

X Congreso Internacional de Historia Ferroviaria Alcázar de San Juan, 24-25-26 de junio de 2026

Sesión IX: General

“El Estado como cliente del ferrocarril: los transportes ferroviarios militares desde la Guerra Civil hasta la consolidación de la democracia española”

JOSÉ LUIS HERNÁNDEZ MARCO
Universidad del País Vasco/E.H.U. (jubilado)
joaeluishernandezmarco@hotmail.es

Comunicación de acceso abierto distribuido bajo una [Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#). / Comunicação de acesso aberto distribuída sob uma [Licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#). / Open access paper under a [Creative Commons Attribution 4.0 International License \(CC-BY 4.0\)](#).**

Resumen: Incluir aquí un resumen en español de unas 100 palabras.

Palabras clave: ESPAÑA; SIGLO XX; FERROCARRILES; TRANSPORTES MILITARES; RENFE

INTRODUCCIÓN

Desde la entrada en funcionamiento de las primeras líneas ferroviarias, los gobiernos de todo signo fueron conscientes de las ventajas que el nuevo modo de transporte podía aportar en el transporte de tropas, armamento y suministros, tanto en tiempos de guerra como en los de paz.

En la guerra, por las ventajas en rapidez y capacidad, en medias y largas distancias, para el despliegue de tropas, armamento y suministros, frente a las grandes limitaciones de los medios tradicionales terrestres. Hasta mediados del siglo XIX en todos los ejércitos mundiales, tras la utilización en caso necesario del transporte marítimo, una vez en tierra firme, además de en las unidades de caballería, los transportes y arrastres militares utilizaban solamente caballos y mulos. Pero esto último provocaba que los ejércitos no pudieran alejarse más de 240/250 km de sus fuentes de suministro, porque incrementar el número de carros y

JOSÉ LUIS HERNÁNDEZ MARCO

caballerías no era eficiente por el volumen adicional que ocupaba el alimento de las propias caballerías. Desde la innovación de la máquina de vapor, la locomotora consumía carbón, menos voluminoso y que podía almacenarse para recargar más en las estaciones lo que visibilizó su utilidad militar para las largas distancias¹. El vapor en los barcos, además de acortar el viaje en los mares, permitió remontar ríos y canales sin ayuda terrestre desde las riberas. Igualmente, después, el automóvil llevaba su propio depósito de gasolina y ésta podía transportarse en bidones y almacenarse a lo largo de las carreteras. (Killblane 2019, 1-10).

Por eso, en apenas cien años, los avances tecnológicos de la primera y segunda industrialización – la máquina de vapor (ferrocarriles y barcos) y el motor de explosión (automóviles y aviones, extensible a los dos anteriores) convirtieron al ganado de guerra en casi obsoleto. Entre las últimas décadas del siglo XIX y la primera mitad del siglo XX, comenzando con el ferrocarril y finalizando con los vehículos motorizados y aviación de la I y II Guerras Mundiales, los caballos fueron progresivamente desplazados de sus históricas responsabilidades militares en las áreas de los transportes, las comunicaciones y el mismo combate. En cada conflicto militar entre la Guerra de Crimea y la II Guerra Mundial, los ejércitos combatientes añadían nuevas tecnologías que iban menguando el papel esencial de los caballos y mulos (Medlock 2009, 6-7)) Pero cuando las redes ferroviarias y las carreteras escaseaban, o el terreno y el clima no lo permitían, y hasta la generalización de los vehículos T.T. y el transporte aéreo, aún siguió siendo necesario el uso del transporte a lomo o el arrastre en carros y remolques, como en el frente oriental de la II guerra Mundial (Medlock 2009, 80-93), o antes, en la Guerra de Marruecos y en la Guerra Civil en el caso español.

En las épocas sin conflictos armados abiertos, por la misma rapidez, por su capacidad y también por el menor coste del transporte que,

¹ Se ha calculado que, consumiendo una tonelada de forraje, un carro tirado por seis mulas podía transportar 1,5 toneladas de otra carga: 333 millas (500 t/milla por cada tonelada de alimento). Con una tonelada de carbón, con la tecnología ferroviaria de 1861, una locomotora podía viajar 35 millas, pero era capaz de arrastrar hasta 150 toneladas: 5.250 t/milla por cada tonelada de carbón consumida. Además, el ferrocarril era cinco veces más rápidos. (Gabel 1997, 2-3)

obligatoriamente en muchos casos o convenidos en otros, obtenían los ejércitos de las empresas concesionarias, para el traslado colectivo o individual de personal militar y de las mercancías militares y suministros para el ejército.

También los gobiernos españoles han sido conscientes, desde el principio y hasta actualidad de la importancia militar de los ferrocarriles. Por ello la utilización militar del ferrocarril se irá fijando normativamente desde la primera regulación general de ferrocarriles de 1844 hasta la creación de RENFE. Además, también desde muy pronto, será habitual establecer convenios con las empresas ferroviarias para aclarar todos los detalles de la utilización militar de sus servicios. Esta última práctica llega hasta la actualidad: como con el Convenio de 28 de septiembre de 2022, entre el Ministerio de Defensa y las operadoras de viajeros y mercancías de RENFE, con vigencia 2022-2026 y prorrogable cuatro años más².

La comunicación, tras unas referencias a los antecedentes, se centrará en esas relaciones de RENFE con las fuerzas armadas como usuarias del ferrocarril durante el franquismo y, ya en la democracia, hasta 1986. Tratará, pues, de la intensidad y características del uso del ferrocarril en el despliegue militar español en tiempos de paz: incorporación de efectivos, traslados, licencias, maniobras, transporte de material de guerra y otros suministros para uso militar. Para todo ello, se utilizará, de manera combinada, fuentes de RENFE (estadísticas, Memorias) y el *Anuario Estadístico Militar*. Precisamente, el límite temporal del trabajo, 1986 es el año a partir del cual el *Anuario* deja de dar información sobre los transportes militares. Unas consideraciones finales sobre la evolución relativa de estos transportes ferroviarios militares respecto a los otros modos de transporte abrirán paso a las conclusiones.

² BOE de 6 de octubre de 2022, nº 240 y BOE de 28 de diciembre de 2023, nº 310 que publica una “Adenda de modificación”. También fue publicado en el BOE de 30 de noviembre de 2018 el Convenio 2018-2022. Por noticias de prensa, o referencias o diferente normativa publicada en Diarios Oficiales, se conoce la existencia de estos convenios desde 1947 y más recientes en 1982, 1/10/1990 y 1991-2017. Sin embargo, salvo los publicados no se conoce su contenido, pues no se hace mención a ningún convenio militar con RENFE en la *Memoria(s)* del Consejo de Administración entre 1941 y 1986..

JOSÉ LUIS HERNÁNDEZ MARCO

1. LOS TRANSPORTES MILITARES POR FERROCARRIL ANTES DE RENFE: ENTRE LA PAZ Y LA GUERRA

Como se ha indicado un poco más arriba, con la denominada Real Orden de 1844 se promulga la primera regulación española de los ferrocarriles, para unificar criterios tras las peticiones para la autorización de las primeras concesiones de líneas de ferrocarril en la metrópoli, después de las cubanas de 1837 – inauguración de la línea de La Habana a Güines- e inicio en 1840 de la construcción de la de Puerto Príncipe a Nievitas (Comín, y otros 1998, Vol. I, 32-34 y 37-41). En el texto de esta primera regulación general³ se establecieron dos aspectos del Estado como usuario-cliente de los ferrocarriles: por una parte, en el art.29 de las especificaciones de los “Pliegos de Condiciones Generales para las Empresas” se fijaba que el correo y lo agentes de ese servicio “serán transportados gratuitamente por los convoyes ordinarios de la compañía en toda la extensión de la línea”, y en el art. 30 se preveían, además, convoyes especiales de correo, con furgones propios de Correos y pagando un precio no especificado. Y por otra parte, en las “Disposiciones que se han de observar para la percepción de los derechos de esta tarifa” se establecían unas reducciones de las tarifas que se aprobaran para cada concesión para el Ejército y la Marina que se convertirían en la norma habitual incluso hasta en la RENFE: según la Disposición 13^a

- “los militares y marinos que viajen aisladamente por causa del servicio, o para volver a sus hogares después de licenciados, no pagarán por sí y sus bagajes más que la mitad del precio de la tarifa”
- “los militares y marinos que viajen en cuerpo no pagarán más que la cuarta parte de la tarifa por sí y sus bagajes”
- “Si el Gobierno necesitase dirigir tropas o material militar o naval por el camino de hierro, la compañía pondrá inmediatamente a su disposición, por la mitad del precio de la tarifa, todos los medios de transporte establecidos para la explotación del mismo” (Los subrayados son del autor)

Para la concreción de estos concretos preceptos o del más general del art. 33 de la Ley General de Ferrocarriles de 1855⁴ se fueron publicando diferentes normas que repetían casi literalmente lo especificado en 1844,

³ *Gaceta de Madrid* nº 3780 de 19 de enero de 1845, pp. 1-3.

⁴ *Gaceta de Madrid* nº 886 de 6 de junio de 1855. El Art. 33 indicaba “En el pliego de condiciones de cada concesión se comprenderán los servicios gratuitos que deban presta las empresas y las tarifas especiales para los servicios públicos, figurando entre los primeros la conducción de los correos ordinarios a las horas que fije el Gobierno”

para correos y transportes militares, hasta culminar en los muy detallados y prolijos Reglamento(s) de Transportes militares” de 1867 y 1891.⁵ El Art. 21 del Reglamento de 1891, fijará ya definitivamente la distribución entre las tres clases de coches de viajeros habituales en los trenes españoles hasta 1968 para el transporte del personal según la categoría militar, sea viajando solos o formando cuerpo: En primera clase, Generales y Oficiales Jefes (desde Coronels a Comandantes); en segunda clase, oficiales y suboficiales (desde Capitanes a Sargentos); y en tercer clase, la denominada “clase de tropa”. Esta multitud de normas, desde las últimas décadas del siglo XIX propició un campo para publicaciones específicas sobre el tema, que contenían comentarios de reglamentos, recopilación de normas aplicables, formularios y procedimientos contables e incluso mención a los convenios con las principales Compañías para la aplicación concreta de las tarifas y pagos⁶

Para los transportes militares en los trenes ordinarios en tiempos de paz, el procedimiento consistía, tras presentar a la Compañía correspondiente los formularios reglamentarios, o los documentos que justificaban el viaje de personal aislado, que la empresa cobrara el billete correspondiente (a los individuos aislados y familiares en su caso), o facturara al Ministerio tras aplicar el porcentaje de la tarifa a aplicar a esos transportes de personal aislado o formando cuerpo, ganados, material de guerra y otros suministros militares, tanto en Gran como Pequeña Velocidad. Como se verá, cosa distinta es cuánto tardaba la admisión militar en pagar esas facturas. Pero, además, para los trenes especiales militares (exclusivos), en paz y en guerra, que también eran facturables, se hizo necesario tener personal militar con experiencia ferroviaria. Desde 1874 hasta 2008, existieron compañías, batallones, regimientos y agrupaciones de ferrocarriles en activo y desde 1908 de reservistas o Escala de Complemento Honoraria de Ferrocarriles, todo ello encuadrado

⁵ Por ejemplo, en el R.D. de 15 de febrero de 1856, los arts. 28 y 29 de los “Pliegos de condiciones” sobre correos y el Art.13 de las Disposiciones sobre las tarifas, *Gaceta de Madrid* nº 1140 de 17 de febrero de 1856; el R.D. de 9 de octubre de 1867 del “Reglamento para el transporte de las tropas por ferro-carriles” (*Gaceta de Madrid*, ns. 287,288 y 289 de 14, 15 y 16 de octubre de 1867; y el R.D. de 24 de marzo de 1891 del “Reglamento de transportes militares por ferrocarril”, (*Gaceta de Madrid*, ns.88 y 89 de 29 y 30 de marzo de 1891).

⁶ Por ejemplo, (Lossada y Sada 1886), (Díaz Reynés 1881) (Pascual y Bauzá 1897), etc. Todos ellos disponibles en la Biblioteca Virtual Hispánica de la Biblioteca Nacional.

JOSÉ LUIS HERNÁNDEZ MARCO

en el arma de Ingenieros Militares (Quesada González 2020) y (Gálvez Cortés 2022).

Esta normativa, para tiempos de guerra era la que regía cuando se produjo el Golpe de Estado de julio de 1936. Se conoce bastante el papel de los transportes militares durante la Guerra Civil, especialmente el de M.Z.A., gracias al trabajo de (Cayón García y Muñoz Rubio 2006). Así sabemos que en la M.Z.A., de los ingresos totales por tráfico entre julio de 1936 y mayo de 1938, los generados por los transportes militares representaron: el 21% en 1936; el 36% en 1937 y el 50% en 1938. Menos se puede conocer del impacto en Norte, salvo algunos pequeños datos espurgados de las Actas del Consejo (con reuniones en San Sebastián y Bilbao desde el 31/05/1937) o del Comité de Madrid (que se reunía en Valladolid desde el 18 de agosto de 1938). El Comité de Madrid, registra en su sesión nº 3.570 de 07/02/1938, el cobro de casi 5,8 millones de pesetas de “los transportes militares liquidados por el Estado” desde el 18 de julio al 30 de noviembre de 1936. Igualmente, este último Comité reflejaba regularmente en sus reuniones semanales, la información de “vagones cargados” totales y “de transportes de guerra” en diversos periodos cortos desde la primera semana de diciembre de 1937 hasta abril de 1939. En diciembre de 1937, los transportes de guerra fueron el 34% sobre los 44.000 cargados; sobre el total de 666.000 vagones de 1938, los militares representaron el 19%, porcentaje casi idéntico al de los cuatro primeros meses de 1939. Aunque solamente referido a vagones de mercancías y no a ingresos, siendo significativos, parecen menos importantes que los % de ingresos por transportes militares en M.Z.A.⁷

⁷ Archivo Histórico Ferroviario: *Consejo de Administración. Libros de Actas de la Cía. del Norte*, Signatura L-0367 y L-0368 y *Libros de Actas del Comité de Madrid de la Compañía NORTE*, Signaturas L.354 y L. 355.

2. LAS FUERZAS ARMADAS ESPAÑOLAS COMO USUARIAS DEL FERROCARRIL (1940-1986)

2. 1. Aproximación al periodo 1940-1958 con datos de RENFE.

Como ya se ha indicado, la información seriada y detallada de los transportes militares es un capítulo fijo del *Anuario Estadístico Militar*, desde el nº 2 de 1959, hasta el nº 29 de 1986⁸. Afortunadamente una fuente de la propia RENFE, puede paliar parcialmente la información en las dos primeras décadas de la Dictadura: pues al final de los cuadros de “Movimiento comercial de la Estaciones” y ”Producto de las Estaciones”, tras nombrar las de cada línea, aparece la rúbrica de “Transportes Cuenta Estado”, cuyos datos, aunque más globales que los puramente militares, pueden servir al objeto de este trabajo⁹.

Tabla 1. Transportes de RENFE por cuenta del Estado

	1941-1945	1946-1950	1951-1954	1955-1959	1960-1964
nº viajeros	7.490.549	9.155.718	8.893.594	6.005.013	5.502.379
media anual	1.498.110	1.831.144	1.778.719	1.201.003	1.100.476
% del Total	5,3	7,2	6,2	3,5	1,8
Tm Mercancías PV	1.720.765	2.227.869	2.107.263	1.379.328	995.720

⁸ El *Anuario Estadístico Militar* se distribuyó restringidamente, en copias a ciclostil y calificado como “Secreto” los dos primeros números 1 y 2 correspondientes a 1958 y 1959. (Tras intensa búsqueda en el catálogo unificado de Bibliotecas Militares (*Bibliodef*), no he conseguido localizar el nº 1 y solamente una copia del nº 2, en la Biblioteca del Museo Naval de Madrid. Desde el número 3, sobre 1960, (éste aún “Secreto”, son impresos. Hasta el de 1978, se elaboraron por el Servicio de Estadística Militar de Alto Estado Mayor, y desde 1979, ya por el Ministerio de Defensa. Desde el nº 3 de 1960 hasta el nº 40 de 1997 están disponibles para su descarga en <https://publicaciones.defensa.gob.es/index.php/fileuploader/download/download/?d=0&file=custom%2Fupload%2FFile-1505383177.zip>. Agradezco a D. Santiago Rumeu, Jefe del Área de Bienes Culturales, a D^a Belén Coello Bibliotecaria y a D. Rafael Pérez del Servicio de Reproducciones, todos del del Museo Naval de Madrid, la reproducción parcial de ese nº 2.

⁹ RENFE. Departamento Comercial. Intervención, *Datos estadísticos sobre productos de la explotación y movimiento comercial*, 1941-1964. Biblioteca Museo de Madrid. Sig.MR 12.

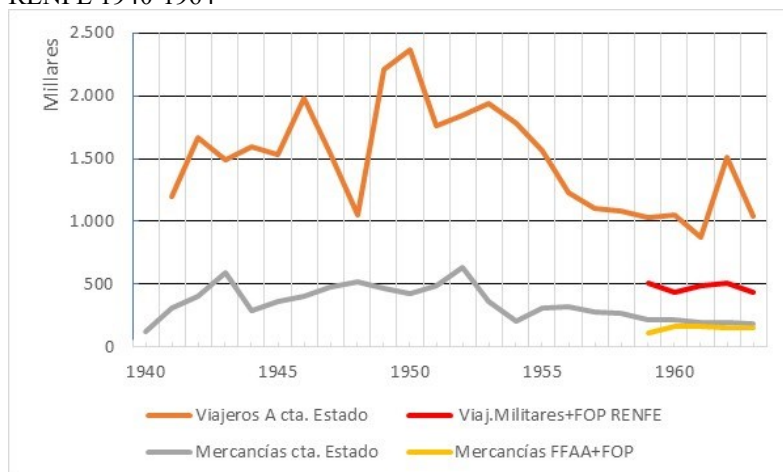
JOSÉ LUIS HERNÁNDEZ MARCO

media anual	344.153	445.574	421.453	275.866	199.144
% del Total	1,7	2,0	1,6	1,0	0,8

Fuente: Ver nota 9. Los viajeros se comparan con los viajeros “a precio reducido”.

Se pueden comparar las cifras del quinquenio 1960-64 con las proporcionadas por las estadísticas militares citadas: los militares y sus familias, más la Guardia Civil y las suyas y la Policía Armada, suman una media de 611.000 viajeros anuales en trenes ordinarios de RENFE. Cerca de medio millón de viajeros a cuenta del Estado, por tanto, eran de otros colectivos (Cargos políticos, Procuradores a Cortes, grupos de funcionarios, jefes del Movimiento y de los Sindicatos Verticales y en algunos casos también sus familias, presos y penados, etc.). Las mercancías militares y de las FOP transportadas por RENFE en Pequeña Velocidad, según las estadísticas militares, en el mismo periodo de 1960-64 sumaron 743.381 toneladas, a una media anual de 148.656, que representan el 75% de lo indicado por la compañía ferroviaria para el total de los transportes por cuenta del Estado. Ese 25% restante, probablemente corresponderían a materiales de construcción para obras y vivienda públicas.

Figura 1: N° de Viajeros y Tm de Mercancías por cuenta del Estado transportadas por RENFE 1940-1964



Fuentes: Ver notas 8 (1960-64) y 9.

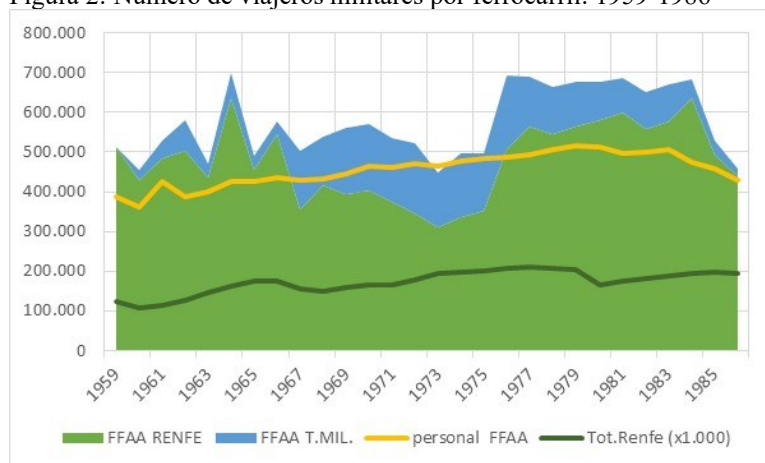
2. 2. El transporte por ferrocarril del personal de las FF.AA. españolas, 1959-1986

La Figura 2 muestra la evolución del número de viajeros militares por ferrocarril entre 1959 y 1986, transportados por RENFE en sus trenes ordinarios -aunque si viajaban formando cuerpo, podían completar uno o más vagones exclusivos, añadidos a los de viajeros civiles- y en convoyes ferroviarios exclusivamente militares. Como los potenciales viajeros militares, eran miembros de las FF.AA. españolas, se ha incluido el número anual de militares que reseña el *Anuario* en sus capítulos de personal profesional (desde Generales a sargentos y desde 1982, además, la clase de tropa de la Guardia Real): salvo en 1973, la línea amarilla está bastante por debajo de la de viajeros transportados y es ligeramente ascendente hasta 1983, por lo que, como ahora se verá, el fuerte crecimiento del transporte de personal desde 1976, sólo se explica por un cambio en las políticas de movilidad del personal militar más numeroso, los reclutas y soldados del servicio militar obligatorio.

Entre ambos tipos de trenes, con el máximo muy destacado de 1964 (casi 698.000), mueven entre medio millón y 600.000 viajeros anuales hasta 1972, con 1963-1965, ligeramente por debajo de ese medio millón. Tras el mínimo absoluto de 1973, en los dos años finales de la vida del dictador se recupera algo el tráfico, pero sin llegar a los 500.000 viajeros. Sin embargo, desde 1976 y hasta 1984, el tráfico ferroviario de personal militar se mueve muy cerca de aquel máximo absoluto de 1964, por encima de los 650.000 viajeros anuales. En ese crecimiento conjunto, hay que destacar el fuerte crecimiento de los viajeros transportados por trenes exclusivamente militares desde 1967 y hasta 1976, frente al declive de los transportados por RENFE desde 1967 a 1975. Mientras que entre 1960 y 1966, los trenes militares representaron el 8% de los viajeros militares transportados por ferrocarril, entre 1967 y 1976 lo hicieron el 29,4%. Incluso desde ese último año hasta 1983, aún supusieron el 15,4%, y descendieron al 8% en los tres últimos años de la serie.

JOSÉ LUIS HERNÁNDEZ MARCO

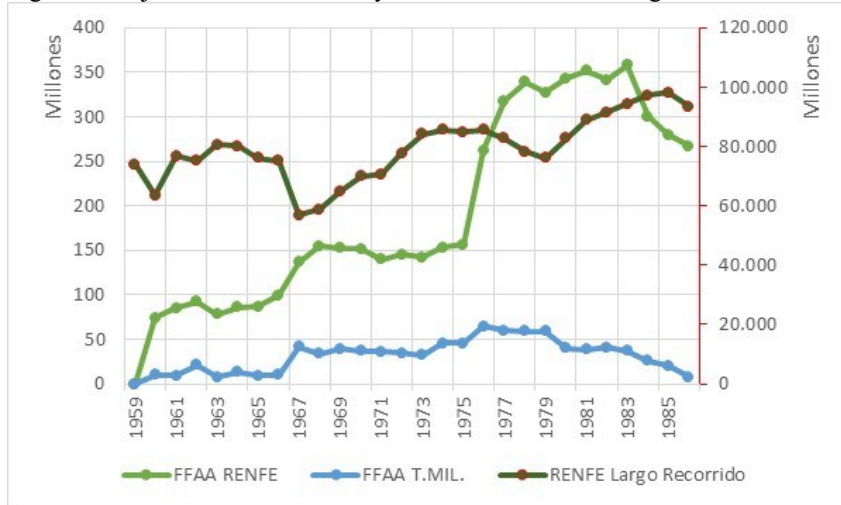
Figura 2: Número de viajeros militares por ferrocarril: 1959-1986



Fuente: *Anuario(s) Estadístico Militar*, Transportes. Total Renfe (Muñoz Rubio 1995, 332)

Como los potenciales viajeros militares, eran miembros de las FFAA españolas, en la figura 2. se ha incluido el número anual de militares que reseña el *Anuario* en sus capítulos de personal profesional (desde Generales a sargentos y desde 1982, además, la clase de tropa de la Guardia Real): salvo en 1973, la línea amarilla está bastante por debajo de la de viajeros transportados y es ligeramente ascendente hasta 1983, por lo que, como ahora se verá, el fuerte crecimiento del transporte de personal desde 1976, sólo se explica por un cambio en las políticas de movilidad del personal militar más numeroso, los reclutas y soldados del servicio militar obligatorio. Esto puede confirmarse tanto con la Figura 3 como con la 4, referidas no al número absoluto de viajeros, si no al de viajeros/kilómetro y al recorrido medio de sus viajes, respectivamente: Aunque los viajeros/km de los transportados en los trenes de RENFE

Figura 3: Viajeros/km de militares y totales en trenes de Largo Recorrido de Renfe



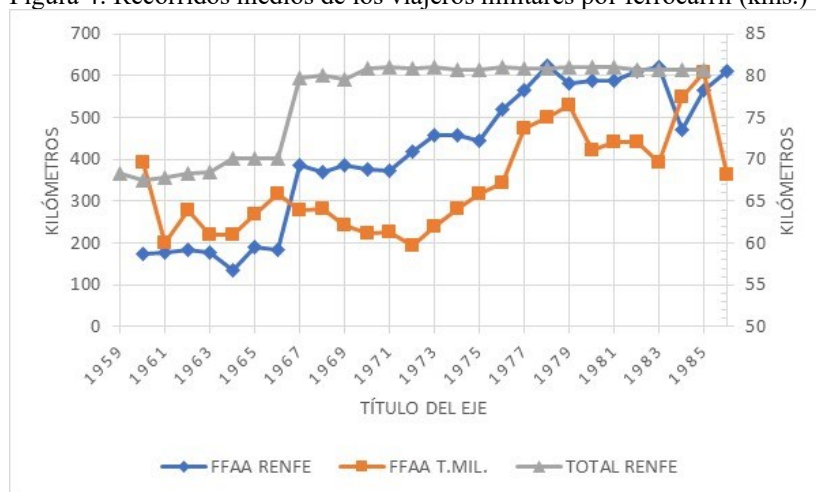
Fuente: *Anuario(s) Estadístico Militar*, Transportes. RENFE L.R., estimado para 1959-1967 según (Muñoz Rubio 1995, 184-185 y 330-331). RENFE L.R. eje derecho.

aumentan un 50% en 1968/69, se mantienen en ese nivel (150 millones de viajeros/km) hasta 1975, de nuevo en 1976 se observa el importante salto hasta más de 250 millones de 1976 y los más de 300 desde 1977 a 1983, descendiendo en los últimos tres años de la serie a hasta el inicio del salto de 1976. Aunque a un nivel muy inferior, los viajeros en los trenes militares se producen y en las mismas fechas estos tres movimientos: de menos de 20 millones de viajeros/km a entre 30 y 40 millones desde 1967 a 1973 y a más de 50. Aquí sólo hasta 1979 iniciándose ya un pronunciado descenso desde 1980 hasta el final. Como no podía ser menos, dadas las operaciones de cálculo, los datos de los recorridos medios de la Figura 4, reproducen con exactitud los mismos movimientos comentados. Y puesto que la serie de los trenes de Largo Recorrido generales de RENFE (estimados hasta 1966 desde la serie desde 1967 del Cuadro IV.1 de la obra fundamental de Miguel Muñoz) tiene un perfil muy distinto, la explicación tiene que partir de un cambio en la política militar sobre la movilidad de su personal: la generalización en el Ejército de Tierra del cambio de Región Militar de los reclutas desde 1976. De ese cambio de política en la incorporación a los centros de primera instrucción militar de los reclutas, fue protagonista involuntario en esa fecha el autor de este trabajo: desde su provincia alicantina en la III R.M. al C.I.R nº 1 de Cáceres y luego al R.A.C.A. de Vicálvaro en la I R.M., utilizando, "formando cuerpo" un

JOSÉ LUIS HERNÁNDEZ MARCO

tren ordinario de RENFE, Alicante-Madrid y uno militar Madrid-Cáceres en enero de 1976.

Figura 4: Recorridos medios de los viajeros militares por ferrocarril (kms.)



Fuente: *Anuario(s) Estadístico Militar, Transportes.. Total RENFE (eje derecho)* (Muñoz Rubio 1995, 332)

Para terminar este análisis de los transportes de personal militar por ferrocarril, unos comentarios sobre las tarifas medias, calculadas con el coste de estos transportes sufragados con los presupuestos de los tres Ministerios militares, hasta su unificación en el de Defensa en el de 1978.

Las tarifas especiales conseguidas por los ministerios militares – como se ha escrito más arriba con unos recorridos medios multiplicados por más de tres y cuatro veces los generales de RENFE- parecen trasladar a la segunda mitad de siglo XX, los históricos descuentos, de la mitad o la cuarta parte de las tarifas ordinarias, establecidos a los transportes ferroviarios militares desde la Disposición 13ª la Real Orden de 1844. Aunque el promedio de la tarifa facturada por RENFE a los ministerios militares es un tan solo un 25% más baja que la de totalidad de los viajeros de RENFE entre 1960 y 1964 y una fuerte actualización en 1965 reduce la diferencia a poco más del 8% hasta 1980, hay que tener en cuenta que, la general de la empresa ferroviaria, promedia las de largo recorrido con las tarifas de cercanías y media distancia. Por ello, los recorridos medios que implican son de menos de 70 km/viajero hasta 1966 y casi una constante

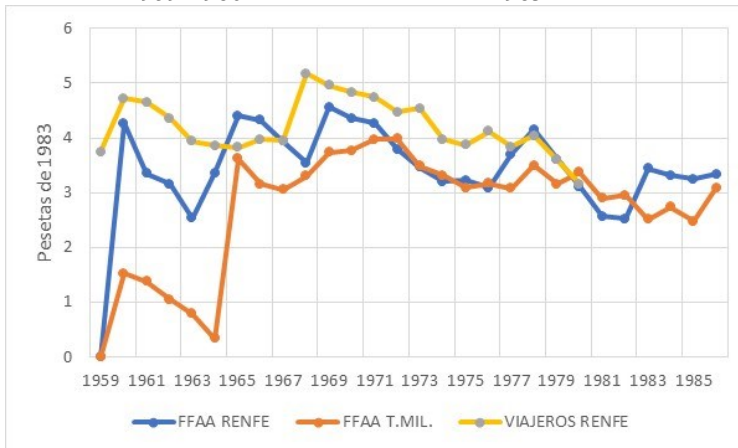
Figura 5A: Tarifa media pagada por VIAJERO MILITAR/KM transportado en ferrocarril: 1959-1986. Pesetas corrientes



Fuente: *Anuario(s) Estadístico Militar*, Transportes. Viajeros Renfe (Muñoz Rubio 1995, 356)

media de 80 kilómetros entre 1967 y 1986, mientras que los viajeros militares tenían como promedio recorridos de 400 kms desde 1967 y de más de 500 entre 1976 y 1983 (Figura 4), lo que supone multiplicar por más de cinco veces el recorrido medio de los generales de la empresa.

Figura 5B: Tarifa media pagada por VIAJERO MILITAR/KM transportado en ferrocarril: 1959-1986. Pesetas constantes de 1983



Fuente: *Anuario(s) Estadístico Militar*, Transportes. Viajeros Renfe (Muñoz Rubio 1995, 356). Deflactor, INEbase, IPC de Núcleos urbanos.

Para saber si se aplicaba los descuentos del 50 y 70 del 75% sobre las tarifas generales de RENFE, se tendría que conocer el recorrido medio por clases (1ª, 2ª y 3ª) de los viajeros totales de tarifa entera. Creo solo posible

JOSÉ LUIS HERNÁNDEZ MARCO

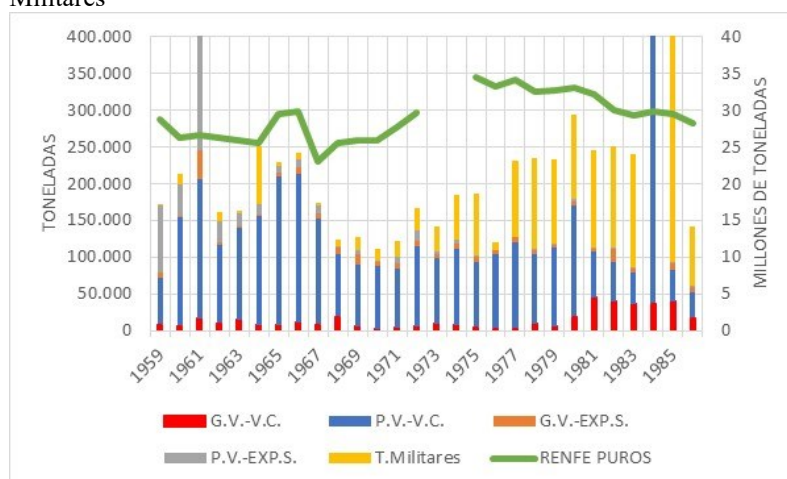
realizarlo para comparar con las fuentes militares, desde 1960 a 1964, pero eso supera el modesto objetivo de este trabajo.

.2. 3. El transporte por ferrocarril de mercancías de/para las FF.AA. españolas, 1959-1986

Las Figuras 6 y 7 dibujan la evolución del transporte de mercancías dirigidas a los centros militares transportada por RENFE en sus trenes de mercancías ordinarios o en trenes exclusivamente militares.

En la Figura 6 hay tres años atípicos, que superan el valor máximo del eje vertical izquierdo, 1961, 1984 y 1985: ello es debido a diferentes grandes expediciones de algunas mercancías concentradas en determinados trimestres.¹⁰ En el resto de los años destaca el predominio de la toneladas transportadas mediante vagones completos en pequeña

Figura 6: Toneladas de mercancías militares transportadas por RENFE y en Trenes Militares



Fuente: *Anuario(s) Estadístico Milita, Transportes.. Transportes Puros de Renfe* (Muñoz Rubio 1995, 339)

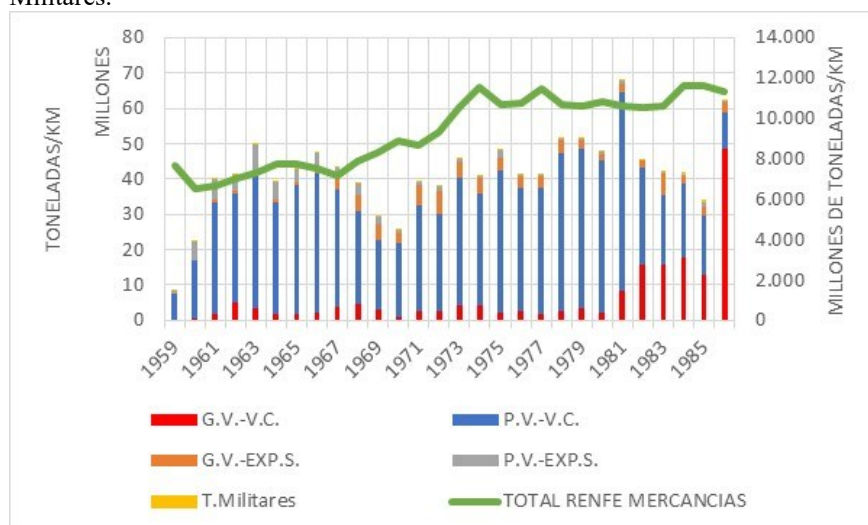
¹⁰ En 1961: unos transportes de material de guerra muy elevados de la Armada, tanto en V.G. de P.V. como en Expediciones Sueltas también en P.V, que suman entre ambas más del límite establecido en el eje vertical izquierdo. En 1984: Un fuerte movimiento de casi un millón de toneladas de vehículos pesados del ejercito de tierra y en 1985: casi 700.000 toneladas también de vehículos pesados en el segundo trimestre, pero en trenes militares.

velocidad hasta 1974 y el fuerte impulso del uso de trenes militares a partir de 1977. Sin embargo, medido en toneladas/kilómetro como en la Figura 7, la gran mayoría del tráfico se realiza siempre en vagones completos de Pequeña Velocidad, a excepción de 1986, que son vagones completos en alta velocidad. Desde 1981, parece iniciarse un mayor uso de esta última modalidad, quizá ligada a necesidades de rapidez de suministros militares en campos de maniobras, pues aun faltaban seis años para el envío de tropas y vehículos fuera de España, en 1992, a la Guerra de los Balcanes. Lo que se ha destacado en La Figura 6 de la subida de los trenes militares exclusivos desde 1977, desaparece en la Figura 7: la mayores toneladas transportadas en trenes militares lo hacían a unas distancias muchísimo más cortas que las movidas por Renfe en vagones completos de pequeña velocidad (siempre) o, incluso, en los de gran velocidad desde 1981.

En ambas Figuras se ha incluido una serie con transportes de mercancías totales de RENFE, con referencia al eje vertical derecho, dada la escala muy diferente del volumen transportado. Como se observa, la demanda de transporte militar debe obedecer a otras causas que la general de RENFE. El incremento de los transportes militares de mercancías de la primera mitad de los años 60, puede deberse a la distribución entre las múltiples instalaciones militares del material militar derivado de los Acuerdos España-EEUU de 1953 y sus prórrogas de 1963 y 1970, que provocaron un rejuvenecimiento y estandarización de modelos y marcas (especialmente en vehículos TT) y material de artillería iniciado en el de Tierra y en la Infantería de Marina de la Armada, desde los últimos años 50 y hasta principios de los años 70. Además empezaron a incorporarse, progresivamente, vehículos fabricados en España bajo licencia (Willys por VIASA y Land Rover por Santana) y camiones, especialmente de ENASA. (Hernández Marco 2026) (Molina Franco y Manrique García 2023) La necesidad de probar y adiestrar a las tropas en el uso de todos estos vehículos y piezas de artillería (autopropulsada y arrastrada), exigiría la organización de maniobras en territorios abiertos. Para ello se debería enviar por ferrocarril mucho del material de guerra y pertrechos militares a utilizar, desde las estaciones próximas a los acuartalamientos de origen, hasta las próximas a los campos de maniobras.

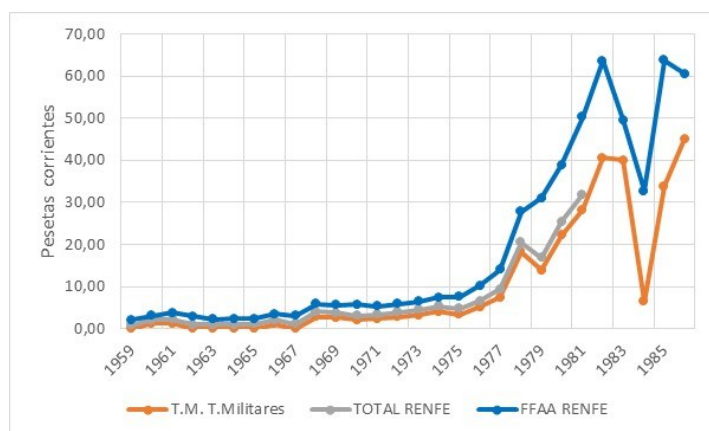
JOSÉ LUIS HERNÁNDEZ MARCO

Figura 7: Toneladas/km de mercancías militares transportadas por RENFE y en Trenes Militares.



Fuente: *Anuario(s) Estadístico Militar, Tranportes. Total TM/km de mercancías de RENFE* (Muñoz Rubio 1995, 337)

Figura 8A: Tarifa media pagada por TONELADA MILITAR/KM transportada en ferrocarril: 1959-1986. Pesetas corrientes

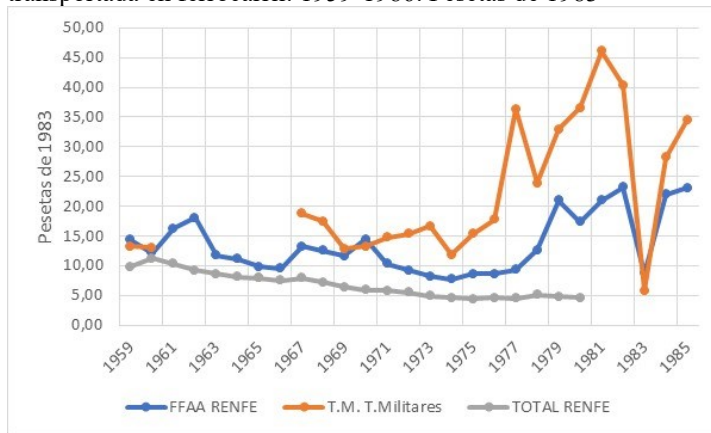


Fuente: *Anuario(s) Estadístico Militar, Tranportes. Mercancías Renfe* (Muñoz Rubio 1995, 356)

Igual que se hizo con las tarifas medias de viajeros militares, en las Figuras 8A y 8B se han trasladado las de las mercancías militares transportadas por ferrocarril. La primera gran diferencia con aquellas es

que ahora todas las militares son más caras de transportar que las generales de RENFE. También las transportadas en trenes militares, salvo en 1965. Por tanto, si se concluyó que las tarifas de viajeros militares reflejaban la enorme distancia media recorrida por los militares, frente a la de los viajeros civiles de RENFE (Figura 4), en el caso de las mercancías no parece ser el caso de forma tan acusada, como muestra la Figura 9. En promedio, el recorrido medio de las mercancías en trenes militares (282 kms.) es el 23% superior a los de las mercancías puras de RENFE (230 kms.), y aunque también el de las mercancías militares transportadas por RENFE es mayor, 46%, (335 kms.), la relación es muy inferior a los múltiplos de más de cinco veces de los recorridos medios de los viajeros militares y civiles. (Ver Figura 4)

Figura 8A: Tarifa media pagada por TONELADA MILITAR/KM transportada en ferrocarril: 1959-1986. Pesetas de 1983



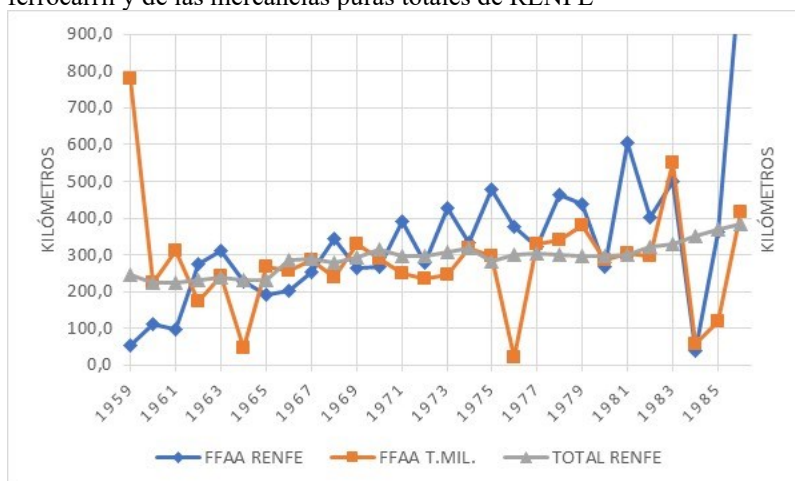
Fuente: *Anuario(s) Estadístico Militar*, Transportes. Viajeros Renfe (Muñoz Rubio 1995, 356). Deflactor, INEbase, IPC de Núcleos urbanos.

En consecuencia, la posible aplicación de la mitad de las tarifas de mercancías de RENFE a las militares, como era costumbre desde 1844, no parece aquí aplicarse. Sin embargo, mientras los viajeros, civiles y militares son de un mismo tipo, individuos, la mercancías pueden ser muy distintas y, por lo tanto sus tarifas de transporte. Como nos contó Miguel Muñoz (1995, 193-196.), el casi histórico mantenimiento de los grandes tráfico de RENFE, (Cereales, remolacha, frutas y legumbres, aceites y vinos a granel, carbones, abonos, maderas, cemento, productos siderometalúrgicos y combustibles líquidos), muy alejados de la

JOSÉ LUIS HERNÁNDEZ MARCO

modernización estructural de la economía española -quizá con la excepción del transporte de cemento y productos metalúrgicos y petrolíferos-, explica la pérdida de peso en la cuota de mercado del transporte ferroviario frente al fortísimo crecimiento de la del transporte por carretera, que captó el 92,8% de la nueva demanda de transporte de mercancías entre 1950 y 1980.

Figura 9: Recorrido medio en kms de las mercancías militares transportadas por ferrocarril y de las mercancías puras totales de RENFE



Fuente: *Anuario(s) Estadístico Militar*, Transportes. Total RENFE (eje derecho) (Muñoz Rubio 1995, 339)

Tabla 2: % del Material de Guerra sobre las mercancías militares transportadas por RENFE y en trenes militares del Ejército de Tierra.

	1960/61	1966/67	1975/1976	1980/81	1984/1985
Material de Guerra por RENFE					
%Toneladas	46,7	63,6	71,9	85,2	7,8
%Toneladas/km	44,8	52,9	67,8	84,2	30,3
%Importe	50,5	63,4	76,7	79,7	33,4
Tarifa Media Ptas	1,98	2,31	4,75	18,78	39,78
Material de Guerra por T.Militares					
%Toneladas	85,2	98,3	74,5	68,0	9,1
%Toneladas/km	28,4	98,4	61,8	67,8	53,7
%Importe	32,1	97,6	60,2	41,0	51,6
Tarifa Media Ptas	2,07	2,69	7,23	24,63	43,32
Tarifa Media total	0,99	1,14	1,70	3,56	

Fuente: *Anuario(s) Estadístico Militar*, Transportes. Tarifa Media total (RENFE) (Muñoz Rubio 1995, 356).

Las mercancías militares transportadas por ferrocarril se alejan mucho de la caracterización de voluminosas (y de poco valor) de las mayoritarias de RENFE descritas. En el primer gran desglose de las mercancías transportadas de 1960, como en el último de 1986, se pueden agrupar en dos grandes grupos: (1) material de guerra y (2) resto de suministros militares¹¹. En la Tabla 2, se ha trasladado el % que supone ese material de guerra sobre el total de mercancías del Ejército de Tierra transportadas por RENFE y por trenes militares en algunos bienios de cada década. En los cuatro bienios cronológicamente comparables, las toneladas suben desde menos del 47 al 85%; las toneladas/km de 44 al 84%

¹¹ En 1960: (1) material de guerra: “Vehículos” (ligeros, pesados y carros de combate); “Material de guerra” (armas ligeras-cortas y largas- y piezas de artillería de arrastre y autopropulsada y material de ingenieros); “municiones” y “Explosivos”. Y en (2) “resto de suministros militares”: “ganado; carburantes y combustibles; víveres; piensos; vestuario; utensilios; envases y varios”. En 1986: el mismo material de guerra y en resto de suministros militares, igualmente salvo el añadido de “equipajes y mobiliario de familias” y cambiando los “útiles” por “material de acuartelamiento”.

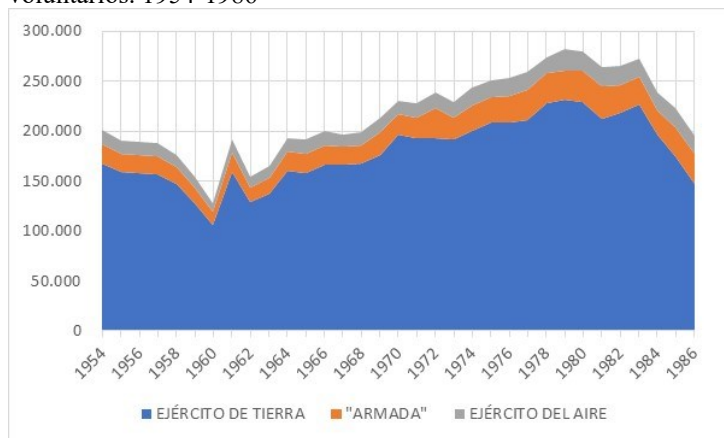
JOSÉ LUIS HERNÁNDEZ MARCO

y el coste para el ET, del 50,5 al 80%. Solamente al ganado, a algunos víveres, no muy elaborados y/o envasados, y a los combustibles se les podría aplicar, si acaso, la mitad de sus tarifas generales, de acuerdo con las tradicionales pautas militares. Creo que es difícil llegar a saber tarifas equivalentes civiles a las de los diversos conceptos que se ha englobado como material de guerra: tarifa de transporte de coches y camiones; de, armas cortas y de caza y sus proyectiles; y explosivos mineros y de obras públicas. De ahí, la enorme disparidad con las tarifas medias de mercancías observadas en RENFE para los mismos años, como muestran las Figuras 8A y 8B y la necesidad de los Convenios Defensa-RENFE comentados en la nota

3. LA DISTRIBUCIÓN ENTRE EJÉRCITOS Y MODAL DE LOS TRANSPORTES MILITARES DE PERSONAL Y MERCANCIAS, 1959-1986

Para finalizar el análisis de los transportes militares que ha permitido la riqueza estadística del *Anuario* entre 1959 y 1986 se va a tratar la distribución de los transportes militares entre el Ejército de Tierra, la Armada y el Ejército del Aire, por una parte y, por otra, la de los transportes militares entre modos de transporte: ferrocarril, carretera, naval y aéreo. Para una aproximación a la necesidad de transporte de cada uno de ellos, puede ser suficiente la Figura 10 que muestra el año de incorporación a filas de los reclutas de cada ejército. El promedio de los del Ejército de Tierra (179.000) supone el 82,5% del total de las FFAA.; los de la Armada (22.700), el 10,5%; y los del Ejército del Aire (15.300 reclutas anuales), el 7%.

Figura 10: Incorporación a filas de reclutas de alistamiento, reemplazos anteriores y voluntarios. 1954-1986



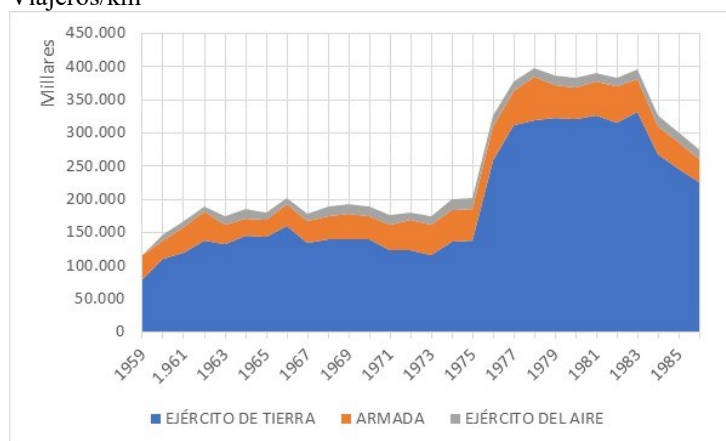
Fuente: *Anuario(s) Estadístico Militar*, Reclutamiento.

Con esa distribución del grueso de los efectivos militares, las figuras 11 y 12 muestran la permanente hegemonía del Ejército de Tierra sobre la Armada y el Ejército del Aire en el transporte ferroviario, tanto de personal como de mercancías, medidos respectivamente en viajeros/km y toneladas/km.

El promedio de 1959 a 1986 de los viajeros/km del Ejército de Tierra en los trenes ordinarios de RENFE es el 75% del total de las FFAA; de la Armada el 19% y del 6% el del Ejército del Aire. La ubicación en pocos puertos y Madrid de las fuerzas navales y de Infantería de Marina, explica que sus viajeros/km casi dupliquen su peso en el total del personal militar. Y el enorme salto desde 1976, ya fue explicado por la política de destinos del Ejército de Tierra a partir de ese año. En el personal transportado en trenes exclusivos militares, que por definición conllevaba la concentración de más

JOSÉ LUIS HERNÁNDEZ MARCO

Figura 11: Distribución del personal militar transportado por ferrocarril. 1959-1986. Viajeros/km



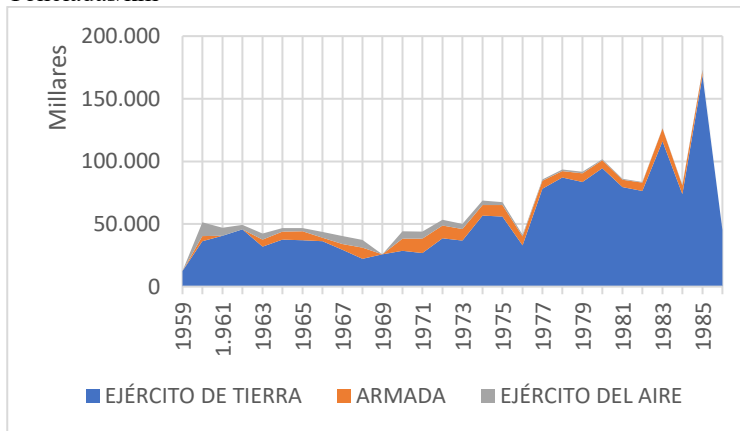
Fuente: *Anuario(s) Estadístico Militar, Transportes.*

de 250 militares, al menos desde el Reglamento de 1891, la hegemonía del Ejército de Tierra es del 92%, solamente utilizando este medio el 7% de la Armada y un casi testimonial 1% del Ejército del Aire. Como colofón general, el acumulado de las series de los tres ejércitos muestra, principalmente el perfil marcado por Tierra: un sensible crecimiento hasta 1962 que se modera hasta 1966 y que se estanca prácticamente hasta 1972. Tras una ligera caída en 1973, se inicia una recuperación, en los dos últimos años de vida de Franco, hasta alcanzar el máximo de casi 203 millones de viajeros/km de 1966. A partir de 1976, como ya se comentó, el cambio en la política de destinos iniciales de los reclutas del Ejército de Tierra provoca el fortísimo escalón desde 1976 hasta el máximo de 1983 de casi 396 millones de viajeros/km. En el Ejército del Aire tras un fuerte crecimiento desde 1963 de alrededor de los 15 millones de viajeros km, salvo dos momentáneas caídas en 1966 y 1981/1982 pero manteniendo el nivel medio hasta el 1986 incluido. También la Armada presenta un perfil distinto al de Tierra: crecimiento hasta 1962, adelgazamiento de su área entre 1963 y 1968, y crecimiento desde 1969 hasta su máximo de casi 66 millones de viajeros en 1978 para decrecer progresivamente hasta los niveles de 1969/1971 hasta el descenso final de 1984 a 1986.

Como se observa en la Figura 12, el dibujo del transporte de mercancías militares transportadas por ferrocarril es muy distinto al de viajeros comentado. Tal como se observó también al comentar las Figuras 6 y 7. Por una parte, el transporte de mercancías en trenes exclusivamente

militares no supera el 12% del total del transporte militar ferroviario hasta 1973, para desde entonces superar con creces el 40%, hasta los máximos muy destacados de 1983 y 1985, en que llegan a representar el 69% y 63% respectivamente. Pero aquí, el predominio del Ejército de Tierra es aún más abrumador, copando el 96% de todas las mercancías movidas en trenes militares. Por contra, en los envíos de mercancías militares en trenes ordinarios de RENFE, el Ejército de Tierra representa el 77% del total, la Armada el 15% y el Ejército del Aire el restante 8%, especialmente hasta 1973, cuando aumenta el peso los envíos en trenes militares sobre el total.

Figura 12: Distribución de las mercancías transportadas por ferrocarril. 1959-1986. Toneladas/km



Fuente: *Anuario(s) Estadístico Militar, Transportes.*

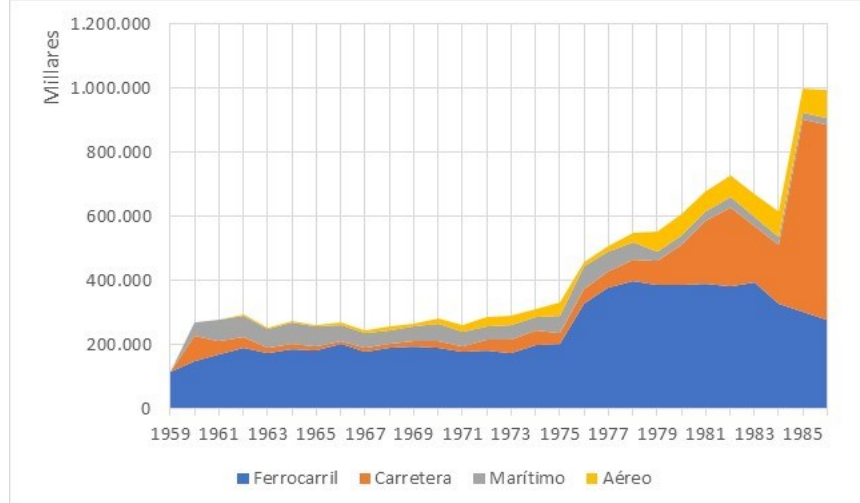
Para finalizar la Comunicación, antes de unas conclusiones, se va a hacer referencia al peso de estos transportes ferroviarios de viajeros y mercancías militares en el total de los viajeros y mercancías transportadas conjuntamente con los otros modos de transporte. Una primera conclusión se hace evidente: el perfil de ambos gráficos es bastante distinto que el que presentaban los del transporte ferroviario.

En viajeros, al salto del transporte ferroviario a partir de 1976 (Figura 11) se mantiene, pero a diferencia del ferroviario, el transporte por carretera de viajeros militares sigue creciendo hasta 1986. En menor escala que los dos medios terrestres mayoritarios el transporte marítimo y aéreo también muestran diferencias destacables, en mi opinión, ligadas a necesidades de transporte específicas, ambas de larga distancia. En las marítimas, desde

JOSÉ LUIS HERNÁNDEZ MARCO

1968/1969, es notable el efecto de la reducción muy significativa de la distancia en kilómetros de parte de los trayectos debidos a la entrega a Marruecos de Sidi-Ifni y la independencia de Guinea Ecuatorial, con sus respectivas guarniciones y servicios militares, quedando desde entonces y hasta 1975, fuera de los trayectos a Baleares y Canarias tan sólo el aún llamado Sahara español. Precisamente, es alrededor de estas dos fechas significativas para el fin del colonialismo español, cuando se incrementan los viajes aéreos de personal hasta 1976. El fuerte incremento de los los viajeros/km aéreos desde 1980, debe interpretarse ya como el trasvase al transporte aéreo de partede de ambos terrestres en largas distancias peninsulares y, en detrimento del marítimo, en los viajes a/ de Baleares y Canarias

Figura 13: La distribución modal del transporte de personal militar. Viajeros/km

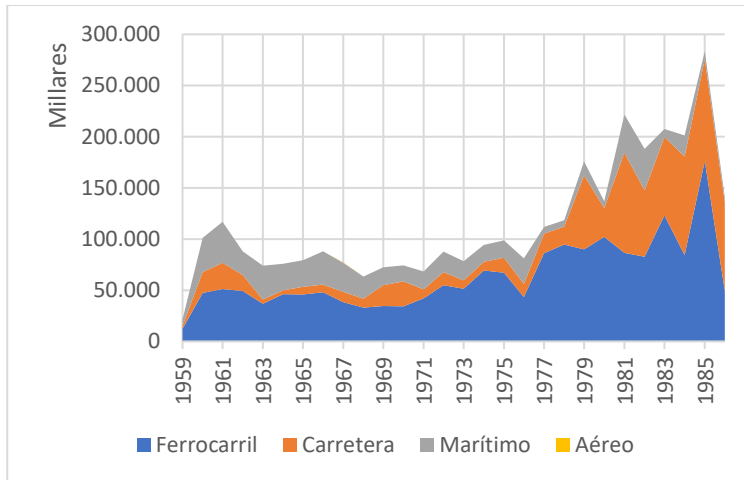


Fuente: *Anuario(s) Estadístico Militar, Transportes.*

En cuanto al transporte de mercancías, parecen evidentes las mismas causas postcoloniales, para explicar la cuota del transporte marítimo, desde los máximos de 1960-61, a falta de dato efectivo de 1959, relacionado con lo rescoldos de la Guerra de Ifni-Sáhara de 1957-58 y lo comentado postcolonial español hasta 1968, más el puntual incremento de 1975 - otra vez el Sáhara-. No he encontrado explicación para el brusco y breve incremento que se observa en el bienio 1981/1982. Con esta evolución del transporte militar marítimo, el prefominio ferroviario del transporte de

mercancías se retrasa hasta 1972 y dura solamente hasta 1980. Desde 1981, ede el primer puesto al transpporte de mercancías por carretera,

Figura 14: La distribución modal del transporte de mercancías militares. Toneladas/km

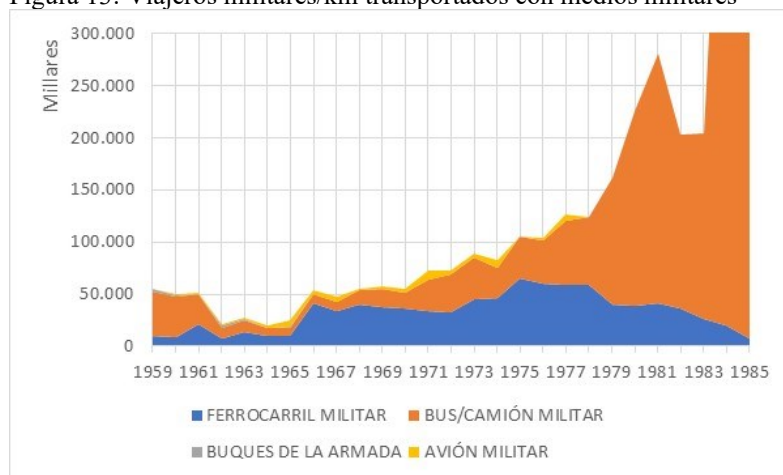


Fuente: *Anuario(s) Estadístico Militar, Tranportes.*

Una última aproximación a los tranportes militares va a intentar contestar a esta pregunta: ¿cuál fue la distribución modal usando medios de transporte gestionados directamente por el Estado?, es decir, cómo fue el reparto de viajeros militares y toneladas militares/km transportadas en trenes militares, camiones y autobuses militares, barcos de la Armada y aviones militares?. Los datos representados en las Figuras 13 y 14 permiten contestar, las preguntas así formuladas.

JOSÉ LUIS HERNÁNDEZ MARCO

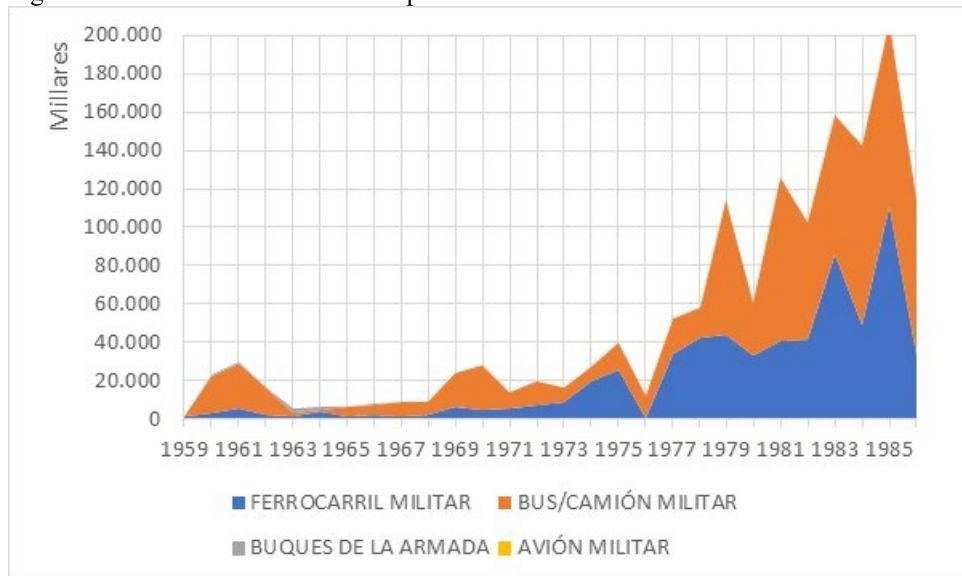
Figura 13: Viajeros militares/km transportados con medios militares



Fuente: *Anuario(s) Estadístico Militar, Tranportes.*

En viajeros militares/km, el predominio de los transportes por carretera, utilizando autobuses, microbuses y camiones de transporte de tropas propiedad de las Fuerzas Armadas españolas es mayoritario desde 1959 a 1963 y desde 1970 hasta 1975. Desde entonces, hasta el final, crecientemente hegemónico. El ferrocarril, por tanto, solo es el medio mayoritario en su versión de “exclusivo” militar entre 1964 y 1970.

Figura 14: Mercancías militares transportadas con medios militares. Toneladas/km



Fuente: *Anuario(s) Estadístico Militar, Transportes.*

CONCLUSIONES

- También los gobiernos españoles, como la mayor parte de los europeos, dictaron normas para la utilización de los ferrocarriles, tanto en la paz como en la guerra. Ya la primera legislación general de 1844 obligaba a las futuras concesionarias a transportar el correo y, mediante pago de la mitad o cuarta parte de las tarifas autorizadas de viajeros, según los viajes afectaran a viajeros militares individuales y sus familias o “formando cuerpo”. Igualmente, al transporte de mercancías militares se les aplicaría un descuento de la mitad de la tarifa correspondiente.
- En las dos primeras décadas de la Dictadura franquista, recurriendo a fuentes propias de RENFE ante la no existencia de estadísticas oficiales militares, se ha podido establecer el número de viajeros y toneladas de mercancías transportadas por RENFE “a cuenta del Estado” entre 1941 y 1964. En base a la información coincidente del último quinquenio, podemos suponer que cerca de medio millón de esos viajeros no eran militares ni sus familias, sino

JOSÉ LUIS HERNÁNDEZ MARCO

- otros colectivos de la política, la administración, el Movimiento y los Sindicatos Verticales, más el abltado número de detenidos políticos y penados de la más dura represión franquista. En mercancías, sin embargo, las militares de principio de los años 60, explican el 75% del total.
- El transporte ferroviario de personal militar, en crecimiento en línea de la evolución creciente de los reclutas del servicio militar obligatorio, muy mayoritario en el Ejército de Tierra, sobre la Armada y el del Aire -aunque con una tradicional más dispersa ubicación de sus bases en estos dos últimos-, tiene unos recorridos medios anuales solo comparables a los de los viajeros civiles en trenes de Largo Recorrido de Renfe. Además, el crecimiento en términos de viajeros militares/km tiene un salto importantísimo desde 1976, cuando el mayoritario Ejército de Tierra generaliza el traslado de los reclutas a otras Regiones Militares distintas de las del origen de aquellos, lo que aumenta, aún más, el ya alto recorrido medio anterior. Por ello, la tarifa media pagada a RENFE por estos viajes, aunque es inferior a la percibida por la empresa ferroviaria por todos sus viajeros civiles, no llega a ser aquella mitad o cuarta parte, históricamente establecida desde 1844, salvo que se pudiera comparar, exclusivamente con la de los viajeros de RENFE de Media y, sobre todo, Larga Distancia.
 - La importancia del transporte de material de guerra (creciente en el tiempo) frente al resto de suministros militares, es la cuasa de las altas tarifas medias pagadas por los transportes de mercancías militares en comparación con las percibidas por el tráfico general de mercancías movidas por RENFE. Solamente si se pudiera conocer las tarifas aplicadas por RENFE a mercancías civiles parecidas al material de guerra (camiones pesados, armas cortas, pólvoras y explosivos, etc), se podría comprobar, si las militares operaban con algún tipo de descuento sobre las equivalentes de RENFE..
 - Por último, el análisis de la evolución de los modos de transporte utilizados por los viajeros y las mercancía militares, muestran el predominio de la carretera sobre el ferrocarril, solamente a partir de la Transición, veinte años después, por tanto, del predominio carreteril sobre el ferrocarril del reparto modal del total del transporte español.

- El análisis final referido al reparto modal en los medios de transporte propiedad y/o gestionados exclusivamente por las Fuerzas Armadas españolas, con mucho más predominio de la carretera, ha permitido explicar algunas de las coyunturas de los distintos modos, en función de los únicos conflictos militares exteriores, antes de la incorporación militar española a misiones de la OTAN y la ONU de principio de los años noventa del siglo XX: la guerra Ifni-Sáhara de 1957/1958; la entrega de Sidi-Ifni a Marruecos y la independencia de Guinea Ecuatorial de 1968; y la Marcha Verde y la entrega del Sáhara a Marruecos y Mauritania en 1975/1976.