORIENTACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE TERRESTRE EN ESPAÑA EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XX

La red ferroviaria española no estuvo completa hasta los primeros años de la segunda mitad del siglo XX, aunque a esas alturas ya sólo se abrieron tramos menores respecto de la gran red que había quedado concluida a finales del siglo XIX⁴. El siglo XX ya no era el siglo del ferrocarril. Las nuevas demandas sobre el sistema de transporte terrestre ya se orientaban, también aquí, hacia la necesidad de prestar servicio a una retícula comercial cada vez más espesa que requería, como ya se ha dicho, una capilaridad terminal del sistema de transporte terrestre que el ferrocarril no podía lograr, ni siquiera afrontando inversiones desproporcionadamente elevadas. Se trataba de una limitación tecnológica.

Lo que sí se produjo a lo largo de las primeras décadas del siglo XX, antes de que se desatara abiertamente la competencia entre el ferrocarril y el automóvil⁵, fue su complementariedad. Con la incorporación del automóvil se favoreció el desarrollo de servicios de transporte añadidos alrededor, desde y hacia las estaciones del ferrocarril, de manera que el automóvil proporcionaba aquella capilaridad terminal que el tren no tenía, pero sin sustituirlo. En los archivos de todos los ayuntamientos en cuyo término existiese estación de ferrocarril se puede encontrar la huella documental de los acuerdos municipales sobre la concesión de licencias para la prestación de esos servicios. También en los archivos provinciales, entre los materiales procedentes de las delegaciones provinciales de Hacienda, podemos encontrar numerosos registros de ese tipo de concesiones para servicios de autotaxis o para empresas de transporte de pasajeros y de mercancías, y comprobar como una buena

³ En España fue un poco tardía, pero es ahora muy intensa y con importantes aportaciones. Así, frente a las escasas referencias que se hacen al automóvil en el número monográfico que la *Revista del Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente* le dedica en el año 1994 (número 422) a la "Historia de las comunicaciones en España", he ahí la obra ya citada de Castro Vicente y también las de Ciuro (1970) y Gimeno (1993) entre las de carácter divulgador, o las de Ortiz Echagüe (1958), Blanco Losada (1960, pp. 211-239), Calvo (1985), Ruiz *et al.* (1985), San Román Gómez (1995) o Hernández Marco (1996, pp. 131-148) entre los trabajos más propiamente analíticos. Pero sobre todo deben destacarse las aportaciones realizadas al *VII Congreso de la Asociación de Historia Económica de España*, que tuvo lugar en Zaragoza en el año 2001, Sección 15, "La automoción en la industrialización española: aspectos de demanda y oferta", que tanto por su número como por su calidad representan un salto cualitativo de mucha importancia en la investigación realizada sobre el tema.

⁴ Artola (1978) y Comín, Martín Aceña, Muñoz Rubio y Vidal Olivares (1998) son textos referenciales a los que deben añadirse entre los de factura más reciente por lo menos los de Muñoz [dir.] (2005); Muñoz, Sanz y Vidal; y Cuéllar (2003). La bibliografía sobre el ferrocarril es muy abundante, y remito a cualquiera de estas obras, e incluso a los manuales de Historia económica de España publicados en los últimos años para ampliar la cita. Aquí no es la cuestión central.

⁵ En los años veinte la competencia entre el automóvil y el ferrocarril de vía estrecha llegará a provocar la desaparición de algunas líneas de ese tipo de tren, como se recoge en la obra dirigida por Muñoz (2005).

parte de esas licencias, sobre todo las de taxis, se establecían desde y hacia la estación del ferrocarril hasta el centro de las ciudades o de las villas de su entorno más inmediato⁶.

En esa España de las primeras décadas del siglo XX este servicio automovilístico complementario del ferrocarril se desarrolló, sin embargo, lentamente. Dos de las razones de esa lentitud eran, en primer lugar –y ¡otra vez!–, la carencia o el mal estado de las carreteras⁷ y, en segundo lugar, el precio extraordinariamente elevado de los vehículos automóviles, sólo accesibles para empresas de cierta dimensión y para potentados locales⁸. Sólo en las ciudades más grandes, en las que el tráfico era casi total y exclusivamente urbano, se avanzó con una celeridad algo mayor. Las zonas más distantes de las estaciones, que eran principalmente las localizadas en el medio rural y las de menor grado de urbanización, tuvieron que esperar algo más.

En los años veinte, como iniciativa de los gobiernos de Primo de Rivera, que promovieron programas de fomento de las obras públicas, se prestó mayor atención a la construcción de carreteras con firmes adecuados para la circulación de automóviles. Aunque había pocos automóviles, cada vez había más, y resultaba evidente la conveniencia de que dispusiesen de condiciones para transitar a más velocidad y con mayor seguridad y confort entre las principales ciudades españolas a través de grandes rutas de carreteras de buena calidad. Incluso se pensaba entonces que una parte importante de los adinerados usuarios de automóviles podrían ser potenciales viajeros de placer, es decir, turistas, para los que España tenía la posibilidad de presentar una oferta cultural y paisajística sin igual, siempre que pudiesen acercarse a ella por carretera. Sobre la base de estas ideas se acuerda la creación del Circuito Nacional de Firmes Especiales⁹, junto con el reforzamiento de los organismos administrativos de fomento del turismo¹⁰, especialmente automovilístico,

⁶ También las primeras líneas tranviarias, en las ciudades en las que se implantaron, procuraban conectar la estación ferroviaria con el centro urbano.

⁷ Uriol Salcedo (1990) en la página 238 informa de que en el año 1924, de un total de 55.719 kilómetros de carreteras estatales existentes en España, estaban en regular estado 28.170 y en mal estado 7.181, es decir, más del 50% de los kilómetros de las mejores carreteras padecían deficiencias de distinto nivel. Una perspectiva temporal más amplia de este problema podemos encontrarla en Alzola Minondo (1979).

⁸ En los años veinte del siglo pasado el precio medio de los automóviles más baratos representaba entre catorce y veinte veces la renta por habitante de la época. Hoy sólo es una o dos veces aquella (San Román, 2001).

⁹ *Gaceta de Madrid*, 10 de febrero de 1926, Real decreto-ley promovido por el Ministerio de Fomento, por el que se crea ese circuito, constituido por una serie de carreteras y de tramos segregados de la red general (“*las que constituyan el enlace de las poblaciones de mayor importancia y circuitos de gran valor histórico y artístico*”), sobre los que se decide aplicar nuevas técnicas y calidades de construcción más favorables al “tráfico moderno”. En Uriol (1990) se ofrece una evaluación de los resultados de esta decisión.

¹⁰ En la exposición de motivos del Decreto-ley de creación del Circuito Nacional de Firmes Especiales se señalaba “*el alto interés nacional de fomentar el turismo, enalteciendo las bellezas naturales y la riqueza artística de España*” como razón principal de su promoción para facilitarle “*los medios fáciles y gratos de simultanear la seguridad de la circulación ante una esmerada conservación de las carreteras, con la grata impresión que supone abandonar la lucha secular con los baches y con el polvo, enemigos poderosos de la circulación de los automóviles*” (Pellejero Martínez, 2002, pp. 149-158). Antecedentes de la política de fomento del turismo también se pueden encontrar en la propuesta formulada en el año 1923 por la *Sociedad de Atracción de Forasteros de Barcelona* y por el *Real Automóvil Club de Catalunya* sobre la creación de un “circuito de turismo”.

mediante la creación de una red de paradores nacionales¹¹ e, intercalados con ellos, los “albergues de carretera” para automovilistas, a modo de pequeños hoteles, que incorporaban a sus servicios los de garaje, taller mecánico y suministro de carburantes (Peypoch, ¿1927?)¹². En estos años también se produjo una profunda revisión de la legislación y de la regulación del transporte motorizado por carretera¹³.

También es ese el momento de la incorporación de España al grupo de países europeos¹⁴ que aspiran a la construcción de “autopistas”: carreteras diseñadas para el uso exclusivo de los automóviles (Rodríguez Lázaro, 1997, pp. 295-318). En el año 1925 se presentó la primera solicitud de autorización para la construcción de una de esas autopistas en España, que nunca llegaría a ser otorgada (Cuéllar Villar, 2001). Hubo otros varios proyectos de autopistas que se formularon en los años siguientes, pero todos tuvieron el final común de quedar en nada¹⁵. Ninguna de ellas llegó a ser construida. Las razones fueron diversas, pero todas ellas se pueden reducir a una: la fuerza del mercado de servicios de transporte aún no era suficiente para tirar de ellas. Ni los promotores ni los gobiernos fueron capaces de solucionar las insuficiencias financieras, prolongando y revisando los trámites en sucesivas prórrogas y aplazamientos sin encontrarles solución, hasta la renuncia definitiva a la ejecución, con menos publicidad que la presentación de los proyectos.

La suerte que tuvieron las políticas gubernamentales a este respecto fue, pues, escasa¹⁶. La dictadura, aunque hubiese sido capaz de mostrar como uno de sus logros la política de fomento de las obras públicas en general, pronto agotó sus ya precarias fuentes de financiación, así que su programa de carreteras sólo tuvo algo de intensidad ejecutiva durante cuatro años, que era poco tiempo para que las realizaciones tuviesen un efecto trascendente. Y la República, que asume la responsabilidad de gobierno en un momento financiero coyunturalmente malo, bajo la aspiración de los efectos de la crisis internacional iniciada con el *crack* del año 1929, e incluso por reacción contra los proyectos iniciados o trazados por Primo de Rivera,

¹¹ El primero de los cuales fue el que se construyó en la sierra de Gredos, que fue inaugurado en el año 1928.

¹² En el año 1936, al comienzo de la Guerra Civil, estaban en funcionamiento ocho de esos albergues.

¹³ Lo describe bien Cuéllar Villar (2001).

¹⁴ El primero de ellos es Italia (1923), seguida de Alemania y del Reino Unido (1924).

¹⁵ Archivo General de la Administración, Sección Obras Públicas, cajas 2.874, 2.875, 2.876 y 2.609. En el año 1927 sí que se autorizó la construcción de una “carretera de pista directa” desde Madrid hasta el puerto de Valencia, cuyo proyecto llegó a redactarse, aunque no a iniciarse las obras que corresponderían. En el año 1928 se presentaron otras cuatro solicitudes, de las cuales dos –Madrid-Irún y Oviedo-Gijón– tuvieron igual e incompleta suerte; las otras dos ni siquiera culminaron la redacción del proyecto. En el año 1932 se presentó el proyecto de una carretera entre Barcelona y Bilbao y en el año 1933 el de Valencia y Játiva. Después de la Guerra Civil también se prepararían los de Madrid-Vigo-A Coruña y Madrid-Aranjuez-Toledo.

¹⁶ El número total de kilómetros de carretera existentes en España había aumentado un 31,82% entre los años 1919 y 1931. Sin embargo, la mayor parte de ese aumento se debía a los kilómetros de carreteras provinciales y vecinales (un 90,6%), de las que no todas recibían riego asfáltico, mientras que aumentaba notablemente menos (un 9,40%) el de las carreteras estatales, de calidad algo más semejante a esa que el propio Ministerio calificaba como adecuada para el tráfico automovilístico. Las cifras absolutas pueden encontrarse en INE (1967). También hay información interesante en Patronato Nacional de Firms Especiales (1931).

avanzó en estos asuntos muy poco más¹⁷. Después, durante la Guerra Civil y su inmediata posguerra se produciría la destrucción y el deterioro de una parte importante de los kilómetros existentes de carreteras asfálticas¹⁸ y de los vehículos de transporte¹⁹. También las restricciones eléctricas afectaron al funcionamiento de los tranvías y de las líneas férreas electrificadas. Es más, uno de los primeros actos de la Junta de Gobierno golpista instalada en Burgos, acordado incluso antes de que terminase la guerra, será la introducción en la estructura de la administración provisional de la *Comisaría General de Abastecimientos y Transportes*²⁰, organismo creado para resolver tanto la escasez de abastos como las dificultades existentes para su transporte y distribución debido a la falta de los medios necesarios. Faltaban, en primer lugar, los combustibles: carbón para el tren (Delegación del Gobierno para la Ordenación del Transporte, 1947)²¹ y gasolinas y gasóleos para los automóviles²². A veces las autoridades se vieron obligadas a requisar, aún hasta bastante después de terminada la guerra, camiones y furgonetas con los que poder realizar transportes o servicios de cierta urgencia. En definitiva, el sistema de transporte te-

¹⁷ Entre el año 1931 y finales del año 1935 el número total de kilómetros de carretera aumentó un 21,85%, y dentro de este total, el porcentaje de carreteras estatales llegó hasta el 25,30%, pero no eran este tipo de carreteras de firme especial sobre las que los gobiernos republicanos mostraron poco interés, cuando no las consideraron un lujo desproporcionado para la España de la época.

¹⁸ Llama la atención que las estadísticas oficiales (INE, 1947) digan que entre los años 1936 y 1940, es decir, durante el conflicto bélico, había aumentado en 6.037 el número de kilómetros de carretera disponibles en España. Más cerca de la realidad es que “entre muros, terraplenes, alcantarillas, pontones y puentes, haciendo un total de 2.651 obras de carreteras, quedaron prácticamente inservibles”, según dice Martín (1994, pp. 156-173). También Tamames (1973, p. 326) dice que “en las carreteras los daños sufridos (por causa de la guerra) fueron de consideración, especialmente en lo que respecta a obras de fábrica, que fueron voladas en gran número”.

¹⁹ En el mismo trabajo de Martín (1994) se nos dice que “en cuanto a los vehículos de cuatro ruedas, estos (por la misma causa de la guerra) se vieron reducidos en un cuarenta por ciento”. Y en la serie que se puede elaborar con los datos oficiales se observa que, habiendo en la España del año 1935 un parque de 194.347 vehículos de cuatro ruedas matriculados (aún sin saber cuál es el estado en que se encuentran), sólo hay 128.888 en el año 1945, es decir, 65.459 menos, que representan el 33,68% del total inicial.

²⁰ Inicialmente se llamó *Servicio Nacional de Abastecimientos y Transportes*, y fue creado por la Ley de 30 de enero de 1938, de la Administración del Estado, desarrollada, por lo que respecta al *Servicio Nacional de Abastecimientos y Transportes*, en el Decreto de 16 de febrero de 1938. La nueva denominación, con algún cambio de organigrama y precisión adicional de función, se le da en la Ley de 10 de enero de 1939, cuya organización y funciones se desarrollan en un Decreto de 28 de abril de 1939.

²¹ Aquí se explica que “de los extensos baches que presenta la curva de cargas en los meses de noviembre y diciembre de 1945 y enero de 1946 es causa principal la falta de carbón en los depósitos de la red nacional”, advirtiendo también que “a la perduración y aún agravación circunstancial (de tal escasez de carbón) se debe que los transportes ferroviarios de hayan desenvuelto... de un modo ocasionalmente precario y a veces hasta angustioso”. También aquí se nos informa de que en aquel momento una buena parte de las existencias de carbón en los referidos depósitos mermaban por causa “de la necesaria derivación de las entregas hacia las centrales térmicas, para sostener el consumo industrial de energía eléctrica, amenazado por la sequía”, razón por la que “el stock veraniego de 1946 se agotó en el mes de noviembre de dicho año”. En consecuencia, “se han producido... los grandes trastornos ya señalados en otras ocasiones que, si para el servicio representan las congestiones e inmovilizaciones de grandes masas de material..., para el usuario se refleja en la frecuente suspensión de facturaciones, que se suceden por todo el ámbito de la red”. Espero que la longitud de la cita quede justificada por la claridad con que se refleja en ella tan precaria situación.

²² Recuérdese que este es el tiempo del “gasógeno”, artilugio que permitía la alimentación del motor de los automóviles con los vapores y gases logrados de la combustión de leñas, realizada en una caldera situada en la parte trasera de los vehículos.

El transporte tuvo más que dificultades para operar en esos años intermedios de posguerra: o faltaban vehículos o estaban mal las carreteras y escaseaban los carburantes. Por cualquier cosa que fuese, ir de un lugar a otro o hacer tráfico de mercancías – controles policiales o fiscales aparte– no era cosa fácil.

Sin embargo, todo eso, siendo grave, no deja de ser circunstancial. Porque el caso es que ni durante esos años ni durante algunos más de la larga postguerra –hasta finales de la década de los años cuarenta– experimentaría la economía española cambio alguno que cuadrara con la lógica de una más intensa construcción de carreteras: ni se produjo un aumento notable del producto interior bruto, por ejemplo, ni se registraron los efectos fiscales que potencialmente pudiesen derivarse de tal hecho, es decir, la capacidad financiera para construirlas (Comín, 1996). Y aún más, esa época se caracteriza precisamente por el retroceso de todos los indicadores macroeconómicos a niveles semejantes a los del año 1935, e incluso por un retroceso de la economía de mercado, en especial en las zonas agrarias. El cambio de esa circunstancia sólo se produce avanzada ya la década de los años cincuenta, cuando va comenzando la reorientación liberalizadora de la economía española. Sólo entonces se darán las condiciones para que también comience la transformación del sistema de transporte terrestre, más vinculada esta vez, como veremos, a la difusión del automóvil.

3. LA TRANSFORMACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE TERRESTRE Y LOS CAMBIOS EN LA DEMANDA DEL SERVICIO EN LA ESPAÑA EN INDUSTRIALIZACIÓN

La primera manifestación de esa transformación es la evolución de la demanda de servicios de transporte en general. También es el caso del transporte terrestre, tanto por vía ferroviaria como por carretera, tanto de pasajeros como de mercancías, y tanto en los tramos urbanos como en los interurbanos.

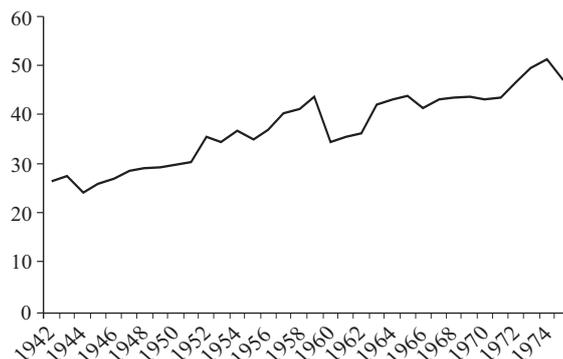
Por lo que respecta al transporte ferroviario de mercancías, disponemos de las cifras recogidas en los *Anuarios Estadísticos de España*. Las que corresponden al período 1942-1975 son las que sirven de base para la elaboración del gráfico 1²³.

La línea representa, probablemente, la evolución del volumen total de mercancías transportadas por ferrocarril, aunque la fuente para los años 1942-1963 dice que sólo se trata de las transportadas por la red de vía ancha. Hasta entonces no se especifica qué parte de ellas circulan por los tramos de vía estrecha. Esto comienza a hacerse a partir del año 1963, cuando se hace una “rectificación” de las cifras que incluye la especificación de las dos series por separado. Sin embargo, tomando nota de las dispersas informaciones puntuales sobre este asunto, e incluso teniendo en cuenta la lógica del cuadro resultante con las cifras totales, puede sospecharse con

²³ Todos los gráficos incluidos en el texto tienen como fuente los *Anuarios Estadísticos de España* del INE y, cuando se complementa, la *Memoria que presenta el ingeniero jefe director relativa a la explotación de ferrocarriles por el Estado* (para varios años) de la Fundación RENFE.

fundamento que lo que se hacía figurar como transporte de mercancías por vía ancha entre los años 1942 y 1963 incluía en una única suma también los volúmenes transportados por vía estrecha.

Gráfico 1.- Transporte ferroviario de mercancías en España, 1942-1975 (en millones de toneladas)



Una idea cabal de la importancia de esos volúmenes de transporte resulta de la comparación entre la cifra de poco más de 31 millones de toneladas de mercancías que ya habían sido transportadas por ferrocarril en el año 1930 y estas que recoge el cuadro, que no superan esa cota hasta el año 1951 y que luego, en su cima más alta –que es la que logran en el año 1974–, aún no superan más que por poco los 51 millones de toneladas. No es una evolución muy intensa.

Otro tanto se puede concluir con la comparación entre lo que sucede en España y en algunos otros países europeos, que se recoge en el cuadro 1. España se mantiene cerca de la media, pero eso no esconde la enorme distancia que la separa de países referenciales como la República Federal de Alemania, Italia o incluso Francia, con una extensión superficial semejante a la española.

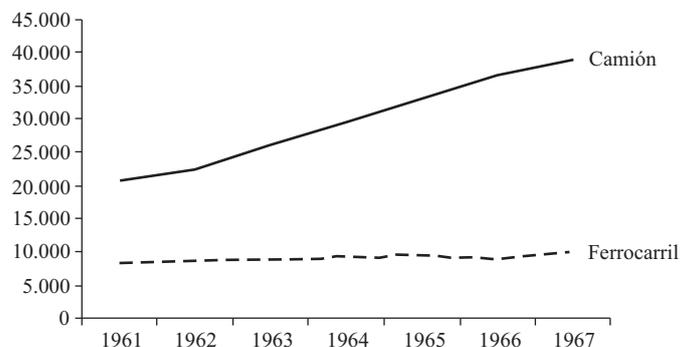
Cuadro 1.- Transporte ferroviario de mercancías en Europa, 1950-1970 (en millones de toneladas)

	1950	1960	1970	Δ% 1950-1970
Alemania RF	203	304	352	73,39
Bélgica	61	61	72	18,03
Dinamarca	7	7	8	14,28
España	24	27	31	29,16
Francia	152	227	250	64,47
Holanda	21	26	27	28,57
Italia	37	57	58	56,75
Portugal	3	4	4	33,33
Reino Unido	286	252	202	-29,37
Suecia	38	41	63	65,78
MEDIA	83,20	100,60	106,70	28,24

FUENTE: Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones (1983).

Las razones de esa moderación en el avance deben buscarse primero en el ritmo, también moderado, con el que se fueron realizando las importantes inversiones que requería la recuperación de las infraestructuras ferroviarias e incluso del material circulante, y después en el hecho de que a partir del año 1960 el proceso de industrialización señala algunas otras prioridades de inversión e incluso de opción tecnológica con respecto al transporte: en la década de los años sesenta del pasado siglo irrumpe en España el camión como eficiente competidor del ferrocarril, también por lo que respecta al transporte de mercancías²⁴, y llega a triplicar el número de toneladas de mercancías que aquel otro lograba transportar por kilómetro de red respectiva.

Gráfico 2.- Transporte terrestre de mercancías, 1961-1967 (en millones de toneladas por kilómetro de red)



He ahí la claridad de la opción estratégica que se adopta a favor del transporte de mercancías por carretera. Principalmente porque, dada la relativa prisa con que debían ser tomadas las decisiones a este respecto, eludiendo bloqueos u obstáculos para el crecimiento económico que comenzaba a lograrse en esa misma década, las inversiones en carreteras eran menores que las requeridas por el ferrocarril, la ejecución de los proyectos resultaba mucho más rápida –en aquel momento– y, por último, pero con mucha importancia, esta opción permitía la incorporación de la iniciativa privada a la prestación del servicio de transporte, que se podía trasladar a cambio de una parte importante de la inversión, sobre todo la referida al material rodante. El ferrocarril no volvería a figurar como una de las prioridades de inversión en el ámbito de las infraestructuras de transporte terrestre hasta bien avanzada la década de los años ochenta. Pero hasta el año 1975 lo que se produjo fue un extraordinario aumento del volumen de mercancías transportadas por carretera en

²⁴ Sobre el transporte de mercancías por carretera en España se ofrece información de calidad contrastada en las *Encuestas O-D* elaboradas por el Instituto Nacional de Estadística en los años 1969 y 1975. Véase Martín (1985).

proporción mucho mayor de lo que sucedía en los otros países de Europa, excepto en Yugoslavia²⁵.

Cuadro 2.- Transporte de mercancías por carretera en Europa, 1960-1975 (en millones de toneladas por kilómetro)

	1960	1970	1975	Δ% 1960-1975
Alemania RD	5.002	12.233	16.691	333,68
Alemania RF	35.000	78.700	93.800	268,00
Bélgica	8.181	13.087	16.521	201,94
Checoslovaquia	5.108	10.093	15.017	293,98
España	17.048	51.700	76.500	448,73
Francia	30.586	66.900	78.500	256,65
Italia	37.234	58.658	62.795	168,64
Reino Unido	49.219	83.067	86.800	176,35
Suecia	6.820	17.785	20.190	296,04
Yugoslavia	2.103	17.750	28.105	1.336,42

FUENTE: Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones (1983).

Sobre el volumen de pasajeros transportados por los distintos medios de transporte disponibles en las rutas urbanas e interurbanas podemos elaborar un cuadro de cifras completo a partir del año 1950, aunque existan informaciones parciales para fechas anteriores. En el año 1950 el número total de pasajeros transportados por medios terrestres ascendió a 1.804.281.000, mientras que en el año 1975 llegaron a ser 3.408.690.000, lo que representa un aumento del 88,92% durante esos años tan principales en el “despegue” económico español, con el matiz de que lo urbano aumentó un 63,99% mientras que lo interurbano llegó hasta el 296,63%, aunque este es sólo una parte menor con respecto al primero: en el año 1950 el número de pasajeros transportados en rutas urbanas representa el 89,28% del total, mientras que los transportados en rutas interurbanas quedaban en el 10,71% de ese mismo total; los porcentajes para el año 1975 eran del 77,50% para el transporte urbano²⁶ de pasajeros y del 22,49% para el interurbano.

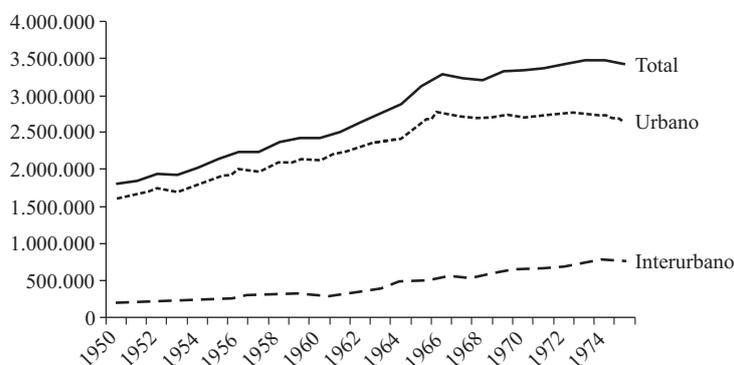
Teniendo en cuenta que tratamos de un período de veinticinco años, los aumentos referidos a los totales también parecen, pues, moderados. Pero encierran cambios internos sobresalientes si atendemos a los diferentes medios con que se realiza

²⁵ En este punto, debería al menos mencionarse la influencia que pudieron ejercer las industrias multinacionales petroleras y automovilísticas sobre la orientación del modelo de transporte que acabó adoptando España entonces. Podrían recordarse en este punto las aportaciones que hicieron en su día José Luis García Delgado, Jacinto Ros Hombravella, Arturo López Muñoz, Ramón Tamames o José Antonio Biescas, entre otros muchos y cuya cita haría excesiva esta nota.

²⁶ Al hablar aquí de transporte urbano las fuentes inicialmente se refieren al que se produce dentro de las capitales de provincia, Baleares, Canarias, Ceuta, Melilla, Cartagena, Gijón, Jerez y Vigo. A partir del año 1965 también se incluyen en ese entorno todos los municipios de más de 5.000 habitantes.

ese transporte. Así, por ejemplo, el número de pasajeros trasladados en autobús en rutas interurbanas del que tenemos constancia para el período 1940-1975 experimenta entre esas cotas temporales un aumento de nada menos que del 1.011,32%, al pasar de 51.028.000 en el año 1940 a 567.085.000 en el año 1975. Frente a eso, el volumen de pasajeros transportados por ferrocarril sobre esas mismas rutas interurbanas sólo aumentó en un 85,11% entre los años 19422 y 1975, al pasar de 107.823 a 199.600 pasajeros.

Gráfico 3.- Transporte terrestre (urbano e interurbano) de pasajeros, 1950-1975 (en miles)



Una evaluación adicional de la importancia que deba dársele a esta evolución del número de pasajeros transportados por carretera en un entorno interurbano (gráfico 4) puede hacerse mediante la observación de la estructura empresarial que le da soporte. Se trata, en primer lugar, de un tejido de pequeñas empresas que en el año 1975 sólo tiene envergadura para explotar una media de 3,76 líneas por empresa, con una longitud media de 44,75 kilómetros por línea, y servidas por 9,23 autobuses por empresa, que vienen a ser 2,45 por línea, prácticamente uno para la ida y otro para la vuelta, sin mucha posibilidad de ofrecer una elevada frecuencia de viajes. La situación había cambiado relativamente poco desde el año 1940, pues entonces un conjunto de 904 empresas explotaban 1.572 líneas, es decir, 1,73 líneas por empresa, con una longitud media por línea de 44,03 kilómetros, servidas por 3,50 autobuses por empresa, que eran 2,01 por línea. Son demasiados años, incluyendo una fase de quiebra en la dinámica del crecimiento económico, para un cambio empresarial tan pequeño a pesar del importante aumento del número de viajeros, ya que este sí ascendió a un nada despreciable 10,11%. Pero esto sólo fue posible aumentando el número medio de viajeros por autobús (de 16,12 a 50,79) y por línea (de 32,46 a 124,68) lo que, sin duda, ayudó a mejorar la rentabilidad de las explotaciones, pero puede que no tanto la calidad del servicio.

El volumen de pasajeros transportados por autobús en rutas urbanas también experimenta un intenso aumento. Entre los años 1948 y 1975 se multiplica por 13,42, y pasan de 132.699 a 1.781.770 de un año a otro. En este caso, sin embargo, la comparación entre la cantidad de pasajeros transportados por vehículo autopropulsado con un motor de explosión interna –el dicho autobús– y la de los que son transportados por medios circulantes sobre raíles de hierro, que tendría que sumarse a los que van en metro y tranvía, ya no podría aportar una lectura semejante a aquella otra que hicimos en el caso del transporte interurbano. Pero tampoco nos interesa ahora mismo más que subrayar otra vez la poderosa irrupción del automóvil o del autobús, en este caso, en la prestación del servicio urbano de transporte de pasajeros, coincidiendo, ahora sí, con la misma tendencia que se había mostrado en el fenómeno interurbano.

Gráfico 4.- Transporte interurbano de pasajeros por autobús y ferrocarril, 1940-1975 (en miles)

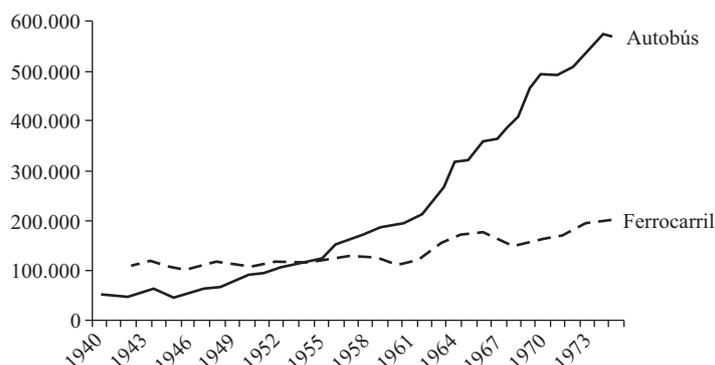


Gráfico 5.- Sistema de transporte interurbano de viajeros por carretera, 1940-1975 (escala logarítmica)

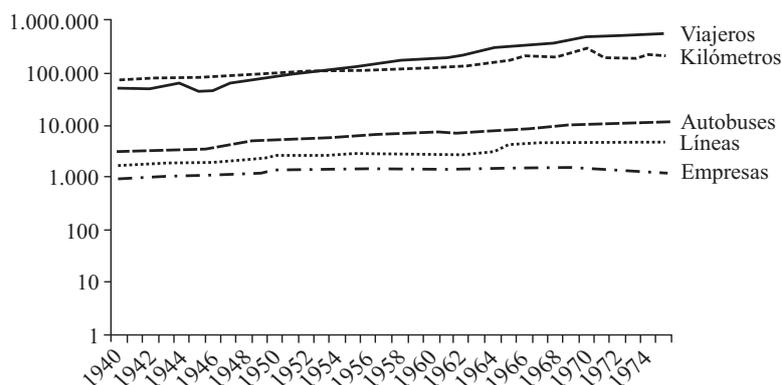
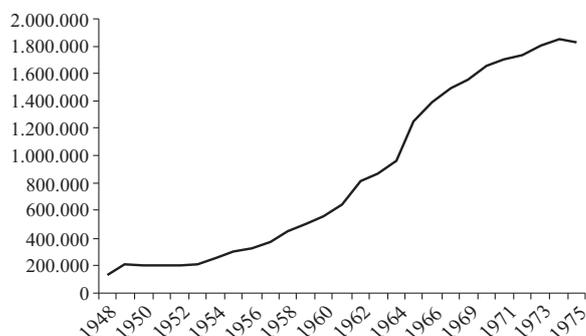
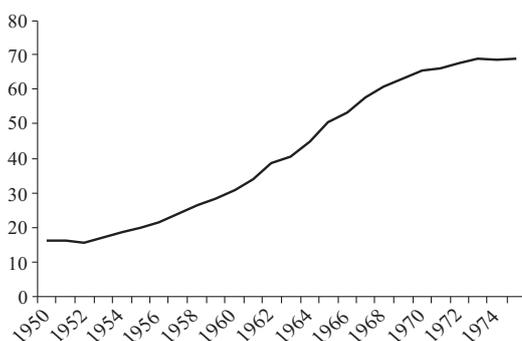


Gráfico 6.- Transporte urbano de pasajeros por autobús, 1948-1975 (en miles)

Sea cual sea el entorno del transporte –urbano o interurbano–, y ya se trate de transporte de pasajeros o de mercancías, en esos años de transformación económica que experimenta España, la reorientación del sistema de transporte resulta claramente favorable al automóvil. Es una opción estratégica integrada en el propio modelo de crecimiento. Y en ella, más allá de la complementariedad inicial, el vehículo con motor de explosión interna le disputa la hegemonía en el servicio al ferrocarril²⁷. El número de pasajeros transportados en autobús en entorno urbano e interurbano en relación con el volumen total de los que son transportados por cualquier medio de transporte terrestre aumenta ininterrumpidamente entre los años 1950 y 1975.

Gráfico 7.- Pasajeros transportados en autobús/pasajeros transportados por todos los medios terrestres, 1950-1975

²⁷ También es cierto que en el año 1950 el 83,27% de los pasajeros transportados en entorno urbano eran transportados en vehículos propulsados con energía eléctrica (metro y tranvía), y sólo el 16,73% fue transportado por vehículos propulsados por motores de combustión de derivados del petróleo (autobús y taxi), sin contar los que lo fueron en vehículos automóviles particulares. En el año 1975, sin embargo, esos porcentajes cambiaron de raíz, pues sólo correspondía a las primeras modalidades de transporte el 30,70% (un 52,57 menos) y a las segundas un 69,30% (justo un 52,57 menos). Y todo esto a pesar del tipo de vehículo colectivo de gran capacidad que en aquel tiempo va vinculado a la motorización eléctrica.

4. LA DIFUSIÓN DEL AUTOMÓVIL PARTICULAR

El fenómeno aún resulta agrandado al computar los efectos de la irrupción del automóvil particular, familiar o de turismo, como medio de transporte de uso cotidiano. No existe información estadística por lo que respecta al número de personas que pudieron haberlo utilizado, pero sí sobre la presencia cada vez más numerosa de estos vehículos en las calles y carreteras²⁸.

En el año 1940 se matricularon en España 9.812 automóviles, contando entonces, hasta el año 1945, como incluidas en esa denominación las motocicletas, además de los coches, camiones, autobuses y, a partir del año 1964, también los tractores. No tenemos información detallada sobre el volumen del parque de vehículos de esas características en aquel año. Las cifras que ofrecen las fuentes más fiables (Uriol Salcedo, 1990)²⁹ proceden de la mera acumulación de matriculaciones previas al día 31 de diciembre, lo que da un resultado de 375.863 vehículos a finales del año 1940. Pero de esa cifra habría que restar, en primer lugar, aquellos vehículos que por viejos ya no estuviesen en condiciones de prestar servicio. No sería excesivo considerar que entonces podrían padecer esa merma prácticamente todos aquellos que ya estaban matriculados antes del año 1920 e incluso una buena parte –quizá, no menos de la mitad– de los que lo estuviesen antes del año 1925. Entre unos y otros habría que restar aproximadamente 40.000 vehículos³⁰. En segundo lugar, también habría que descontar los vehículos que hubiesen padecido daños técnicos que los llevasen a la misma condición de inservibles, como sucedió por lo menos con los que se estima que resultaron destruidos o estropeados durante la Guerra Civil, y que el citado Martín dice que fueron al menos el 40% de los existentes en el año 1936, que eran 367.922 vehículos. La cifra final resultante sobre el número de los que estaban utilizables a 31 de diciembre de 1940 quedaría reducida a unos 188.694 vehículos.

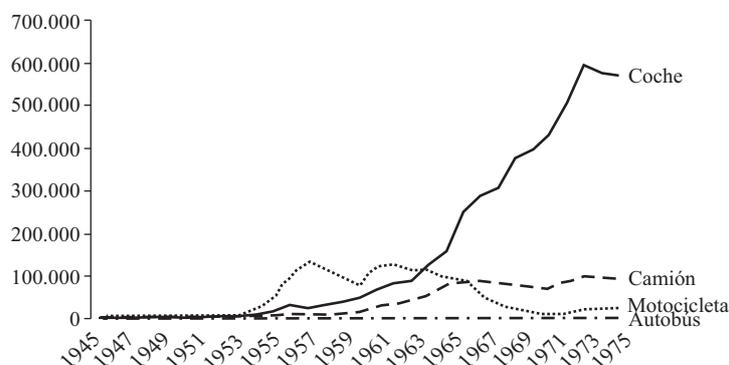
Pero tanto cálculo sólo nos serviría para hacernos una idea sobre el punto de partida. Es más ilustrativa la información sobre la evolución del número de matrículas que se tramitan desde el año 1945 en adelante. Las de automóviles no dejaron de aumentar, a no ser entre los años 1944 y 1947, cuando España aún estaba atrapada en los “años del hambre”.

El gráfico 8 es bien ilustrativo de como se expande rápido, aunque tardíamente, el uso del automóvil particular en España a partir de los años medios de la década de 1960, fenómeno que lleva implícita la individualización del servicio de transporte, lo que aún sigue caracterizando en gran medida al de viajeros en medio urbano o entre las ciudades mayores y sus entornos periféricos inmediatos.

²⁸ Podemos saber, por ejemplo, cuál era el número de taxis en circulación, que pasa de 11.839 en el año 1948 a 34.639 en el año 1975, lo que representa un aumento del 192,58% sobre la cifra inicial (INE, *Anuarios*).

²⁹ E incluso los *Anuarios Estadísticos de España*.

³⁰ Las fuentes dicen que serían 44.739, aunque con esa imprecisión que comentamos.

Gráfico 8.- Vehículos matriculados anualmente, 1945-1975

Incluso habría que añadir que en una reorientación de este tipo también se incluye una muda de hábitos en la que el automóvil, sin dejar de ser un medio de transporte, también pasará a ser un objeto de consumo y también una referencia de la relación social, de manera que su “utilidad” ya no se limita al simple acarreo de personas o mercancías.

Ambas cuestiones –la individualización del sistema de transporte y la socialización del automóvil en esos términos que acabamos de referir– definen un fenómeno sociológico que desborda la dimensión estrictamente económica de la actividad transportista, lo que también supera el objeto de este texto.

5. CONCLUSIONES

Para concluir, y ya de manera sintética, puede ratificarse también para España el principio de que el sistema de transporte, en cualquiera de sus modalidades, no adopta formas y dimensiones modernas más que en un contexto de economía de mercado desarrollada: es el desarrollo del mercado quien tira de él y no al revés, en contra de lo que esperaban algunos de nuestros predecesores ilustrados. Ahora bien, si la disponibilidad de medios de transporte con capacidad y calidad suficientes no basta para desencadenar una dinámica sostenida de crecimiento económico, su carencia sí que es un obstáculo muy decisivo para el logro de ese mismo objetivo.

En segundo lugar, cuando se produce en España el desarrollo definitivo de la economía de mercado y se inicia la fase de modernización productiva y de crecimiento económico a comienzos de la década de los años cincuenta del siglo pasado, el sistema de transportes que se adapta a todo ello cambia la preferencia a favor del ferrocarril a la carretera, atendiendo a las condiciones del nuevo estadio tecnológico y financiero en que se produce la transformación económica de España.

Esta opción también resulta reforzada por el hecho de que, en una buena parte, el aumento del número de pasajeros transportados por vehículos automóviles está

vinculado al desarrollo de las concentraciones urbanas, que en los casos de Madrid y Barcelona también incluye inicialmente el uso del ferrocarril subterráneo. Los desplazamientos de grandes masas de pasajeros en España marcan los espacios de alta concentración con mayor intensidad que las redes interurbanas de conexión entre ellos.

Por fin, la irrupción del automóvil particular muestra hasta qué punto la reorientación del sistema de transportes vinculada al desarrollo de la economía de mercado trenza la confluencia entre el coche como medio de transporte y el coche como objeto de representación social, convertido también él en objeto de consumo. Esta es la razón de que sea tratado en un epígrafe específico.

Las consecuencias de estas opciones ya se hicieron evidentes a comienzos de la década de los años setenta, cuando la crisis energética encareció de manera extraordinariamente rápida y acentuada los combustibles derivados del petróleo. El hecho de que en España, con un gobierno casi paralizado ante el desencadenamiento definitivo e irreversible del fin de la dictadura, se sostuviese durante unos cuantos años una política de subvención de esos combustibles para evitar la tensión social e inflacionaria, no ocultó, ni siquiera a quienes la implantaron, la ineficiencia a la que, a cuenta del nuevo esquema de costes, era empujado el sistema español de transportes, tanto de viajeros como de mercancías. Aquellas opciones, en fin, representaron una hipoteca para el futuro que aún hoy está pendiente de ser saldada definitivamente.

ANEXO

Transporte de pasajeros en entorno urbano, 1940-1975 (en miles)

	AU	TR	TRA	ME	TOTAL		AU	TR	TRA	ME	TOTAL
1940				213.890		1958	450.978	185.655	860.655	576.944	2.074.232
1941				256.304		1959	508.215	189.289	825.090	590.000	2.112.594
1942				300.531		1960	559.287	195.585	750.631	615.392	2.120.895
1943				323.069		1961	646.692	204.693	710.159	624.791	2.186.335
1944				365.528		1962	812.250	191.539	644.629	649.135	2.297.553
1945				395.965		1963	865.611	205.139	601.480	688.868	2.361.098
1946				400.246		1964	966.696	202.272	536.718	681.893	2.387.579
1947				410.447		1965	1.250.680	179.768	469.473	723.566	2.623.487
1948	132.699		869.134	470.444		1966	1.387.736	157.053	421.039	775.749	2.741.577
1949	209.400		878.759	432.691		1967	1.494.183	145.223	340.710	719.317	2.699.433
1950	202.303	56.128	941.097	411.455	1.610.983	1968	1.560.658	132.785	232.042	749.686	2.675.171
1951	201.400	76.241	926.310	447.931	1.651.882	1969	1.653.916	108.438	174.688	773.854	2.710.896
1952	203.070	106.511	957.211	454.502	1.721.294	1970	1.696.303	109.756	117.180	763.502	2.686.741
1953	214.875	119.498	935.215	420.613	1.690.201	1971	1.734.708	95.711	74.867	803.868	2.709.154
1954	254.427	129.361	918.385	484.357	1.786.530	1972	1.807.220	82.820	29.661	817.771	2.737.472
1955	300.823	149.832	928.861	510.239	1.889.755	1973	1.853.047	71.517	21.900	796.676	2.743.140
1956	329.170	165.440	921.551	548.865	1.965.026	1974	1.820.396	55.717	15.280	822.283	2.713.676
1957	369.230	174.764	862.478	549.590	1.956.062	1975	1.781.770	38.537	12.597	809.101	2.642.005

AU: Autobús; TR: Trolebús; TRA: Tranvía; ME: Metro.

FUENTE: INE: *Anuarios*.

Transporte de pasajeros en entorno interurbano, 1940-1975 (en miles)

	AUTOBUS	TREN	TOTAL		AUTOBUS	TREN	TOTAL
1940	51.028			1958	173.569	127.609	301.178
1941	49.562			1959	183.879	124.257	308.136
1942	48.868	107.823	156.691	1960	189.010	108.838	297.848
1943	57.227	115.396	172.623	1961	203.416	114.861	318.277
1944	60.082	114.485	174.567	1962	212.310	128.458	340.768
1945	45.818	100.485	146.303	1963	249.786	147.440	397.226
1946	48.759	98.963	147.722	1964	316.186	168.646	484.832
1947	62.626	109.503	172.129	1965	319.450	174.101	493.551
1948	65.123	115.084	180.207	1966	358.553	176.179	534.732
1949	76.441	110.054	186.495	1967	360.730	159.826	520.556
1950	85.844	107.454	193.298	1968	386.953	148.008	534.961
1951	93.029	108.397	201.426	1969	454.500	158.844	613.344
1952	103.239	114.615	217.854	1970	491.455	164.388	655.843
1953	109.927	115.651	225.578	1971	489.209	166.500	655.709
1954	115.640	114.435	230.075	1972	506.753	177.882	684.635
1955	125.187	117.179	242.366	1973	538.210	193.327	731.537
1956	146.152	123.283	269.435	1974	571.165	198.747	769.912
1957	161.226	124.275	285.501	1975	567.085	199.600	766.685

FUENTE: INE: *Anuarios*.

Transporte terrestre de pasajeros, 1940-1975 (en miles)

	URBANO	INTERURBANO	TOTAL		URBANO	INTERURBANO	TOTAL
1940				1958	2.074.232	301.178	2.375.410
1941				1959	2.112.594	308.136	2.420.730
1942		156.691		1960	2.120.895	297.848	2.418.743
1943		172.623		1961	2.186.335	318.277	2.504.612
1944		174.567		1962	2.297.553	340.768	2.638.321
1945		146.303		1963	2.361.098	397.226	2.758.324
1946		147.722		1964	2.387.579	484.832	2.872.411
1947		172.129		1965	2.623.487	493.551	3.117.038
1948		180.207		1966	2.741.577	534.732	3.276.309
1949		186.495		1967	2.699.433	520.556	3.219.989
1950	1.610.983	193.298	1.804.281	1968	2.675.171	534.961	3.210.132
1951	1.651.882	201.426	1.853.308	1969	2.710.896	613.344	3.324.240
1952	1.721.294	217.854	1.939.148	1970	2.686.741	655.843	3.342.584
1953	1.690.201	225.578	1.915.779	1971	2.709.154	655.709	3.364.863
1954	1.786.530	230.075	2.016.605	1972	2.737.472	684.635	3.422.107
1955	1.889.755	242.366	2.132.121	1973	2.743.140	731.537	3.474.677
1956	1.965.026	269.435	2.234.461	1974	2.713.676	769.912	3.483.588
1957	1.956.062	285.501	2.241.563	1975	2.642.005	766.685	3.408.690

FUENTE: INE: *Anuarios*.

Sistema de transporte de viajeros por carretera en entorno interurbano, 1940-1975

	EMPRESAS	AUTOBUSES	LÍNEAS	KILOMETROS	VIAJEROS
1940	904	3.165	1.572	69.230	51.028
1941	968	3.179	1.670	73.566	49.562
1942	1.023	3.336	1.742	79.155	48.868
1943	1.074	3.507	1.836	84.661	57.227
1944	1.112	3.388	1.904	85.743	60.082
1945	1.097	3.319	1.852	82.426	45.818
1946	1.096	3.591	1.915	79.073	48.759
1947	1.124	3.815	2.001	84.894	62.626
1948	1.145	4.134	2.062	89.077	65.123
1949	1.167	5.074	2.130	90.111	76.441
1950	1.307	5.175	2.451	99.611	85.844
1951	1.299	5.302	2.446	102.696	93.029
1952	1.308	5.421	2.489	104.786	103.239
1953	1.310	5.630	2.524	108.373	109.927
1954	1.398	5.976	2.792	119.492	115.640

Sistema de transporte de viajeros por carretera en entorno interurbano, 1940-1975 (continuación)

	EMPRESAS	AUTOBUSES	LÍNEAS	KILOMETROS	VIAJEROS
1955	1.417	6.190	2.771	124.644	125.186
1956	1.428	6.307	2.803	127.094	146.152
1957	1.432	6.466	2.753	128.720	161.226
1958	1.445	6.578	2.779	130.255	173.569
1959	1.436	6.658	2.759	132.741	183.879
1960	1.411	6.784	2.762	133.730	189.010
1961	1.409	7.669	2.791	136.969	203.416
1962	1.348	7.140	2.690	139.304	212.310
1963	1.361	7.341	2.772	138.020	249.787
1964	1.376	8.281	2.952	162.398	322.250
1965	1.461	8.252	4.201	175.284	319.450
1966	1.383	8.156	4.413	203.513	358.553
1967	1.488	9.106	4.691	211.632	360.730
1968	1.479	8.488	4.714	196.998	386.953
1969	1.431	10.064	4.779	214.670	454.500
1970	1.382	10.139	4.813	203.163	491.455
1971	1.341	10.379	4.657	206.149	489.209
1972	1.303	10.665	4.692	201.062	506.753
1973	1.286	10.827	4.597	195.869	538.210
1974	1.241	11.153	4.659	214.427	571.165
1975	1.209	11.164	4.548	203.531	567.085

FUENTE: INE: *Anuarios*.

BIBLIOGRAFÍA

- ALZOLA MINONDO, P. (1979): *Historia de las obras públicas en España*. Madrid.
- ARTOLA, M. (1978): *Los ferrocarriles en España, 1844-1943*. Madrid: Banco de España, Servicio de Estudios.
- BACHAUMONT, L.P. DE (1762-1771): *Memoires secrets pour servir a l'histoire de la republique des letres*. Paris.
- BLANCO LOSADA, L. (1960): "La industria automovilística en España", *Información Comercial Española*, núm. 36, pp. 211-239.
- CALVO, A. (1985): "Los inicios de la industria del automóvil", en: *Historia urbana del Plá de Barcelona*. Barcelona: Instituto Municipal de Historia.
- CASTRO VICENTE, M. (1967): *Historia del automóvil*. Barcelona: CEAC.
- CIURO, J. (1970): *Historia del automóvil en España*. Barcelona: CEAC.
- COMÍN, F. (1996): *Historia de la Hacienda Pública: España, 1808-1995*. Barcelona: Crítica.
- COMÍN, F.; MARTÍN ACEÑA, P.; MUÑOZ RUBIO, M.; VIDAL OLIVARES, J. (1998): *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*. Madrid: Anaya.
- CUÉLLAR VILLAR, D. (2001): "La mecanización del transporte por carretera: redes y empresas en el sureste andaluz (1900-1950)", *VII Congreso de la Asociación de Historia Económica*. Zaragoza.
- CUÉLLAR VILLAR, D. (2003): *Los transportes en el sureste andaluz, 1850-1950. Economía, empresas y territorio*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- DELEGACION DEL GOBIERNO PARA LA ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE (1947): *Resumen del sexto período de actuación: 1 de julio de 1945 a 31 de diciembre de 1946*. Madrid. *Gaceta de Madrid*, de 10/02/1926.

- GIMENO, P. (1993): *El automóvil en España. Su historia y sus marcas*. Madrid: RACE.
- GÓMEZ MENDOZA, A. (1989): *Ferrocarriles, industria y mercado en la modernización de España*. Madrid.
- HERNÁNDEZ MARCO, J.L. (1996): “La oferta automovilística en España antes del SEAT 600: 1906-1957”, *Economía Industrial*, núm. 307, pp. 131-148.
- INE (1947): *Anuario Estadístico de España, 1946-1947*. Madrid.
- INE (1967): *Estadística del transporte. Transporte terrestre (no ferroviario), 1865-1965*. Madrid.
- MARTÍN, E.F. (1994): “Grandes inventos para un mundo más pequeño”, *Revista del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente*, núm. 422, (monográfico sobre “Historia de las Comunicaciones en España”), pp. 156-173.
- MARTÍN, L. (1985): “Tercera encuesta nacional del transporte de mercancías por carretera”, *Revista del Ministerio de Transporte, Turismo y Comunicaciones*, núm. 16-17.
- MINISTERIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (1983): *Estadísticas de transportes. Series cronológicas, 1950-1980*. Madrid.
- MUÑOZ, M. [dir.] (2005): *Historia e los ferrocarriles de vía estrecha e España*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- MUÑOZ, M.; SANZ, J.; VIDAL, J.: *Siglo y medio de ferrocarril en España. Economía, industria y sociedad*. Madrid: Instituto de Cultura Juan Gil-Albert, Caja de Ahorros del Mediterráneo / Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- ORTIZ ECHAGÜE, J. (1958): *Previsiones de la expansión del mercado del automóvil en España y posible competencia*. Madrid: Gráficas Reunidas.
- PATRONATO NACIONAL DE FIRMES ESPECIALES (1931): *Memoria de los trabajos efectuados desde la creación del Circuito, en febrero de 1926, al 31 de diciembre de 1930. Obras que se proyecta ejecutar en 1931 y liquidación del último ejercicio económico*. Madrid.
- PELLEJERO MARTINEZ, C. (2002): “La actuación del Estado en materia turística durante la Dictadura de Primo de Rivera”, *Revista de Historia Económica*, núm. 1, pp. 149-158.
- PEYPOCH, L. (¿1927?): *Construcción de albergues para automovilistas en las principales carreteras del Reino*. Archivo General de la Administración, Sección Cultura, caja 11.980.
- RODRÍGUEZ LÁZARO, J. (1997): “Las primeras autopistas españolas, 1927-1936”, *Carreteras*, núm. 89, pp. 295-318.
- RUIZ, M. et al. (1985): *Cien años de automóvil, 1886-1896*. Barcelona: Difusora Internacional.
- SAN ROMÁN GÓMEZ, E. (1995): *La industria del automóvil en España. El nacimiento de SEAT*. (Documento 9503). Madrid: Fundación Empresa Pública.
- SAN ROMÁN GÓMEZ, E. (2001): “Política económica y atraso automovilístico, 1900-1939: España y Japón en perspectiva”, *VII Congreso de la Asociación de Historia Económica de España*. Zaragoza.
- TAMAMES, R. (1973): *La República. La era de Franco*. Madrid: Alianza
- TAMAMES, R. (1995): *La economía española, 1975-1995*. Madrid.
- URIOL SALCEDO, J.I. (1990): *Historia de los caminos de España*. Madrid.