

El transporte por carretera, siglos XVIII-XX

Esperanza Frax y Santos Madrazo
Universidad Autónoma de Madrid

Por respeto al lector debemos avisarle que en estas páginas sólo se alude a algunos aspectos de las rutas y el transporte durante los siglos XVIII-XX. Podemos, sin embargo, adelantar que en el espíritu y los planes de esta revista no se van a marginar, ni mucho menos, otros momentos y espacios de los caminos y los tráficos, ya sean de la época romana, medieval o moderna. Del mismo modo, la envergadura del mundo de las comunicaciones hace que estas líneas sean únicamente un recordatorio y una llamada a tratamientos más exhaustivos y profundos.

En una segunda advertencia animamos al lector a que no sea indulgente con quienes, al escribir sobre el estado de la cuestión de un determinado tema, caemos en el vicio de atender más a la historiografía que a la propia historia. Creemos, por el contrario, que el interés y el objetivo de estas páginas radica en contar la investigación hecha en el terreno de estudio de la trama histórica del transporte y las comunicaciones.

Nos gustaría, por último, adelantar que en dicha trama histórica se ha investigado poco sobre las rutas y el transporte *en sí* (trazados, estado, naturaleza y extensión de los caminos y carreteras; medios de transporte, postas, posadas y otras condiciones de los desplazamientos; dirección y volumen de los tráficos de personas, mercancías y noticias; políticas ruterías y de transporte; etc.) y menos aún sobre *su relación* con otros hechos sociales y económicos. Si por este lado los resultados son todavía insuficientes, por el lado del localismo, la erudición, las simples impresiones o el recurso fácil a los libros de viajeros, se ha contribuido en exceso a desagregar y deformar la referida trama histórica de las comunicaciones. Teniendo en cuenta estas carencias y defectos –y desde luego los avances realizados– haremos tres calas en el transporte por carretera de los siglos XVIII, XIX y XX, con la pretensión de acercarnos y animar a reconstruir la propia historia de tales flujos.

EL TRANSPORTE PREFERROVIARIO

Hace años que sobre las rutas y el transporte español por carretera cayó una pesada losa, en cuya inscripción se leía que los caminos de la época preferroviaria eran tan malos que hasta la irrupción del ferrocarril el tráfico regular era inexistente, mientras que el transporte a lomo o en carro suponía cargas reducidas y por ello a precio prohibitivo. Dado que, además, la solución del transporte por canales estaba condenada de antemano, estaríamos ante un modelo de transporte de una economía estancada que se mostraba incapaz de ofrecer servicios regulares y a bajo coste a una economía en desarrollo. Para que no cupieran dudas se precisaba que el sistema de transporte español había alcanzado en el siglo XVIII el límite de sus posibilidades, por lo que en la primera mitad del XIX apenas si hubo cambios. Y se remataba: de no haber sido por el ferrocarril pocos serían los viajeros y las mercancías dispuestos a cubrir largas distancias por unos medios de transporte lentos, caros e inseguros.

Esta es en pocas palabras la tesis que se expone en obras como las de Ringrose, Artola y Gómez Mendoza¹, cuyas conclusiones, aparentemente lógicas y bien articuladas, pronto adquirieron carta de naturaleza en los manuales de historia de España y buena parte de los trabajos de historia económica y social. Pero lo más chocante de este exitoso planteamiento fue que el supuestamente escaso volumen de bienes y personas transportados por camino derivaba de las impresiones de unas condiciones intolerables de los caminos, y no de un análisis documentado de los flujos reales de transporte.

A falta de hechos, el referido planteamiento sólo podía esgrimir una relación estocástica (conjeturas) y una especie de razonamiento mimético: si, incluso en Inglaterra, los historiadores habían elevado a poco menos que dogma de fe que el tráfico rodado anterior al ferrocarril era escaso y la principal forma de transporte era el canal y el cabotaje², en España —país económicamente atrasado y con una geografía que vetaba la construcción de canales— los flujos de transporte tenían que ser *a fortiori* más escasos.

A abonar esta tesis de que la centuria anterior al ferrocarril era un período preferroviario sin apenas matices, también ayudó el que los autores citados se dejaran fascinar por el tráfico a gran distancia y por el comercio entre continentes, lo que significaba que frente al oro, la plata y las especias, los intercambios en el interior de un país eran cosa de poco lustre, negocio de campesinos. Craso error, pues tampoco en este campo los hechos les daban la razón, al margen de ignorar otras líneas de investigación que, inspiradas en autores tan dispares como Adam

¹ Ringrose (1972), Artola. (1978) y Gómez Mendoza (1982).

² Dyos y Aldcroft (1974) y Deane (1979).

DOSSIER

Smith y Marx, estaban comprobando que “cuanto más lejano y exótico es un intercambio, más intrascendente es desde el punto de vista de la sociedad considerada globalmente”. Por el contrario, “en sociedades en que el 90 por 100 de las personas vivía del cultivo de la tierra, y en las que de su trabajo salía poco menos del 90 por 100 del producto nacional, ha de ser, por fuerza, cerca de estos agentes de la producción donde busquemos las claves de los cambios fundamentales”³.

Ignorar estas y otras realidades –las transformaciones que hicieron posible el crecimiento económico antes de 1850 y, por ende, que los ferrocarriles surgieron para recoger unos tráficos que ya existían– llevaron a considerar al ferrocarril como el *deus ex machina* del mercado interior o el “héroe” y la “locomotora” de la economía española, o a que se dijera cosas tan insignificantes como que la incidencia en la economía del maquinista de un tren supera en no sabe cuantas veces a la de un arriero (desconociendo que las comparaciones para que tengan alguna virtualidad exigen comprender la lógica generalizada en acción en todo el conjunto social), lo que sin duda era echarse en brazos de la concepción de una historia lineal, además de confundir el gálibo con el galipote.

Algo ha cambiado. Algunos estudiosos, partiendo no de conjeturas sino de realidades –y de no confundir caminos con tráficos– comienzan a reconocer que el volumen de bienes transportados por camino fue más grande que el sugerido por las impresiones de unas condiciones intolerables de las rutas. Se reconoce, por ejemplo, que Londres ya tenía en el siglo XVII una densa trama de transportistas que la ligaban con las provincias; que muchas capitales y ciudades de provincia estaban relacionadas entre ellas y con sus *hinterland* y, sobre todo, que había un tráfico comarcal y local considerable, incluso en regiones apartadas. Esta es, sin duda, una nueva imagen que ya asoma en las obras de diversos historiadores⁴ y está presente, de forma más decidida, en las investigaciones que sobre empresas de transporte de los siglos XVII y XVIII han llevado a cabo Gerard Turnbull y Dorian Gerhold⁵. En estos autores se subrayan, incluso, las ventajas del transporte terrestre sobre el transporte por agua –afectado el cabotaje por el viento y el canal por el hielo, las menguas de agua y los trabajos de mantenimiento– que le harían más rápido y de mayor confianza; es más, hasta los bienes perecederos y los de alto valor preferirían el terrestre, pues la rapidez y certeza de que llegarán son factores tan importantes que un ligero incremento del precio del transporte sería irrelevante comparado con la citada celeridad y certeza. Pero lo que es más importante: comprueban paso a paso el papel del transporte rodado, que ya en el siglo XVII comenzaría a soldar la economía inglesa y promover un sistema de mercado cen-

3 Fontana (1973) y Sereni (1980).

4 Albert (1972), Villan. (1976), Chartres (1977), Pawson, (1977) y Hey (1980).

5 Turnbull (1979) y Gerhold (1993).

trado en la capital, lo que contribuyó al crecimiento de Londres, a la difusión de la influencia de Londres y, en definitiva, a la formación de un mercado nacional (¡ya en el siglo XVII y sin ferrocarril!).

Esta nueva imagen, más rica y matizada, también aparece en estudios sobre las rutas y el transporte de otros países, bien es cierto que en algunos con más frenos u obstáculos que en otros⁶. También en España están surgiendo cada vez más ejemplos de transporte en los que, a partir del aumento de la productividad agrícola para crear excedentes y poder liberar mano de obra a favor de otros sectores, se amplían los intercambios de mercancías entre zonas de producciones distintas que así se complementan e integran. El reverso de esta nueva situación ya apunta en algunos trabajos seminales⁷ que, como luego veremos, están teniendo continuidad. Baste por el momento adelantar que este nuevo planteamiento de los desplazamientos de personas, mercancías y noticias durante la época moderna ocupa ya un puesto relevante en obras generales, caso de los *150 Años de Historia de los Ferrocarriles Españoles*, en el haber de Francisco Comín, Pablo Martín Aceña, Miguel Muñoz Rubio y Javier Vidal. O que se le dedique un resumen extenso y estimulante en el reciente manual de historia económica y social de Alberto Marcos. En ambas obras, además, la red viaria y la especialización del transporte se sitúan en sus justos términos, es decir, como factores importantes y necesarios para el desarrollo de la producción y todo tipo de intercambios.

Pero antes de anotar los resultados de estas nuevas investigaciones y enfoques, conviene aclarar si existe una correlación entre la red viaria y los tráficos o, en otras palabras, cuál de las dos redes –las carreteras o los caminos– permite situarse más cerca de los flujos reales y absorber mejor las variaciones de la circulación.

La diferenciación de los caminos –con el criterio de calidad de revestimiento del firme, es decir, las carreteras– aparece a medida que se desarrolla la política rutera a partir de 1749, o si se prefiere desde 1761. La construcción de esta red de carreteras implica un montón de novedades: introduce una nomenclatura o diferencias entre las rutas, provoca la fijación de trazados y una diversidad de actuaciones, viene acompañada de una inspección regular a cargo del ingeniero y de una cartografía o inventario permanente, asociado a una estadística rutera, exige una financiación regular y responde, en última instancia, a una demanda económica y política. En teoría, con todas estas innovaciones se entraría, a partir de 1750, en una nueva y decisiva etapa de la construcción rutera. Pero la realidad es menos halagüeña:

- el aumento del número de ingenieros es muy lento,
- hay frenos para obtener una información homogénea de la red,

⁶ Arbellot (1973), De Vries (1978), Lepetit (1984), VV.AA. (1986) y Arbellot y Lepetit (1987).

⁷ Cabo. (1955), Fontana (1973) y Torras (1991).

DOSSIER

DOSSIER

- las preocupaciones estadísticas se olvidan de la red y no hay un plan general de equipamiento sino de privilegiar ciertas rutas,
- la monumentalidad y la naturaleza administrativa priman sobre la función económica,
- la cartografía rutera sufre la carencia de datos topográficos y del tardío levantamiento de un mapa moderno de España (el "Atlas Geográfico de España" de F. Coello y la "Carta Geográfica de España" parten de 1853),
- la clasificación de las rutas es también tardía, lo mismo que la adopción de una financiación presupuestaria y capitalista aplicadas a las carreteras,
- se confirmó el dispositivo radial que tenía su origen en la privilegiada red postal de fines del siglo XVI.

El resultado de todo esto será que, hasta pasado 1850, no disponemos de una cobertura cifrada y detallada de la red, una red española que después de 100 años no llega a los 8.000 km (momento en que la francesa sobrepasa los 45.000). Y de esos 8.000 km más de la mitad corresponde a los trazados que salen de Madrid en busca de los departamentos marítimos, aduanas más concurridas y algunas capitales de provincia. Queda claro que esto no es una red sino un conjunto de líneas que salen de Madrid. Y poco más. Por tanto, si hablamos de rutas de transporte, es decir, de circulación, lo importante será analizar la densidad y diversidad de tales rutas. Pues bien, la combinación de ambos mapas de densidad y diversidad arroja una conclusión: no hay una unidad rutera y sí hay hasta 5 o 6 niveles de equipamiento, comenzando por la alta capilaridad madrileña, y terminando por alguna provincia que todavía en 1850 desconoce lo que es una ruta pavimentada. España, en suma, permanece hasta mediados del siglo XIX con una red pavimentada insuficiente, con una débil integración de los circuitos de cambio, con la existencia de aislamientos que impiden la apertura fácil de las comarcas a las carreteras más próximas y con la típica red en espina de pez, demostrándose una vez más –como dice Bernard Lepetit– que los ejes de transporte son signos y fuentes de desigualdad.

Pero esta imagen es también simplificadora, pues olvida que ese siglo crucial que va de 1750 a 1850 estuvo cargado de dinamismo, y que las rutas pavimentadas, a pesar de sus rigideces y limitaciones y a que se revelan incapaces de beneficiar a los conjuntos regionales, desigualmente desarrollados y mal conectados entre sí,

- contribuyen al transporte regular de viajeros,
- suponen *per se* una mudanza de las posadas y otros servicios,
- se implican en la mutación de la naturaleza de los peajes,
- facilitan el abasto de Madrid y la expedición de servicios desde la capital, al margen del estímulo de los mercados cerealícolas castellanos, la demanda de ciertas manufacturas y la redistribución de diversos artículos,

- colaboran y reflejan los cambios en el mundo del nacer, morir, vivir, conocer..., como demuestra la distancia que hay entre los Ponz, Campomanes y Pérez Bayer, a quienes Larra, Mesonero Romanos o Ramón de la Sagra consideran poco menos que antediluvianos.

En cuanto a los caminos térreos, de piso o firme natural, constituyeron durante siglos el casi único soporte material por el que circularon las personas, las noticias, los excedentes comercializables y otros tipos de flujos. Se trata de unos caminos que el tráfico no diferencia de manera suficiente y duradera y es muy difícil hallar los elementos que permitan distinguir entre ellos las diferentes rutas. Por ello, también, su extensión abarca docenas de miles de Km. Los mapas de Tomás López, por ejemplo, reconocen más de 200.000 km., así como 23 pasos divisorios entre la Meseta y Asturias o 106 pasos pirenaicos entre España y Francia. Siempre se ha dicho que estos caminos reflejan el arcaísmo y la indiferenciación de la red viaria, pero no se ha reparado lo suficiente en la trascendencia de esta red térrea y descentralizada, por la que durante siglos circularon miles de carros y caballerías, haciendo posible los intercambios de lo que en una parte sobra por lo que en otra falta. Sobre ella rueda y cabalga buena parte del hormiguelo de ferias y mercados, transportando trigo, vino, aguardiente, aceite, sal, nieve, tejidos, cuchillos, materiales de construcción... Tráficos modestos en apariencia, pero de ellos surgieron las bases del crecimiento económico moderno y no, como se ha dicho antes, de las naves que traían los tesoros de las Indias.

Tampoco deja de ser significativo que el servicio postal realizado por medio de carros, caballerías y peatones, en 1867, recorra diariamente 105.990 km, ocho veces más que el ferrocarril. Son estos caminos térreos, en definitiva, los que permiten considerar la red como conjunto de líneas que generan, juntas, índices crecientes de conexión y accesibilidad. Es esta red, con su largo pasado, la que no sólo permite los flujos y evita los estrangulamientos sino la que incentiva la producción y favorece la demanda social. Y en estas rutas el protagonismo lo ejercen los campesinos. Es cerca de ellos donde hay que buscar los cambios y la superación de etapas en la formación del mercado interior, que se mantiene por medio de los miles de carros y mulas que circulan por esa densa malla de trazados de toda España.

Recapitulando. No creemos que a estas alturas pueda decirse que el transporte discorra casi todo igual en la centuria anterior al ferrocarril, cuando precisamente en ese siglo se van poniendo los fundamentos del crecimiento económico que luego recogerá el ferrocarril. Nada más convincente al respecto que un pasaje de Pascual Madoz, donde estima que antes de entrar en funcionamiento el ferrocarril Madrid-Aranjuez, ya hacían este trayecto por carretera nada menos que 114.000 personas y 67.000 Tm. al año. Sus cálculos prevén 200.000 pasajeros y 100.000 Tm. cuando funcione el tren. Blanco y en botella: había tráfico. Y lo difícil –en rigurosa perspectiva histórica– era crear esos tráfico, generar esa demanda. Lo fácil era recogerla.

DOSSIER

DOSSIER

Pueden ponerse otros ejemplos. Por los años 1760-1766, Madrid requería para su consumo anual unas 750.000 fanegas de trigo y varias docenas de miles de cebada. Como la producción autóctona no alcanzaba, se importó con destino a la Corte un mínimo de 1.710.064 fanegas de trigo y 48.296 de cebada, que fueron llegando a los puertos de Santander, Valencia, Alicante y Cartagena. A través de una de las mejores series que se conservan para estudiar el transporte en la España del Antiguo Régimen (Archivo General de Simancas, Tribunal Mayor de Cuentas, legajos 1-153) se puede comprobar que a los citados puertos acudieron varios miles de carreteros, galereros y arrieros de media España, en la demostración más palmaria de que la ubicuidad de la oferta de transporte superó obstáculos y venció las distancias para no estrangular la distribución. Pero no hace falta recurrir al ejemplo de una capital privilegiada, pues el caso de Cataluña es más esclarecedor, pues con una red caminera deficiente, apenas pavimentada, logró articular con éxito un mercado interior regional activo, lo que, según han contado Vilar, Fontana, Nadal, Torras o Pere Pascual, resultó clave para el desarrollo capitalista posterior, al mismo tiempo que ilustra el hecho de que redes ruterías regionales *similares* conducen a desarrollos *diferentes* de la actividad económica.

Es cierto que el mercado interior es, dentro de la actividad económica y las relaciones sociales del Antiguo Régimen, uno de los problemas peor conocidos, siendo este papel de cenicienta también atribuible a las rutas y el transporte. Con todo, a las investigaciones y enfoques ya referidas se puede añadir la apertura de algunas otras vetas. Veamos.

Los historiadores Jaume Torras, José Ignacio Gómez Zorraquino, Guillermo Pérez Sarrión y algunos otros están consolidando una línea de investigación, centrada en la penetración textil catalana en los mercados interiores de Aragón y de otras regiones, Madrid incluido. Pero, al margen de la acumulación de capital y de experiencias que ello supuso para Cataluña, destacan que dicha penetración pudo contribuir, además, a disolver los obstáculos señoriales en el mundo rural, ya que las compañías catalanas también se dedicaron a la explotación de recursos agrarios (arriendo de rentas y derechos señoriales, comercialización de excedentes, etc.), lo que suponía asimismo movilizar contingentes de transporte para trasladar dichas mercancías, de un menor valor añadido que las manufacturas y, por ende, de costes más elevados de transporte. Este tema de las "diásporas comerciales" se ha revalorizado en el libro de Assumpta Muset, en el que se capta con precisión el impacto de los cientos de negociantes y trajineros de Copons y Calaf (comarca de Noya) en el interior peninsular; un alcance que recogen los trabajos de Picazo y Lemeunier (Murcia), Franch Benavent (Valencia), Melón (Extremadura), González Enciso e Isabel Miguel (Castilla la Vieja), Carmona (Galicia), Zylberberg (Madrid), etc. Estamos, desde luego, ante logros de alto interés en el mundo de los intercambios y la integración, aunque no supongan el establecimiento y normalización

de un mercado de ámbito peninsular, debido a los obstáculos que todavía en el siglo XVIII presentaba el interior español. Pero han valido para que Torras cuestionara desde hace un tiempo la tesis tradicional de la inexistencia de un mercado interior en la España del siglo XVIII.

Con este tipo de líneas están comprometidas otras investigaciones, como la que ha realizado José Ubaldo Bernardos, centrada en el papel que juegan los arrieros comerciantes segovianos de Sangarcía y Etreros en las relaciones de Castilla y Madrid. Otro espacio en el que comenzamos a movernos con alguna facilidad es el de los tráficos entre Castilla y Galicia, merced a los trabajos de Martín Galindo y Laureano Rubio, aunque este último da primacía a las familias sobre los flujos mercantiles, cosa que no ocurre en la monografía de Angel Cabo sobre la pujanza transportista de la comarca salmantina de La Armuña. Por el contrario, seguimos sabiendo muy poco de los argollanos, cervatos, sanabreses, ancareses, campurrianos, pasiegos, cerveranos y un larguísimo etcétera en el que tienen cabida desde los cabañiles hasta los merceros.

No creemos que sea este el momento de valorar los estudios zonales que se han hecho sobre la red viaria, recordar algunas aportaciones de historiadores franceses o comentar los pocos trabajos sobre la primera mitad del siglo XIX. Algunos de ellos se citan en la bibliografía y en todos nos hemos apoyado para redactar las páginas anteriores y los párrafos que siguen a continuación.

Los cambios en el transporte durante la época moderna no fueron repentinos ni drásticos. Dichos cambios constituyen la historia de un largo catálogo de detalles, que tenían más que ver con la *organización* que con la *tecnología*. Se insertan y constituyen un aspecto de esa "otra revolución industrial", de la que hablan Maxine Berg y los autores de la "Industrialización antes de la industrialización", que experimentó un significativo desarrollo, aunque sin grandes empresas ni fuertes cambios tecnológicos. Es a partir de estos enfoques como debe entenderse el impacto del transporte y su contribución al desarrollo económico y social. Y no seguir despreciando –como se hizo con frecuencia– el papel de este transporte ferroviario, a causa de la ausencia de cambios drásticos en sus servicios. Creo (y me apoyo en Turnbull, Gerhold, Bernardos...) que ahí está el error de planteamiento, pues precisamente es en la ubicuidad del tráfico arrieril y carreteril y en la ausencia de cambios drásticos, donde está la clave para entender el significado y alcance del transporte en los siglos modernos.

Porque la perspectiva de un historiador que analiza la función del transporte en las formaciones sociales debe partir de considerar el transporte, no como un simple servicio a suministrar sino como una distancia a superar, unos obstáculos a vencer. Por tanto, más que hacer comparaciones entre diferentes formas de transporte (comparando inevitable y desfavorablemente el carro y la mula con el tren), los servicios de transporte deben ser valorados por el grado en que se supe-

DOSSIER

DOSSIER

ran las dificultades e impedimentos, cuya distancia afectó a los bienes de primera necesidad, manufacturas, artículos de consumo indirecto, noticias y viajeros. Visto así, no creo que quepan dudas de que el transporte de la época moderna hizo una temprana y gran contribución a superar los obstáculos de la distancia. E hizo mucho también –dentro de un orden– por soldar una economía compartimentada y promover un sistema de relaciones centrado en las ciudades y regiones, que así se fueron integrando. Es, en definitiva, en su contribución a crear y mantener un mercado interior durante siglos, y a promocionar la creciente relación entre las ciudades y el medio rural –con todas las ramificaciones que se derivan de ello y que no sólo eran económicas–, donde ha de buscarse y encontrarse la transcendencia del transporte en los tiempos modernos. Todo lo que sea prescindir de esto es echarse en brazos de la tecnología y el progreso lineal, pensando que eso puede arreglar todos nuestros problemas.

LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XIX

Este apartado sería mejor dejarlo en blanco, ya que del transporte por carretera en este período lo ignoramos casi todo. Podemos decir de tal período que ha tenido mucho peor suerte que el canal de Castilla o el cabotaje, que si bien entró en el siglo XIX con enormes limitaciones, su volumen de transporte entre 1860 y 1920 llegó a representar como el 12 por 100 del efectuado por ferrocarril. Ha sido éste, sin duda, el que ha atraído la atención de los historiadores, hasta el punto de que todo cuanto ocurre en esa segunda mitad del XIX se atribuye al ferrocarril: la reducción del precio de transporte, el ahorro social, la integración del mercado interior, la movilidad de los españoles, etc. La carretera no cuenta, y si en algún caso se la recuerda es para achacar que el ferrocarril no halló en ella la complementariedad necesaria.

La ignorancia que tenemos sobre el transporte por carretera es tan grande que resulta imposible hasta formular alguna hipótesis que, de entrada, cuente con algún respaldo. Sólo cabe imaginar que alguna importancia tendrían las carreteras si nos creemos la longitud de su red en las siguientes fechas:

AÑO	KM CARRETERAS
1849	8.000 (<i>circa</i>)
1855	10.323
1868	17.544
1890	28.621
1908	41.466

Estos guarismos dan a entender que durante este lapso de sesenta años se construyó un promedio de casi 700 km de carreteras de primero, segundo y tercer orden (sin contar las carreteras provinciales y los caminos vecinales). Dicho promedio no está nada mal, sobre todo si se compara con los 80 km. al año que se construyeron durante los cien años anteriores. Por otro lado, parece ser que desde 1868 en adelante las carreteras de primero y segundo orden apenas experimentaron incremento, que se lo llevaron las de tercer orden, prueba de que, aunque tardíamente, la concepción radial y arborescente de la red viaria estaba dando paso a un dispositivo reticular.

Cabe también pensar que tamaña extensión de la red de carreteras no se correspondería con las estériles "carreteras parlamentarias", ni que cayeran en el puro derroche los dos mil millones de pesetas destinados a su construcción. Podemos suponer, por el contrario, que algunas mercancías circularían por dichas carreteras, pues habida cuenta de las tarifas y rendimiento de los 887 portazgos existentes en 1868, habría que pensar en un volumen de transporte de varios millones de Tm. anuales. Podríamos, asimismo, considerar la abundancia de líneas regulares de viajeros y de empresas mixtas de mercancías y pasajeros, la concurrencia y transacciones en ferias y mercados, el internamiento desde el litoral, el abastecimiento de muchas ciudades y villas, el número de pueblos a los que llega diariamente el correo por camino, etc., etc.

Pero no vamos a seguir haciendo deducciones en el aire, pues por la vía de las conjeturas lo mismo resulta que las carreteras y los caminos estaban situadas más cerca de los flujos reales que la red férrea, y absorbían mejor las variaciones de la circulación que el propio ferrocarril. Ya nos gustaría que alguien se dejara llevar por la tentación de verificar esta hipótesis, aunque de entrada pueda parecer tan fantasmagórica como inventariar serpientes de cascabel en el madrileño parque del Retiro. O quizás no.

EL TRANSPORTE EN EL SIGLO XX

Por el momento nos movemos dentro de los cauces admitidos, es decir que el ferrocarril se convierte, durante la segunda mitad del siglo XIX, en el eje del sistema de comunicaciones, desplazando al transporte por carretera y teniendo una enorme incidencia en la economía y la vida de los españoles. A comienzos del siglo XX se produce otra vuelta de tuerca que presta su fisonomía definitiva al mundo que nos rodea: la carretera vuelve a ser el medio de transporte por excelencia, esta vez de la mano de un nuevo vehículo, el automóvil, que ha sustituido la tracción animal por el motor de explosión, el neumático y el petróleo en una revolución imparables que cien años después puede afirmarse que, en cierta medida, está devo-

DOSSIER

DOSSIER

rando al mundo en que nació. El ferrocarril queda relegado a un papel secundario en el sistema de transportes terrestres.

Sin embargo, este nuevo cambio, sus ritmos, causas y efectos, no parecen haber despertado entre los historiadores el mismo entusiasmo que trajo consigo la aparición del ferrocarril, y esto es no sólo aplicable a nuestro país sino también a otros, incluso a aquellos que fueron la cuna del automóvil. Tan característico como fue el ferrocarril para el siglo XIX lo son la carretera y el automóvil para el XX, y sin embargo siguen siendo grandes desconocidos.

Las razones que justifican este olvido son habitualmente la escasez, dificultad de elaboración o falta total de fuentes en algunos casos, para abordar los distintos problemas que nos plantea el nuevo vector. Todo ello provoca la carencia de investigaciones sobre los aspectos más fundamentales. La información cuantitativa sobre carreteras (construcción, planes nacionales, evolución tecnológica, legislación, controles de tráfico...) y volúmenes transportados, tanto de viajeros como de mercancías, proviene fundamentalmente de las siempre fructíferas Memorias, Anuarios y Estadísticas de Obras Públicas, del Anuario Estadístico de España y otras publicaciones del I.N.E., de las diferentes elaboraciones sobre las anteriores de la Dirección General de Transportes Terrestres, Dirección General de Carreteras, Instituto de Estudios de Transportes y Comunicaciones (todas ellas de Ministerio de Obras Públicas) así como también de la Revista de Obras Públicas y de otras publicaciones periódicas no tan específicas⁸. La información sobre el parque móvil y su desarrollo puede seguirse gracias a las series de matriculación elaboradas por el R.A.C.E., y las Estadísticas del Comercio Exterior para el período anterior a la Guerra Civil (ya que en estos años los vehículos matriculados eran en su gran mayoría de importación) y, desde 1943, los datos provienen de las completas estadísticas de la Jefatura Central de Tráfico. Junto a ellas, completan la información las diferentes publicaciones del Ministerio de Obras Públicas⁹.

La importancia que tiene el ferrocarril para el transporte en el siglo XIX es captada perfectamente por sus contemporáneos; es el instrumento necesario para la modernización de España y esta importancia queda clara en la normativa que regula las relaciones entre ferrocarril y carretera. Ya desde la Ley de Carreteras de Julio de 1857 se considera a este tradicional medio de transporte como subordinado al futuro ferrocarril. Los «caminos ordinarios» van a ser reemplazados con ventaja por los de hierro y por lo tanto el Estado debe de dejar de ocuparse de los primeros; una Orden de Regencia de Abril de 1870 dispone el abandono por parte del aquél

⁸ Como, por ejemplo, la Gaceta de los Caminos de Hierro, la Revista de los Ferrocarriles Españoles, los Anales de Caminos Canales y Puertos, La Ilustración Española y Americana, la España Automóvil o el Madrid Científico.

⁹ Ministerio de Obras Públicas (1960) y (1976-1985), Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones (1983), e Instituto Nacional de Estadística (1987).

de 38 tramos de carretera «paralelos a los de hierro» los cuales no se reintegran nuevamente a la red estatal hasta finales de la década de los 80. La carretera pues, tras la aparición del camino de hierro, pasa claramente a tener un papel secundario en el sistema de transportes considerándose su función básica el conectar las líneas férreas con aquellos lugares que todavía no había alcanzado el ferrocarril.

Este tipo de relación de subordinación puede defenderse en las últimas décadas del siglo XIX cuando el automóvil era considerado poco más que un juguete de ricos, aún inexistente en nuestro país (puesto que los tres primeros se matriculan en 1900) y cuando las carreteras resultan totalmente inadecuadas al nuevo tipo de tracción. Pero poco a poco, desde los primeros años del siglo XX, la progresiva generalización del nuevo vehículo así como la paralela mejora de carreteras y caminos transforman la situación descrita. Comienzan a abrirse algunas líneas regulares de transporte de pasajeros servidas por vehículos movidos por motores de explosión que se convierten en los habituales de los primeros servicios regulares estables. Desde la segunda década del siglo XX las líneas regulares de viajeros se ven acompañadas, aunque en menor medida, por el empleo de camiones para el transporte de todo tipo de mercancías. Hasta 1924, año en el que se explotan 456 líneas regulares de pasajeros¹⁰, no se regula el transporte de viajeros y mercancías por carretera por parte de la Administración. El interés por parte de ésta comienza a manifestarse en Julio de dicho año cuando se crean por Real Decreto la Junta Central y las Juntas Provinciales de Transportes Mecánicos Rodados sobre Vías Ordinarias del Estado con la finalidad de tramitar y controlar las concesiones solicitadas para la explotación de dichos servicios.

Realmente, el primer desarrollo importante del transporte por carretera mediante vehículos de tracción mecánica coincide en el tiempo con la profunda crisis que sufre el sector ferroviario en la segunda década del siglo, momento en el que varios autores¹¹ toman conciencia de la capacidad potencial de la carretera y por lo tanto del problema de su posible relación de competencia o subordinación con el ferrocarril. La Administración, enfrentada a este problema trata de solucionarlo en forma claramente favorable al ferrocarril; basta leer a este respecto la Exposición de Motivos del Real Decreto de Febrero de 1929. Esta disposición modifica la constitución de la Junta Central de Transportes y otorga su presidencia al Director General de Ferrocarriles, y las nuevas normas que establece para la concesión de servicios de líneas regulares de transporte de pasajeros por carretera continúan considerando a éstas como complementarias del ferrocarril. También se concede a éste último un derecho preferente de explotación de aquellos servicios regulares de transporte por carretera en los que pudiera estar interesado. La carretera, repi-

¹⁰ Marañón (1933 a y b).

¹¹ Rodríguez Arango (1926), Bolín (1927).

DOSSIER

DOSSIER

ten una y otra vez las compañías ferroviarias y admite la Administración, se prevale, en su lucha contra el ferrocarril, de la desigualdad existente entre ambos sistemas y de las más favorables condiciones económicas, legales y tributarias en que se desenvuelve la explotación de sus líneas en comparación con el ferrocarril¹².

Este conflicto entre carretera y ferrocarril se prolonga durante la Segunda República y la tensión entre los defensores (y beneficiarios) de ambos tipos de transporte se hace cada vez más evidente. La Administración trata de mediar convocando por Decreto de Julio de 1932 una Conferencia Nacional de Transportes Terrestres en un intento de sacar adelante un proyecto de ordenación jurídica y fiscal de los transportes mecánicos por carretera. El resultado conseguido, e incluso ratificado por los transportistas por carretera (quizás para conservar las líneas obtenidas previamente), viene a mantener en lo esencial la situación anterior: se aumenta la presión fiscal sobre el transporte por carretera, se mantiene el derecho de tanteo del ferrocarril en la concesión de líneas regulares de viajeros en itinerarios coincidentes con tendidos ferroviarios, etc. y, lo que es peor, estos resultados no se concretan en norma legal alguna.

Ya en la tercera década del siglo XX las compañías ferroviarias, en defensa de su posición privilegiada, siguen negándose a aceptar las posibilidades reales del automóvil (que está ya en condiciones de competir con el transporte ferroviario) y manteniendo la tesis de su carácter subsidiario, ideas éstas ya insostenibles en estos momentos.

La realidad de la situación poco tiene que ver con su reflejo en el ordenamiento legal. A partir de 1900 la carretera (gracias a la mecanización de los vehículos) va a ir recuperando paulatinamente el papel preponderante en el sistema de transportes terrestres, que le había sido arrebatado por el ferrocarril en la segunda mitad del siglo XIX. Entre 1900 (fecha de matriculación de los tres primeros automóviles, de importación francesa y año en el que se aprueba el primer Reglamento para la Circulación de Automóviles por las Carreteras del Estado) y la Guerra Civil, el nuevo sistema de transportes se asienta en España y la infraestructura de carreteras se adecúa poco a poco a las nuevas necesidades. La elaboración realizada por Gómez Mendoza¹³ permite una aproximación a la capacidad del sector transporte por carretera a lo largo del siglo XX. La documentación relativa a los primeros servicios de transporte de mercancías es prácticamente inexistente y cabe suponer que durante la primera década del siglo estos fueron reducidos, en función del escaso número de camiones en circulación. La relación entre ómnibus y camiones importados y adquiridos en España (a la Hispano-Suiza, única fábrica existente)

¹² Rodríguez Lázaro (2001).

¹³ Gómez Mendoza (1989).

fue de dos a uno¹⁴. En realidad sólo en vísperas de la Gran Guerra puede decirse que comienza el transporte automóvil de mercancías.

En los años centrales de la década de los 50 tiene lugar un punto de inflexión fundamental en el desarrollo del sistema de transportes terrestres: tanto los viajeros/km. como las toneladas/km. transportados por carretera experimentan un fuerte desarrollo, muy superior al del ferrocarril. Desde 1955 los viajeros/km. que utilizan el transporte automóvil superan a los usuarios del ferrocarril y lo mismo ocurre, desde 1953, con las toneladas/km. transportadas. Eliminando de las cifras de viajeros/km. transportados las correspondientes al automóvil privado, el transporte de pasajeros por carretera supera al camino de hierro desde 1960¹⁵. El transporte de viajeros/km. se duplica entre 1951 y 1957, se multiplica por 3,5 entre 1957 y 1965, y por 3,3 entre 1965 y 1975, momento a partir del cual la evolución de la siguiente década, 1975-1985, llega en algunos años a experimentar incluso un retroceso, permaneciendo en conjunto a un nivel muy estable (1,1). La evolución del transporte de mercancías/km. presenta una evolución semejante, aunque más moderada; se multiplica por 2,6; 2,3; 2,3 y 1,4 en los correspondientes períodos¹⁶.

La ordenación legal del transporte se mantiene con escasas modificaciones en la Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de los Transportes por Carretera, de Enero de 1941 e incluso en la Ley de Coordinación de los Transportes Terrestres, de Diciembre de 1947. Una vía de escape que permite la Ley de Coordinación se basa en la consideración de que el único tipo de transporte que puede competir frente al ferrocarril es el regular y no el discrecional, por lo que el derecho de tanteo del ferrocarril se aplica únicamente a las concesiones de servicios regulares. Se establece sin embargo para todos los servicios de carreteras, tanto regulares como discrecionales, que coincidan con un trayecto (servicio) ferroviario existente, el pago de un canon de coincidencia, exacción con la que se pretende compensar las posibles detracciones de tráfico al ferrocarril. En la posterior legislación de los años 60, como el Estatuto de RENFE de Julio de 1964 y el de FEVE de Febrero de 1967, las compañías ferroviarias quedan en condiciones de actuar libremente como empresa estatal en el ramo de las carreteras y seguir consolidando así una posición dominante en el mercado del transporte¹⁷.

Pero ya en estos años, la realidad del transporte por carretera, al margen de las declaraciones del legislador, se ha visto radicalmente modificada por el explosivo crecimiento experimentado por la industria nacional del automóvil y al desarrollo

¹⁴ Lage (1995)

¹⁵ Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones (1983).

¹⁶ Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones (1983) y Uriol Salcedo (1992) p.322.

¹⁷ Piñares Leal (1993), Razquin Lizárraga (1994).

DOSSIER

DOSSIER

paralelo de la red de carreteras del Estado, hechos innegables que convierten rápidamente en papel mojado el principio del no establecimiento de servicios coincidentes con el ferrocarril. Éste no resultó perjudicado en el ámbito de los servicios regulares de viajeros por el régimen de concesión, gracias al cual había llegado a ser titular de un importante número de líneas que incluso explota de forma indirecta arrendándolas a terceros, y también gracias al canon de coincidencia. Un problema diferente es el que plantean los servicios regulares de mercancías, puesto que al no establecerse para las nuevas líneas un régimen de concesión sino un sistema de autorizaciones (sólo habían de pagar el canon de coincidencia), el ferrocarril no pudo ejercer derechos de preferencia, por lo que el rígido sistema proteccionista establecido por la Ley de Coordinación no resultó efectivo en este caso. Los servicios discrecionales de pasajeros y mercancías experimentan en estos años una expansión muy superior a la del transporte regular, creciendo rápidamente sin ninguna otra limitación frente al ferrocarril, hasta que esta situación, que había creado un cierto descontrol en los servicios de mercancías, trata de solucionarse a partir de 1973 mediante un régimen de contingentación. La consecuencia de todo ello es, por una parte, la importante participación del ferrocarril en el transporte regular de pasajeros y, por otra, su menor protagonismo en los servicios regulares de mercancías, debido al sistema de autorizaciones. El transporte discrecional por carretera permite también obviar el control ferroviario.

La situación se prolonga hasta que Ley de Ordenación de Transportes Terrestres, de Julio de 1987, deroga el derecho de tanteo del ferrocarril, aunque ya, desde 1978, comienza a dejarse notar el efecto de la Constitución, que cuestiona la vigencia de este derecho, y de los Tratados de la Comunidad Europea, que rechazan las prácticas monopolísticas. A partir de este momento rige el principio de competencia intermodal e intramodal para los transportes terrestres flexibilizando el sistema de ordenación del mismo. Se establece al fin la libertad de concurrencia entre el camino de hierro y la carretera poniéndose término a casi un siglo de protección a ultranza del ferrocarril en detrimento del transporte por automóvil¹⁸.

Un capítulo importante para el conocimiento del transporte por carretera y su evolución es el análisis de la industria nacional de automoción. Los intentos para producir vehículos automóviles en nuestro país no han sido escasos: más de 70 marcas diferentes de fabricación nacional aparecen en las escasas obras que analizan este tipo de industria¹⁹, historias todas ellas que presentan el común inconveniente de la escasisísima información existente en las primeras décadas del siglo, y de adoptar un enfoque del tema pensado fundamentalmente para el aficionado al motor. El Real Decreto-Ley de Abril de 1927 establece una serie de medidas des-

¹⁸ Olmedo Gaya (2001).

¹⁹ Ciuró (1970), Gimeno Valledor (1993), Lage (1995), Oliver (1997).

tinadas a proteger la nueva industria y crea una Comisión Oficial del Motor y del Automóvil. Pese a todo ello, el resultado es mínimo ya que no se consiguen desarrollar las industrias básicas que necesita la fabricación de automóviles y la importación de vehículos no deja de crecer en todo este tiempo.

La industria del automóvil nace en realidad en España con la creación por el INI de dos empresas clave en el sector. Con el Decreto de 10 de Febrero de 1940 se intenta planificar, en el vacío industrial de un país cuyo parque automóvil ha quedado arrasado por la guerra, el sector de la automoción. Entre los objetivos del Decreto (un tanto fantasiosos; hasta casi veinte años más tarde, en 1958, no se matriculan en España diez mil camiones y autobuses, no todos de producción nacional) se encuentra la producción de 20.000 turismos y 10.000 camiones, 1.000 de ellos pesados, de 7 Tms. de carga aproximada. La primera preocupación del INI, creado en 1941, son los camiones. Inicia conversaciones con firmas extranjeras del sector (Alfa Romeo, Saurer, Lancia) y con la única empresa nacional existente, la Hispano Suiza, para emprender la fabricación de camiones y autobuses. Cuando ya parece maduro el proyecto de constituir una compañía (en la que participarían, junto al INI, Alfa Romeo, Hispano Suiza y La Maquinista Terrestre y Marítima) para producir camiones pesados bajo la marca Alfa Romeo (el hecho de que la empresa italiana fuera propiedad del IRI de Mussolini –modelo del INI– y la estrecha amistad entre su director técnico, el español Wifredo Ricart, de inclinaciones fascistas, y el presidente del INI, Suanzes, no deja de facilitar las cosas), la desfavorable evolución de la guerra para el Eje y las dificultades internas que ello conlleva para la empresa italiana hacen abortar el proyecto. El INI no se inclina, sin embargo, por potenciar la producción de Hispano Suiza (que ya ha adaptado, no obstante, su camión pesado a las previsiones del Decreto de 1940) y prefiere acometer directamente la fabricación de camiones. A tal fin crea la Empresa Nacional de Autocamiones (ENASA) en 1946 e inicia la construcción de una fábrica en Barajas (un proyecto megalómano que llegaría hasta la construcción de la «Ciudad Pegaso», con colegios, centros comerciales e iglesias propias, para albergar a los trabajadores de la compañía). Sin embargo, la falta de técnicos y la influencia de Ricart, recién llegado a España y nombrado director del Centro de Estudios Técnicos de Automoción (CETA) en el INI, determina la adquisición por la empresa estatal de las instalaciones (y con ellas, y más fundamentalmente, la incorporación de los ingenieros y obreros especializados) de la Hispano Suiza. Ya en el año de su fundación salen de la fábrica de La Sagrera 38 camiones, modelo Hispano Suiza. Otra de las prioridades del Decreto de Febrero de 1940 es la producción de turismos. La situación del parque móvil después de la guerra es desoladora. El 38% de los vehículos ha sido destruido²⁰ y el resto (ya antiguo, desgastado, sin piezas de recam-

²⁰ Uriol Salcedo (1992) p.262.

DOSSIER

DOSSIER

bio) es mantenido en servicio por el ingenio de los mecánicos como mal se puede. Sólo en 1947, casi veinte años después, se supera en cifras absolutas el parque existente en 1928. Para la fabricación de turismos, el INI se rinde desde el comienzo a la necesidad de utilizar tecnología extranjera; los coches se construirán pues bajo licencia de una marca de prestigio. Como en el caso anterior, se barajan varias posibilidades de entre las que Volkswagen (que se instalaría en Vigo) y Fiat (para la que se construiría una planta en Barcelona) se consideran las más adecuadas. Por intervención de Ricart se opta al fin por la empresa italiana, debido a su más amplia gama de modelos. El acuerdo es atractivo para la empresa extranjera, ya que la importación, tanto de vehículos como de repuestos (sobre todo neumáticos), es casi nula (aún con los altísimos aranceles a pagar es difícil obtener una de las escasas licencias de importación, de las que llega a existir un mercado negro dominado por la picaresca del régimen) y porque le proporciona una situación de ventaja en el acceso a un mercado cuya potencialidad a medio plazo, si no inmediata, resulta evidente. Seat se constituye el 7 de julio de 1949 con la participación del INI y de los mayores bancos del país y, más tarde, de la propia Fiat al firmarse el acuerdo definitivo con la empresa de Turín²¹. Es también un proyecto caro al régimen: junto a la planta industrial se erigen viviendas, comedores y escuelas (curiosamente la fábrica de SEAT fue también el primer vivero de la actividad de los prohibidos sindicatos y en ella se produjeron las primeras huelgas y manifestaciones). Los coches incorporan inicialmente una mayoría de componentes Fiat ya que, pese a los breves plazos previstos para la nacionalización de los automóviles producidos, la industria auxiliar, muy poco preparada, no puede, sin la ayuda de la propia SEAT, hacer frente a sus demandas ni a sus exigencias de calidad. Desde este punto de vista fue también el sector del automóvil uno de los motores del proceso de industrialización, sobre todo en sectores como el siderúrgico, el de refinado del petróleo, el del neumático, el plástico y el cristal. El 29 de Mayo de 1953 sale de la fábrica el primer automóvil, un 1400. En 1954 se producen 10 coches al día; en 1955, 80. El lanzamiento del modelo 600, en 1957, resulta decisivo. En el año 58 la lista de espera es de cien mil personas y el plazo de entrega de cuatro años pese a unas condiciones de venta draconianas. En 1960 se pasa de 150 unidades al día a 300. Puede en verdad afirmarse que el 600, al facilitar la movilidad de la clase media, cambió los hábitos de vida, sociales y culturales, de la sociedad española. También cabe ver aquí un claro reflejo de la mejora experimentada por el nivel de vida de los españoles y del aumento de su poder adquisitivo. El éxito de SEAT es tal que en 1960 los vehículos fabricados representan el 45% del total de automóviles en circulación con el consiguiente efecto multiplicador para la economía nacional, ya que en este momento «el grado de nacionalización de los componen-

²¹ Gimeno Valledor (1993), p. 403 y ss.

tes de SEAT era del 98%»²². En 1950 el número de automóviles en circulación es de 93.000 que representan el 52% del parque de vehículos de cuatro ruedas en circulación; en 1957 de 181.000, que representan el 59% del parque; en 1965, 807.000, el 68%, y en 1975, 4.807.000, el 82% del parque. Las cifras hablan por sí solas.

A partir de los años sesenta la mayor parte de los vehículos que ruedan por las carreteras españolas son de fabricación nacional: además de la SEAT otros fabricantes extranjeros han establecido plantas de construcción de vehículos automóviles en España; tal es el caso de las compañías francesas Renault (1953), Citroën (1961) y Peugeot (1977), a las que se suman el grupo Chrysler-Simca-Talbot-Peugeot (1965), la británica BMC, luego British Leyland, (1966), y las americanas Ford, que ya había fabricado automóviles en España a mediados de los años treinta, (1976) y General Motors (1982). En estos años España pasa de ser importadora a exportadora de vehículos automóviles: la industria española del motor ha llegado a ser una realidad (en el año 1984 en España se llegan a fabricar más automóviles que en Reino Unido, situación que luego se mantiene, convirtiéndose el país en el cuarto productor de Europa). La cifra total de vehículos automóviles matriculados en 1957 es 5 veces mayor que en 1950, en 1965 se multiplica por 39 y en 1975 por 106²³. Aunque SEAT mantuvo por algún tiempo su liderazgo en el sector, su cuota de mercado fue descendiendo.

La expansión del fenómeno automóvil impone la necesidad de más y mejores carreteras. Las vías existentes sufren además progresivamente los efectos destructores de los nuevos vehículos: la velocidad, los esfuerzos tangenciales de las ruedas y el peso creciente de la carga en los camiones destrozan los antiguos firmes de macadam, convirtiendo en poco menos que intransitables aquellas carreteras que mayor tráfico soportan. Ya en 1899 se plantea el problema.

«El automóvil es un vehículo mucho más delicado que los carruajes tirados por caballos. Encierra en su caja una máquina poderosa de pequeño volumen, movida por vapor, el petróleo o la electricidad. Las ruedas tienen radios muy ligeros y llantas neumáticas. La caja va sostenida por resortes múltiples. Exige por consecuencia carreteras en buen estado de conservación para no experimentar choques violentos que alterarían sus órganos; y caminos con poca pendiente para no exagerar la potencia del motor.»²⁴

La infraestructura de carreteras españolas debe adecuarse a las nuevas necesidades y lo hace con cierta rapidez. Ya en 1911 se suprime el rígido Plan de Construcción, que provenía de 1877, retirando al Estado la obligación de ocuparse

²² Martín Aceña y Comín Comín (1991), p.229.

²³ Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones (1983).

²⁴ De un artículo publicado en la Revista de Obras Públicas, 1899, citado por Uriol Salcedo (1992), p.230.

DOSSIER

DOSSIER

de la construcción de nuevas vías. En 1919 el Plan Gasset establece un nuevo programa de construcción de carreteras estatales (que mantiene su vigencia hasta 1939²⁵) que se complementa con un aumento de los caminos vecinales. Las carreteras nacionales construidas con técnicas prácticamente idénticas a las del siglo anterior (macadam) van a mejorar notablemente con el Programa de Firms Especiales de 1927. Hasta 1935 las inversiones en carreteras mantienen su posición relativa en el total de recursos destinados a la construcción y conservación de las infraestructuras terrestres pese a encontrarse en todo momento en un nivel insuficiente para las necesidades del transporte²⁶.

Las fuertes destrucciones experimentadas por la red de carreteras y el parque móvil durante la Guerra Civil es causa del escaso avance del sector en la década de los 40. Ante las dificultades para la importación de carburantes propias de la posguerra se recurrió al empleo del gasógeno como combustible tanto para turismos como para vehículos industriales (motores de explosión y de combustión interna). Al final de la década de los 50 empiezan a superarse los peores efectos del período autárquico y comienza una época de relativa prosperidad en la que va a haber más automóviles y mejores carreteras; en España se da vía libre al transporte automóvil de grandes cargas entrando así en un nuevo período en su competencia con el ferrocarril. Pero ahora, al contrario que en períodos anteriores, es la carretera la que va ganando posiciones. El Plan de Modernización de Carreteras se aprueba en Diciembre de 1950 para responder al «rápido progreso en la técnica del automotor», gracias al cual se mejoran las condiciones viales y la seguridad del tráfico así como la conexión con la red europea.

En Diciembre de 1960 se aprueban las Bases para un nuevo Plan de Carreteras «coordinado con los demás Planes de Desarrollo Económico del país». En Diciembre de 1961 se aprueba un Plan General de Carreteras que viene a sustituir al Plan Peña de 1939 y al de Modernización de 1950, basado en un estudio del tráfico mucho más sistemático y generalizado y al que la publicación en España del informe del Banco Mundial de 1962 presta un gran impulso. El programa Red de Itinerarios Asfálticos (Plan REDIA) comienza a aplicarse en 1967 como un complemento del anterior, y el Plan Nacional de Autopistas Españolas (PANE) pone en marcha la construcción de las autopistas libres y de peaje que requiere la sociedad española. A estos años corresponde el boom automovilístico español, pero la crisis del petróleo, iniciada en 1973, trastoca profundamente todas las expectativas existentes sobre demanda de infraestructura para el transporte.

A partir de 1975 se transfiere a las Comunidades Autónomas una gran parte de la red estatal de carreteras y el nivel de inversiones en infraestructura desciende

²⁵ Uriol Salcedo. (1992), p.228.

²⁶ Herranz Loncán (2001).

bruscamente en especial en las autopistas de peaje. Los tráficos por carretera acusan también la nueva coyuntura puesto que el tráfico viajeros/km. decrece, e incluso se produce, entre 1975 y 1985, un hecho insólito: el ferrocarril aumenta su presencia en el tráfico terrestre de viajeros, aunque no así en el de mercancías.

BIBLIOGRAFÍA

- AA. VV. (1990), *Actas del I Simposio sobre las relaciones económicas entre Aragón y Cataluña (ss. XVIII-XIX)*, Instituto de Estudios Altoaragoneses.
- ACHÓN, J.A. (1998), *Historia de las Vías de Comunicación en Guipuzkoa. 2/ Edad Moderna (1500-1833)*, Diputación Foral de Guipuzkoa.
- ALBERT, W. (1973), *The Turnpike Road System in England, 1663-1840*, Cambridge University Press.
- ALDCROFT, D. Y FREEMAN, M. (eds.) (1983), *Transport in the Industrial Revolution*, Manchester University Press.
- ARAMBURU, M.A. (1992), *La arquitectura de puentes en Castilla y León 1575-1650*, Junta de Castilla y León.
- ARBELOT, G. (1973), "La grande mutation des routes de France au milieu du XVIIIe siècle", *Annales ESC*, pp. 765-791.
- ARBELOT, G. y LEPETIT, B. (1987), "Routes et communicatios", en *Atlas de la Revolution française*, Editions de l'École des Hautes Études.
- ARTOLA, M. y otros (1978), *Los ferrocarriles en España, 1844-1943*, 2 vols., Banco de España.
- ASTIAZARAIN, M.I. (1995), *La construcción de los Caminos Reales de Guipuzkoa en el siglo XVIII*, Diputación Foral de Guipuzkoa.
- BAHAMONDE, A., MARTÍNEZ, G. y OTERO, L.E. (1993), *Las Comunicaciones en la construcción del Estado contemporáneo de España: 1700-1936*, Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente.
- BERNARDOS, J.U. (2001), *Los arrieros de Sangarcía y el abastecimiento de Madrid* (en prensa).
- BOLIN, L. (1927), "La lucha entre el tren y el automóvil", *Madrid Científico*, pp. 327-328.
- CABO, A. (1955), "La Armuña y su evolución económica", *Estudios Geográficos*, pp. 73-136 y 367-427.
- CARMONA, J. (1990), *El atraso industrial de Galicia. Auge y liquidación de las manufacturas textiles (1750-1900)*, Ariel.
- CASTAÑO, C. (1985), *Cambio tecnológico y mercado de trabajo en la industria del automóvil*, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.
- CHARTRES, J.A. (1977), "Road carrying in England in the seventeenth century: myth and reality", *Economic Historical Review*, pp.73-94.
- CIURÓ, J. (1970), *Historia del automóvil en España*, CEAC.
- COMÍN, F., MARTÍN ACEÑA, P, MUÑOZ, M. y VIDAL, J. (1998), *150 Años de Historia de los Ferrocarriles Españoles*, 2 vols., FFE y Anaya.
- DURÁN, J.J. y ÚBEDA, F. (1995), *El círculo virtuoso en el sector de los componentes del automóvil español. El caso de FICOSA, UAM*.
- ESCRIBÁ, J.L. y LLOPIS, E. (1987), "La integración del mercado trigüero en la Castilla la Vieja-León del Antiguo Régimen: Avance y estancamiento", *Hacienda Pública Española*, pp.117-131.
- FONTANA, J. (1973), *Cambio económico y actitudes políticas en la España del siglo XIX*, Ariel.

DOSSIER

DOSSIER

- FREESTON, C.H.L. (1930), *The Roads of Spain. A 5000 miles journey in the new touring paradise*, The Cayme Press Ltd.
- FRANCH BENAVENT, R. (1986), *Crecimiento comercial y enriquecimiento burgués en la Valencia del siglo XVIII*, Institutió Alfons el Magnànim.
- FRAX ROSALES, E. (1981), *Puertos y comercio de cabotaje en España, 1857-1934*, Banco de España.
- FRAX, E. y MATILLA, M.J. (1988), "Transporte, comercio y comunicaciones, en M. ARTOLA (dir.), *Enciclopedia de Historia de España, I*, pp.191-263.
- GARCÍA ORTEGA, P. (1982), *Historia de la legislación española de caminos y carreteras*, MOPU.
- GERHOLD, D. (1993), *Road Transport before the Railways. Russell's London flying waggons*, Cambridge University Press.
- GIL ABAD, P. (1983), *Junta y Hermandad de la Cabaña Real de Carreteros Burgos-Soria*, Diputación Provincial de Burgos.
- GIL CRESPO, A. (1957), "La mesta de carreteros del reino", *Anales de la Asociación Española para el progreso de las Ciencias*, pp. 210-230.
- GIMENO VALLEDOR, P. (1993), *El automóvil en España: su historia y sus marcas*, RACE.
- GIMENO VALLEDOR, P. (1998), *Los SEATS 1400 y 1500: nace la industria moderna del automóvil en España*, Dossat.
- GOMEZ MENDOZA, A. (1982), *Ferrocarriles y cambio económico en España (1855-1913). Un enfoque de nueva historia económica*, Alianza.
- GOMEZ MENDOZA, A. (1989), "Transportes y comunicaciones", en A. CARRERAS (coord.), *Estadísticas históricas de España. Siglos XIX y XX*, Fundación Banco Exterior, pp. 269-325.
- GONZÁLEZ ENCISO, A., VÁZQUEZ DE PARGA, V. y otros (1993), *Historia de las vías de comunicación en Navarra*, Autopistas de Navarra.
- HELGUERA, J. (1984), "El canal de Castilla como factor de desarrollo económico regional en el siglo XVIII", en *El pasado histórico de Castilla y León*. I Congreso de Historia de Casilla y León, pp. 493-515.
- HERRANZ LONCÁN, A. (2001), "Una aproximación al stock de infraestructuras español (1844-1935)", *Revista de Historia Económica, XIX*, pp. 129-132.
- HEY, D. (1980), *Packmen, carries and packhorse road*, Leicester University Press.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (1967), *Estadística de transportes*. Vol. III (Transporte terrestre no ferroviario), 1865-1965, INE.
- JURADO, J. (1988), *Los caminos de Andalucía en la segunda mitad del siglo XVIII (1750-1808)*, Ayuntamiento y Universidad de Córdoba.
- LAGE, M. (1995), *Hispano Suiza/Pegaso. Un siglo de camiones y autobuses*, Lunweg.
- LARREA, M.A. (1974), *Caminos de Vizcaya en la segunda mitad del siglo XVIII*, Enciclopedia Vasca.
- LEPETIT, B. (1984), *Chemins de terre & voies d'eau. Réseaux de transports et organisation de l'espace en France 1740-1840*, Éditions de l'École des Hautes Études.
- LÓPEZ CARRILLO, J.M. (1996), *Los orígenes de la industria de la automoción en España y la intervención del INI a través de ENASA*, Fundación Empresa Pública.
- LÓPEZ CARRILLO, J.M. (1998), *Autarquía y automoción: evolución de la Empresa Nacional de Autocamiones (ENASA) entre 1946 y 1958*, Fundación Empresa Pública.
- MADRAZO, S. (1984), *El sistema de comunicaciones en España, 1750-1850*, 2 vols., Colegio de Ingenieros de Caminos-Turner.

- MADRAZO, S. (1991), *La Edad de Oro de las diligencias. Madrid y el tráfico de viajeros en España antes del ferrocarril*, Nerea.
- MAGALLÓN, M.A. (Coord.), *Caminos y comunicaciones en Aragón*, Institución "Fernando el Católico".
- MARAÑÓN, L. (1933a), "Política de transportes", *Revista Nacional de Economía*, 109-111, pp. 301-310.
- MARAÑÓN, L. (1933b), "Política de transportes", *Revista Nacional de Economía*, 112, pp. 501-505.
- MARCOS MARTÍN, A. (2000), *España en los siglos XVI, XVII y XVIII. Economía y sociedad*, Crítica.
- MARTÍN ACEÑA, P. y COMÍN COMÍN, F. (1991), *INI. 50 años de industrialización en España*, Espasa-Calpe.
- MARTÍN GALINDO, J.L. (1956), *Arrieros maragatos en el siglo XVIII*, Universidad de Valladolid.
- MELÓN, M.A. (1992), *Los orígenes del capital comercial y financiero en Extremadura. Compañías de comercios, comerciantes y banqueros de Cáceres (1773-1836)*, Diputación Provincial de Badajoz.
- MIGUEL, I. (2000), *El mundo del comercio en Castilla y León al final del Antiguo Régimen*.
- MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS (1960), *La situación del transporte terrestre en España (1937-1951)*, Dirección General de Carreteras.
- MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS (1976-1985), *Las Obras Públicas. Información Estadística*, MOP.
- MINISTERIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (1983), *Estadísticas de transporte. Series cronológicas (1950-1980)*, Instituto de estudios del transporte y las comunicaciones.
- MINISTERIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (1991), *Los Transportes y las comunicaciones*, Instituto de estudios del transporte y las comunicaciones.
- MUSET, A. (1997), *Catalunya i el mercat espanyol al segle XVIII: Els traginers i els negociants de Calaf i Copons*, Publicacions de l'Abadia de Montserrat.
- NARDIZ, C. (1992), *El territorio y los caminos de Galicia. Planos históricos de la red viaria*, Colegio de Ingenieros de Caminos/Xunta de Galicia.
- OLIVER, C. (1997), *¿Los automóviles! ¿Locura apasionante? ¿Pasión alocada...? Primeros años del automovilismo en España 1896-1930*, Buñuel.
- OLMEDO GAYA, A. (2001), "La igualación y armonización de las condiciones de competencia de los transportes terrestres", *Actas del Segundo Congreso de Historia Ferroviaria*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- PAWSON, E. (1977), *Transport and Economy: the Turnpike Roads of Eighteenth Century Britain*, Academic Press.
- PÉREZ PICAZO, M.T. y LEMEUNIER, G. (1984), *El proceso de modernización de la región murciana (Siglos XVI-XIX)*, Editora Regional Murciana.
- PIÑARES LEAL, J. (1993), *Régimen jurídico del transporte por carretera*, Marcial Pons.
- PONSOT, P. (1976), "En Andalousie occidentale: Systèmes de transports et développement économique (XVIe-XIXe siècles)", *Annales ESC*, pp. 1195-1209.
- QUADERNI STORICI, número 61 (monográfico dedicado a "Vie de comunicazione e potere").
- RAZQUIN LIZÁRRAGA, J.A. (1994), *Derecho Público del transporte por carretera*, Aranzadi.
- RINGROSE, D. R. (1972), *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)*, Tecnos.
- RINGROSE, D. R. (1985), *Madrid y la economía española, 1560-1850*, Alianza.
- RODRÍGUEZ ARANGO, L. (1926), "El ferrocarril y la carretera", *Revista de Obras Públicas*, pp. 56-58.
- RODRÍGUEZ LÁZARO, J. (2001), "Caminos ordinarios y caminos de hierro: el Estado y las compañías ferroviarias ante el desarrollo del transporte por carretera mediante vehículos de tracción mecánica en España (1924-1936)", *Actas del Segundo Congreso de Historia Ferroviaria*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

DOSSIER

DOSSIER

- RUBIO, L.M. (1995), *La burguesía maragata. Dimensión social, comercio y capital en la Corona de Castilla durante la Edad Moderna*, Universidad de León.
- SAN ROMÁN, E. (1995), *La industria del automóvil en España: el nacimiento de SEAT*, Fundación Empresa Pública.
- SOLÉ, E. (1994), *SEAT: 1950-1993*, La Tempestad.
- TORRAS, J. (1991), "La construcció del mercat", en *Els espais del mercat. II Colloqui Internacional d'Historia Local*, pp. 11-24.
- TORRAS, J. (1995), "Redes comerciales y auge textil en la España del siglo XVIII, en M. BERG (ed.), *Mercados y manufacturas en España*, Crítica, pp. 111-132.
- TORTELLA, G. (1994), *El desarrollo de la España contemporánea. Historia económica de los siglos XIX y XX*, Alianza.
- TURNBULL, G. (1979), *Traffic and transport: an economic history of Pickfords*.
- URIOL SALCEDO, J.I. (1992), *Historia de los caminos de España. Siglos XIX y XX*, vol. II, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
- WILLAN, T.S. (1976), *The inland trade. Studies in English internal trade in the sixteenth and seventeenth centuries*, Manchester University Press.