

El largo despertar: los tiempos de la Autarquía (1939-1959)

Olga Macías*

UNIVERSIDAD DEL PAÍS VASCO

1. Introducción

En 1939, con la finalización de la Guerra Civil se dio un paso a una nueva etapa dentro de la organización económica de España, la Autarquía. En los primeros años del régimen franquista las bases políticas del Estado tuvieron como principal objetivo desarrollar los recursos económicos existentes en España para lograr la autosuficiencia económica sin necesidad de depender de las aportaciones de otros países. Además, se intentó aplicar esta política dentro de un marco de reconstrucción general, en un territorio que había quedado destrozado por la guerra. El esfuerzo por reorganizar los distintos sectores productivos fueron refrendados a través de sucesivos planes de desarrollo y de otro tipo de medidas gubernativas, cuyo principio inicial no fue otro que el dirigismo político, dentro de un mermado campo de actuación, limitado por la falta de materias primas y acentuado por el inmovilismo de la inversión privada. El fracaso de esta primera política autárquica del franquismo obligó, a partir de 1955, a una apertura del régimen hacia el exterior, en búsqueda tanto de las materias primas y de la tecnología necesaria para el desarrollo económico, como de los créditos financieros que lo sustentaran. Fueron 15 años de ombliguismo político en los que se sufrió un proceso involutivo de los parámetros económicos que llegaron a alcanzar niveles inferiores a los de los años inmediatamente anteriores a la guerra¹.

¹ Comín (2001); Catalá (2001); Fontana (2001); Miranda Encarnación (2001).

Transportes, Servicios y Telecomunicaciones

Dentro de estos ideales autárquicos, las obras públicas jugaban un papel fundamental. Se las consideraba susceptibles de generar riqueza no sólo a través de su construcción, sino también a través del efecto que su explotación produciría en el conjunto de la economía nacional. El Ministerio de Obras Públicas, como gestor de estos parámetros, era una de las piedras angulares del entramado planteado por los ideólogos franquistas. Por una parte, las obras hidráulicas se consideraban un sector esencial para el despegue económico del país a través de un amplio plan de construcciones dirigidas hacia la producción de regadíos y de energía eléctrica. Al mismo tiempo, el gobierno del general Franco abordó la nacionalización de los principales ejes empresariales vinculados con las obras públicas: ferrocarriles, aeronáutica y telecomunicaciones. Por último, un amplio plan sobre carreteras estudiaba la mejora y reorganización de otra de las arterias fundamentales para la economía española, que se completó con la modernización de las infraestructuras portuarias.

Se sucedieron distintos planes de desarrollo, dentro de los que el Ministerio de Obras Públicas contaba con un marcado protagonismo, al mismo tiempo que el dirigismo político se fue acomodando a las circunstancias internas y externas del país. Con ello, vinieron cambios ministeriales, nuevos hombres con los mismos problemas heredados del pasado. Nuevas leyes, esta vez emanadas de las ideas tecnócratas, que impregnaron el gobierno a partir de la segunda mitad de la década de los 50 y que aportaron un ligero pero suficiente viraje que sería el caldo de cultivo para la explosión económica que tendría lugar en la década siguiente.

Por otra parte, no puede desligarse la actividad del Ministerio de Obras Públicas durante la Autarquía de las actuaciones de los otros ministerios que capitaneaban el conjunto de las actividades políticas y económicas españolas. El Ministerio de Gobernación y el Ministerio de Industria participaban en los consejos de administración y organismos que componían las grandes empresas del ramo de Obras Públicas que el Estado había «rescatado» o nacionalizado mediante la compra mayoritaria de sus acciones. Al mismo tiempo, la participación del Instituto Nacional de Industria (INI) fue fundamental para la reorganización de actividades industriales que estaban vinculadas con las obras públicas. Por último, el Ministerio de Hacienda era partícipe de la vertiente fiscal de este sector ya fuese por pagos de impuesto o regulación de los empréstitos precisos para la ejecución y la conservación de las obras necesarias.

En definitiva, durante la etapa de la Autarquía el Ministerio de Obras Públicas jugó una importante baza dentro de la política económica del gobierno. La cuestión que nos planteamos en este trabajo es calibrar en qué medida este protagonismo pudo condicionar el devenir de la economía española, no sólo como inductor de un modelo económico determinado, sino también, como responsable de captar aquellos esfuerzos del erario público y también del capital privado susceptibles de haberse empleado en otros sectores económicos.

2. La organización del Ministerio de Obras Públicas

El punto de partida para el Ministerio de Obras Públicas en 1939 no pudo ser más catastrófico. Se acababa de salir de una situación de guerra en la que los mayores damnificados habían sido aquellos pilares que sustentaban el ministerio. Nos referimos, en particular, a las infraestructuras de transportes y también, en menor medida, a las de telecomunicaciones. Además, estos sectores, a los que había que añadir el sector hidráulico, formaban parte del ideario regeneracionista defendido por el Estado franquista. En el discurso pronunciado por

Franco al finalizar el *Año de la Victoria*, es decir en el primer aniversario del final de la guerra, se recogen todas estas ideas de reconstrucción nacional aplicadas a las obras públicas:

«En ejecución, ha de ser el más grande poder de captación de nuestros adversarios; a estos golpes hemos de forjar la urbanidad de España. Las obras públicas, creando riqueza y revalorizando la existente, son para una nación un excelente regulador, que ampara, impulsa y estimula su prosperidad; [...] Ha de ser, pues, objetivo a perseguir por nuestro Estado el evitar la acción ruinosa de las masas de parados. Las obras públicas, completando la iniciativa particular, vienen a resolver este problema...»².

En los mismos términos se decantaba el ministro de Obras Públicas, Alfonso Peña Boeuf, su titular durante los primeros años de la Autarquía, quien consideraba que la Guerra Civil española no fue sólo una guerra, sino un Alzamiento Nacional con todos sus caracteres revolucionarios e involutivos frente a la situación anterior³. Es decir, que a la labor mesiánica de las obras públicas para el engrandecimiento de España, se añadía el factor rupturista e innovador con respecto a las etapas anteriores. Este ideario ya estaba presente incluso antes de la creación del Gobierno Nacional en Burgos. Desde los primeros momentos del Alzamiento Nacional, cuando se organizó la Junta Técnica del Estado, se creó una Comisión de Obras Públicas y Comunicaciones, a cuyo cargo se puso a Mauro Serret⁴. En septiembre de 1937, mientras el ejército «nacional» estaba inmerso en el avance sobre Asturias y Santander, Franco les encargó el estudio de un amplio plan de Obras Públicas, que regulase el trabajo e impulsara la economía, para ser implantado cuando terminase la guerra⁵.

Por estas fechas, Madrid estaba bajo dominio republicano. Es decir, era imposible acudir a la documentación necesaria para la realización de este estudio puesto que se encontraba en los archivos del ministerio. Salvando estas dificultades, se realizó un plan para la zona que en esos momentos estaba controlada por el bando «nacional». Éste ya había establecido su primer gobierno en Burgos el 1 de febrero de 1938, y dentro de este nuevo ejecutivo se creó el Ministerio de Obras Públicas a cuyo frente se puso a Alfonso Peña Boeuf⁶. En junio de este año se presentó a examen y aprobación del nuevo gobierno un plan de obras que comprendía las *zonas liberadas*: Galicia, noroeste de España, Castilla la Vieja, una parte de Aragón, Extremadura y zona oeste de Andalucía. En este plan se recogían los sectores de carreteras, obras hidráulicas y puertos. Sin embargo, dicho plan no contemplaba los ferrocarriles, puesto que «... de ferrocarriles no cabía hacer nada entonces, no sólo por el régimen impreciso en que se encontraban aún antes de la guerra [...] sino también por ser más complicada la situación de las redes divididas en las zonas contendientes.»⁷

El gobierno de Franco aprobó este *plan de batalla* y cuando Madrid cayó bajo las tropas «nacionales» en 1939 el Ministerio de Obras Públicas, que se había instalado en Santander en 1938, se asentó en la capital del Estado. Acto seguido, se redactó el plan de obras públicas para la zona que últimamente se había incorporado al dominio «nacional», al mismo tiempo que se completó el

² *Revista de Obras Públicas* (1940), p. 2.

³ Peña Boeuf (1940), pp. 4-5.

⁴ *Revista de Obras Públicas* (1942), p. 38.

⁵ Peña Boeuf (1940), pp. 4-5.

⁶ Garely (1939), pp. 163-165.

⁷ Peña Boeuf (1940), pp. 4-5.

LOS MINISTROS DE FOMENTO EN EL SIGLO XX

Alfonso Peña Boeuf

[23/01/1888] - [1/02/1966]



Ministro de Obras Públicas desde 1938 hasta 1945.

Nació en Madrid el 23 de enero de 1888. Fue alumno de las Escuelas Pías de San Antón, para pasar posteriormente a realizar la carrera de Ciencias Exactas. En 1909 comenzó sus estudios en la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, obteniendo el título en 1913, aunque no ingresó en el Cuerpo de Ingenieros hasta 1922. Cuando se licenció le encargaron el estudio de un nuevo tipo de coche metálico para el Metro que se estaba construyendo en Madrid. Por la misma época el ingeniero Carlos Mendoza, que había sido profesor suyo en la Escuela de Caminos, le nombró presidente de la Canalización del Manzanares. Además, Mendoza le pidió ayuda para desarrollar el proyecto del paso por el Estrecho de Gibraltar y con la participación de Peña Boeuf se redactó este estudio. Este proyecto recogía un túnel con catenaria externa para ferrocarril y contó con una gran difusión, incluso se llegó a organizar una exposición para presentarlo. A pesar de

los iniciales entusiasmos, la idea no prosperó.

El primer trabajo de ingeniería civil que realizó Peña Boeuf, lo proyectó al año de terminar la carrera. Se trataba de un puente en la carretera de Lecumberri a Hernani y que salió a concurso convocado por la Diputación de Navarra. Peña Boeuf propuso una obra que, aunque de escaso presupuesto, tuvo una gran resonancia técnica. Publicaron la estructura de este puente, basada en el uso de hormigón armado, en varias revistas de ingeniería. Además, fue la primera construcción de este tipo que se realizó en España.

Durante la Primera Guerra Mundial y ante la práctica destrucción de la flota mercante europea, los americanos empezaron a ensayar naves con cascos de hormigón armado. Peña Boeuf se hizo eco de estos estudios y en 1917, ante las negativas que recibió en España, montó un astillero en Portugal con un socio luso, también interesado en construir buques de hormigón. Formaron una sociedad en Vianna do Castelo y construyeron un único barco que en el primer intento de botadura hizo aguas. En 1919, comenzaron a bajar los precios del hierro, por lo que el negocio del casco de hormigón dejó de ser rentable. Aunque Peña Boeuf desistió seguir dedicándose a la construcción de buques de hormigón, no abandonó Portugal.

Entabló relación con diversos banqueros del país lusitano que estaban interesados en establecer un puente en Lisboa, para restaurar la cortada comunicación por carretera y ferrocarril

entre las dos márgenes del Tajo. En 1921, presentó su propuesta a la administración portuguesa y dio una serie de conferencias sobre el tema. Pero ante la inestabilidad política y las continuas moratorias que recibía por parte de las comisiones parlamentarias, decidió abandonar el proyecto y regresar a España.

Fue durante la época de la dictadura de Primo de Rivera cuando Peña Boeuf comenzó sus actividades de ingeniería relacionadas con la Administración Pública española. Realizó el puente de Lucus, cerca de Larache, lo que le puso en contacto con los mandos de la Dirección General de Marruecos. Posteriormente, construyó las casas de la cooperativa de funcionarios del Estado. Con motivo de estas obras conoció a Severiano Martínez Anido, quien siendo Ministro de Gobernación le encargó la reorganización del puente de Gibraltor sobre el río Odiel (Huelva). El ministro quedó complacido y le ofreció el cargo de ingeniero director de la recién creada Confederación Hidrográfica del Guadalquivir. Peña Boeuf rehusó la oferta, puesto que recientemente había fundado una sociedad para construir hoteles en Sevilla.

Cuatro años después cayó el gobierno de Primo de Rivera y Peña Boeuf propuso a Martínez Anido constituir una empresa dedicada a realizar obras hidráulicas. A Martínez Anido le agradó el negocio y le indicó que fuesen a hablar con José Calvo Sotelo para que participara también en la sociedad. Por el momento, ante los problemas políticos por los que atravesaba España, esta propuesta no llegó a materializarse, aunque más adelante Peña Boeuf sí que entró en el negocio de las concesiones hidráulicas.

Posteriormente, Peña Boeuf participó en diversas obras públicas. Le nombraron director adjunto o asesor técnico de la Jefatura para la realización del ferrocarril de Zamora a Orense. Las obras se

paralizaron con la guerra para volver a retomarse después de terminado el conflicto. También colaboró en el proyecto de un hangar con motivo de la Exposición de Sevilla. Jorge Loring y Juan de La Cierva, con los que mantenía una buena amistad, le propusieron realizar un proyecto de hangar para la empresa aérea «Colón Transaérea». Esta obra debía de hacerse por el Estado español, pero el proyecto se frustró.

Otra obra de importancia en la que participó Peña Boeuf fue el Acueducto de Tardienta (Zaragoza). El director del proyecto, Manuel Lorenzo Pardo, le consultó como especialista en cuestiones de hormigón armado y, con posterioridad, el ministerio le encargó realizar el proyecto del acueducto. Recibió duras críticas durante la construcción de la obra y le exigieron llevar a cabo una prueba para comprobar la viabilidad del proyecto. Superó esta prueba, pero poco después estalló la Guerra Civil, con la consiguiente paralización de las obras.

Peña Boeuf también formó parte de la comisión de técnicos que el Ministerio de Obras Públicas creó en 1925 para informar sobre la utilización de hormigón armado en las carreteras de otros países. Con tal propósito visitaron Francia y Bélgica. Al mismo tiempo, realizó diversas patentes para la utilización de hormigón armado y algunas de ellas recibieron una buena acogida. Éste fue el caso de la aplicación de un sistema por él patentado para la construcción de presas, y que recogieron los agricultores de Navarra y La Rioja para la construcción del pantano de Alloz. En 1926 comenzaron las gestiones para la realización de estas obras y el pantano fue inaugurado en 1952.

Dentro de sus actividades docentes, en 1933 le nombraron académico numerario de la Academia de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales, y también le designaron presidente del tribunal para

LOS MINISTROS DE FOMENTO EN EL SIGLO XX

examinar a los profesores de la Escuela de Ingenieros Navales.

Estalló la guerra y Peña Boeuf marchó con su familia a Francia. El 31 de enero de 1938 le llamó Ramón Serrano Suñer al hotel donde estaba alojado en Biarritz y le dijo textualmente: «Se ha formado hoy el Gobierno Nacional y usted en Obras Públicas y yo en el Interior, formamos parte de él.» Juraron cargo el 1 de febrero en Burgos. Franco decidió llevar a otras provincias algunos ministerios instalados en esta ciudad y el alcalde de Santander invitó a que el Ministerio de Obras Públicas y el de Acción Sindical (Trabajo) se instalasen en la capital cántabra. Durante su estancia en esta ciudad, Peña Boeuf impulsó las obras del ferrocarril Santander-Mediterráneo y abrió el paso de la carretera general a Burgos a través del puerto del Escudo.

Instalado el gobierno en Madrid, se dedicaron a poner en marcha el Plan General de Obras Públicas. Como no había papel para imprimir este plan, cogieron todos los expedientes antiguos del archivo y se los entregaron a las papeleras para ser reciclados e imprimirlo sobre ese material. La precariedad era total en todos los órdenes, faltaba de todo y, además, había que realizar las obras de reconstrucción con urgencia. De este modo, primero se abordó la ejecución del Plan General en sus secciones de carreteras, obras hidráulicas y puertos. En cuanto al sector ferroviario y al aeronáutico, se dio paso a la estatalización mediante rescate del primero, con la creación de RENFE, y a la nacionalización del segundo, mediante la compra por el Estado de la mayoría de las acciones de Iberia. También abordó la canalización del río Manzanares, labor de gran importancia para el abastecimiento de agua en Madrid. El 20 de julio de 1945 recibió una carta del Jefe del Estado en la que le comunicaba su decisión de cambiar de

gobierno y por la que le agradecía los servicios prestados.

De vuelta a la actividad laboral, formó una oficina técnica para atender negocios centrados en los aprovechamientos hidroeléctricos y se reintegró a su cátedra de la Escuela de Caminos. Asimismo, abordó la publicación de varios folletos, uno de ellos titulado *Desarrollo de las Obras Públicas en España* y otro sobre los trazados en las vías de comunicación.

Cuando falleció el conde de Guadalupe, que ocupaba la presidencia de RENFE, Peña Boeuf recibió la visita del ministro de Obras Públicas, conde de Vellellano, y del subsecretario, Rivero de Aguilar, quienes le propusieron ocupar el cargo que acababa de quedar vacante. Peña Boeuf aceptó su oferta y fue nombrado presidente del Consejo de Administración de RENFE por el Consejo de Ministros del día 10 de octubre de 1952, pasando a tomar posesión de su cargo el 27 de dicho mes. La primera medida que tomó fue la modificación total de la estructura de la compañía. Recibió el beneplácito del ministerio y nombró una delegación económica para que se encargase de la redacción de las bases de la reorganización. Para Peña Boeuf, esta reforma era necesaria puesto que la explotación de RENFE era deficiente, con unos ingresos que no llegaban a cubrir los gastos, a lo que había que añadir la ausencia de inversión en obras nuevas o de mejora. Como consecuencia de esto, había que recurrir anualmente al Ministerio de Obras Públicas para hacer frente al déficit de la compañía. Además, cuando Peña Boeuf se hizo cargo de la jefatura de RENFE, ésta no podía adquirir directamente muchos materiales básicos, ni contratar libremente material fijo o móvil, ni mucho menos podía variar las tarifas. A pesar de estas penurias y desorganización inicial, RENFE, bajo el mandato de Peña Boeuf, inició una política de racionalización

de la explotación mediante la renovación del parque móvil y de las infraestructuras viarias. El 31 de mayo de 1957 Peña Boeuf dejó la presidencia de la compañía.

Asimismo, fue procurador en Cortes desde 1943 hasta 1966, año en el que falleció.

Bibliografía:

MARIO CARREÑO, Ángel; LÓPEZ VÍZCAÍNO, Pilar (2000), *Ingenieros de caminos en el Congreso de Diputados*, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Congreso de Diputados, 162 pp.

MUÑOZ RUBIO, Miguel (1995), *Medio siglo de ferrocarril pública*, Ediciones Luna, 398 pp.

PEÑA BOEUF, Alfonso (1954), *Memorias de un ingeniero político*, Estades, 288 pp.

Revista de Obras Públicas (1952), «Actos en honor del profesor Peña Boeuf», año C, n° 2.852, p. 559.

Revista de Obras Públicas (1952), «Alfonso Peña Boeuf, presidente del Consejo de Administración de la RENFE», año C, n° 2.850, p. 451.

plan de 1938, dotando de unicidad al conjunto del plan. Este plan general se entregó a principios de 1940 al Generalísimo y al Consejo de Ministros. Al mismo tiempo, se estaba redactando el Estado de Situación y Estatuto de los Ferrocarriles, que sería el germen de la propuesta que regulase la continuación del sector ferroviario y que culminaría con la creación de RENFE al año siguiente⁸. Por ley de 11 de abril de 1941 se aprobó el Plan General de Obras Públicas, que comprendía los mismos sectores contemplados desde el borrador de 1937, es decir, carreteras, obras hidráulicas y obras marítimas⁹.

Por último, un régimen como el franquista, abanderado de un catolicismo a ultranza, no podía dejar de pergeñar a las obras públicas de este sesgo religioso. Desde la organización del primer Ministerio de Obras Públicas, su titular Alfonso Peña Boeuf, ante la solicitud de sus compañeros de dotar al ramo de un Santo Patrono, se encargó de nombrar con tal fin a Santo Domingo de la Calzada, cuya festividad se celebraba el 12 de mayo¹⁰.

En el ámbito organizativo, el Ministerio de Obras Públicas, a través de distintas subsecretarías, direcciones generales y negociados, tenía como objetivo mejorar y potenciar las diversas materias que tenía a su cargo: obras públicas, transportes, correos y telecomunicaciones. El Ministerio de Obras Públicas siguió denominándose de ese modo durante toda la etapa de la Autarquía. Recibió este nombre cuando el Ministerio de Fomento transfirió sus competencias sobre

⁸ *Ibidem*.

⁹ Peña Boeuf (1946b), pp. 357-359. Abordaremos más adelante las bases de este plan para cada sector.

¹⁰ Peña Boeuf (1954), p. 243; *Revista de Obras Públicas* (1942), p. 476. Desconocemos cuando surgió la idea, pero en 1942 se proseguía con la constitución de la Cofradía de Santo Domingo de la Calzada.

Transportes, Servicios y Telecomunicaciones

agricultura al Ministerio de Economía Nacional que se creó en 1928 y que en 1931 pasó a llamarse Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio. Dentro del organigrama político franquista, el Ministerio de Obras Públicas estaba bajo las directrices de los Ministerios de Hacienda, Trabajo, Gobernación y Ministerio de Industria y Comercio¹¹. Esta dependencia era un indicador más del matiz regeneracionista e integrador que tenían las obras públicas dentro del ideario franquista.

Durante la etapa de la Autarquía, el Ministerio de Obras Públicas contó con cuatro titulares: Alfonso Peña Boeuf (1938-1945), José M^a Fernández-Ladreda y Menéndez Valdés (1945-1951), Fernando Suárez de Tangil y Angulo, conde de Vallellano (1951-1957) y Jorge Vigón (1957-1965). Los dos primeros no estaban encuadrados dentro de ninguna familia política del régimen, y se les puede aplicar el calificativo de «técnicos», puesto que ambos pertenecían al cuerpo de ingenieros. Además, su labor se centró en la aplicación de medidas encaminadas a la mejora de las infraestructuras dentro de una racionalización basada en disposiciones técnicas. Con el conde de Vallellano y Jorge Vigón el Ministerio de Obras Públicas pasó a manos de la familia de los «monárquicos». Mientras que Vallellano provenía de una dilatada carrera política, el general Vigón era uno de los dos militares que ocuparon carteras ministeriales en la etapa «tecnocrática» del franquismo (1957-1973)¹². El cambio de «signo político» de los titulares del ministerio en 1951 coincide con los cambios que desde el Gobierno se intentaron promover en distintos aspectos de la economía española con el objeto de sacarla del marasmo en el que estaba inmersa. Cabe destacar la creación en ese mismo año del INI, dirigido por el también militar Juan Antonio Suances. Puede que con este viraje se quisiera dotar al Ministerio de Obras Públicas de un protagonismo más acusado y, también, de un dirigismo aún mayor dentro del régimen, ante los escasos resultados de las reformas aplicadas durante el primer decenio autárquico. Fue en esta época cuando se dio paso a la ejecución de importantes reformas dentro de los sectores más emblemáticos de obras públicas, gracias a las cuales se consiguió remontar unos índices de crecimiento que habían sido abortados con el estallido de la Guerra Civil.

3. Análisis por sectores

Las actividades del Ministerio de Obras Públicas durante la Autarquía fueron dirigidas en un primer momento hacia la reconstrucción de aquellos daños causados por el conflicto que sumió a España en un caos durante tres años. Sin duda alguna, los sectores que más quebrantos acusaron fueron aquellos que servían a los intereses militares como vías de comunicación. Ferrocarriles y carreteras sufrieron fuertes pérdidas materiales, sobre todo por la política de tierra quemada aplicada por los republicanos en su retirada. Los daños no sólo afectaron a las infraestructuras, el parque móvil también padeció un gran deterioro como consecuencia del desgaste y destrucción del que fue objeto durante la contienda¹³. Además del quebranto de las infraestructuras y material, la guerra implicó una pérdida irreparable desde el punto de vista humano en los dos bandos riva-

¹¹ Comín Comín; Martín Aceña; Muñoz Rubio y Vidal Olivares (1998), vol. II, p. 36.

¹² De Miguel (1975), pp. 29-40.

¹³ *Revista de Obras Públicas* (1939), pp. 66-121.

les. Estas bajas no sólo fueron el resultado de las defunciones de combatientes y de civiles como consecuencia directa de la guerra. La represión y el exilio también acapararon potenciales esfuerzos que se vieron perdidos para siempre, con las secuelas que esto implicaba tanto en el desarrollo sectorial como de formación de los futuros profesionales de las obras públicas¹⁴.

Desde el punto de vista organizativo, los grandes sectores de actuación que comprendían la labor del Ministerio de Obras Públicas eran los siguientes: infraestructuras hidráulicas, ferrocarriles, carreteras, puertos, aeropuertos y telecomunicaciones. En todos ellos el primer paso del ministerio estuvo dirigido hacia la reparación de las pérdidas ocasionadas por la guerra y, al mismo tiempo, hacia la reorganización sectorial como consecuencia de la aplicación del ideario proteccionista y autárquico del gobierno. El fracaso de esta política y, como consecuencia de ello, el giro aperturista del régimen hacia el eje ganador de la Segunda Guerra Mundial, implicó ligeros cambios en la estructuración departamental del Ministerio de Obras Públicas, sin embargo, siempre sujeta al dirigismo del Estado.

3.1. Infraestructuras hidráulicas

La cuestión hidráulica había sido hartamente debatida durante la etapa final de la Segunda República. La doble vertiente de este sector, como generador de riegos y productor de energía eléctrica, le confería una problemática que estaba agudizada por una legislación anclada en los derechos de aguas y servidumbres de la época de la Restauración. La importante presencia del capital privado, básicamente la banca, y los intereses de este capital, más proclive a la configuración de una red eléctrica que abasteciese los grandes centros de consumo urbanos e industriales, promovió un agudo debate social. La red eléctrica construida durante la República, a pesar de su complejidad, dejaba grandes zonas sin cobertura, en especial aquellas áreas rurales donde la demanda no podía satisfacer los beneficios que los inversores privados esperaban. La prensa fue la palestra donde se discutía el principio fundamental de la prioridad de los servicios hidráulicos. Se demandaba un cambio de la legislación que daba prioridad a los riegos frente a la producción de energía eléctrica. Las propuestas fueron de lo más variadas, pero siempre encaminadas a la protección de la producción hidroeléctrica y a la regulación de las cuencas hidrográficas¹⁵.

La política hidráulica había sido un objetivo preferente de la atención del Ministerio de Obras Públicas desde principios del siglo XX. En 1911 se crearon las Divisiones Hidráulicas, medida que fue acompañada por una Ley de Auxilios. A principios de siglo comenzaron a construirse los saltos de agua para producción de energía eléctrica, aunque su ejecución no se aceleró hasta llegado 1930. Durante la etapa de Primo de Rivera se crearon las Confederaciones Hidráulicas, amparadas por una legislación y una Hacienda que permitían sin demora la realización de los proyectos destinados a obras de riego y de energía hidroeléctrica. Esta política favoreció la construcción de obras hidráulicas tanto por el Estado como por particulares. En la década de los años 20 comenzaron a ejecutarse las obras de los principales pantanos, que estaban ya en funcionamiento cuando comenzó la Guerra Civil. También, en esta década, se

¹⁴ *Revista de Obras Públicas* (1939), pp. 4-37, 45-48 y 53-57.

¹⁵ Errandonea Larrache (1936a) y (1936b); Gallarza (1936); Martín Martín (1936); González Quijano (1936a); González Quijano (1936b). Cabe destacar la labor realizada por los distintos congresos de riegos, cuya función principal fue hacer trascender el espíritu de las obras hidráulicas a la opinión pública. A pesar de ello, su labor no fue retomada por el gobierno de Franco. González Quijano (1953).

iniciaron las obras de los riegos del Alto Aragón, Levante, Guadalquivir y los del sur. La República presentó en 1934, a través del Centro de Estudios Hidrográficos, el Plan Nacional de Obras Públicas, que no llegó a aprobarse¹⁶.

La primera labor del Ministerio de Obras Públicas en materia hidráulica durante la Autarquía estuvo encaminada al estudio integral de todas las cuencas, para la reorganización de las obras que se habían comenzado antes de la guerra y aquéllas que aún no se habían iniciado. La base legal de este análisis era el Plan General aprobado por ley de 11 de abril de 1941. La vertiente hidráulica de este plan se centraba en la inclusión y selección de las distintas obras en relación con su rendimiento de orden nacional. Para realizar esta ordenación se basó en las siguientes premisas: tráfico interior y exterior, centros de producción y consumo, medios de transporte, intensidad superficial de las poblaciones, posibilidad de colonización, costumbres y usos agrícolas, condiciones climatológicas y potencia de absorción de los productos posibles. Se incluían también los aprovechamientos hidroeléctricos y repoblaciones forestales¹⁷.

Los resultados de este plan fueron ya visibles en los primeros años de su aplicación. En 1946 las actividades se habían concentrado en la regularización de los caudales, puesta en riego, revestimiento de canales para su mejor aprovechamiento, producción de energía hidroeléctrica y abastecimiento de poblaciones. De los pantanos recogidos en el plan, su número se fue ampliando, y de ellos, treinta se encontraban dentro de las previsiones de construcción y actualización que se habían establecido. El Ministerio de Obras Públicas estimaba que todavía tendrían que pasar tres o cuatro años para que todos los embalses recogidos en el plan fuesen terminados. De estos pantanos destacaban el de Yesa, con 470 millones de metros cúbicos; el del Ebro, con 540 millones; el de Cenajo, con 450 millones; el de Alarcón, con 700 millones; el de Cijara, con 1.080 millones y el de Entrepeñas y Buendía con 2.370 millones de metros cúbicos. Éste último permitiría regular el río Tajo y el trasvase de sus aguas hacia otras cuencas deficitarias¹⁸.

Del total de un millón de nuevas hectáreas de riego que se recogían en el plan de 1941, para su puesta en explotación en un margen de 17 años, en 1946 se habían puesto en regadío 163.043, es decir el 16,3 por 100 del total. En cuanto al abastecimiento de energía eléctrica, la situación estaba dominada por los estrangulamientos de la producción que implicaba las consiguientes restricciones del suministro. El Ministerio de Obras Públicas intentó paliar esta situación mediante la emisión, desde 1940 hasta 1942, de distintas disposiciones legales que permitiesen movilizar la inversión privada y, de este modo, llegar a cubrir la demanda. En 1940, el total de la instalación hidroeléctrica construida y puesta en explotación llegaba a 1.300.000 c.v, con las obras que estaban en marcha en 1946 y que se calculaba estarían en el plazo de tres años en funcionamiento, se aumentaría esta cifra inicial en 800.000 c.v. Habría que añadir también las obras que estaban concedidas e iniciadas, con lo que se alcanzarían 1.400.000 c.v., es decir, se duplicaría la producción de 1940. A pesar de estas expectativas, los estrangulamientos fueron sucediéndose hasta prácticamente 1951, llegando en

¹⁶ Peña Boeuf (1946a), pp. 304-305; Llamas (1943); Nicolau (1947).

¹⁷ Peña Boeuf (1946b), pp. 358-359; Peralba Álvarez (1942a) y (1943); Nicolau (1948).

¹⁸ Peña Boeuf (1946b), pp. 361-364.

1949 al techo de las restricciones con 1.700 millones kWh. que equivalía a un 30 por 100 de la producción total hidroeléctrica¹⁹.

Otra vertiente que cobraba cada vez más fuerza para el Ministerio de Obras Públicas era el aprovechamiento de aguas para el abastecimiento de las ciudades. En efecto, como consecuencia del aumento del nivel de vida, iban en aumento las solicitudes por parte de los ayuntamientos para crear una infraestructura de abastecimiento de aguas. Según las disposiciones de 1942 y 1943 se incrementó la cuantía de los auxilios que el Estado podía prestar para estas obras. A pesar de ello, el avance en este tipo de obras era lento como consecuencia de la elevación de los presupuestos iniciales. Aún así, el ministerio ofrecía auxilios especiales para la realización de estos trabajos, tal y como sucedió con Toledo, Alcalá de Henares y Madrid. Con ello y todo, los resultados no fueron los deseados²⁰.

En 1957 el panorama hidroeléctrico español había sufrido un cambio bastante sustancial. La política energética del Ministerio de Obras Públicas se basó en potenciar el desarrollo hidroeléctrico, al mismo tiempo que lo complementaba con la construcción de centrales térmicas y se esbozaba la idea de utilizar la energía nuclear. Hasta 1944 la producción de energía eléctrica constituía un 90 por 100 del total de la energía producida en España, y en 1957 esta proporción disminuyó al 75 por 100 como consecuencia de las nuevas centrales térmicas que se pusieron en explotación durante este período. El Plan General de Obras Hidráulicas seguía con su labor dentro de un marco de colaboración del Ministerio de Obras Públicas con los inversores privados, aunque en 1957 la mayor parte de los grandes embalses se estaban construyendo por el primero para ser cedida su concesión, una vez terminados, a los segundos.

El problema de la falta de fuentes estadísticas no permite determinar la valoración de los recursos hidroeléctricos totales. Aún así, la potencia hidráulica instalada en 1 de enero de 1956 era de 3.002 millones de kW., en construcción 1.135 millones de kW. y la potencia en proyecto 3.492 millones de kW. Aunque se reanudaron las construcciones de centrales hidroeléctricas en el período 1939-1943, no fue hasta 1945 cuando empezaron a inaugurarse las ampliaciones de las centrales hidráulicas y también nuevas centrales. Sin embargo, es a partir de 1949 cuando comenzaron a inaugurarse centrales importantes, como las de Villacampo (río Duero) y Barasona (río Esera). Estas instalaciones permitieron que si en 1950 la potencia instalada era 2,13 veces la de 1939, en 1955 se llegase a 3,75 veces. Por lo tanto, entre 1939 y 1955 se instaló una potencia de 1.933 MW., que era un 20 por 100 de los recursos hidráulicos totales. Otro punto interesante en este proceso evolutivo es la interconexión de las centrales tanto hidroeléctricas como térmicas, y el factor regulador de éstas últimas, puesto que permitían ajustar el abastecimiento de las centrales hidroeléctricas²¹.

En cuanto a los embalses construidos, desde 1947 hasta 1957, el número asciende a 16: 1 en la cuenca sur, 5 en la norte, 2 en la del Duero, 3 en la del Guadalquivir, 3 en la del Tajo y 2 en la del Ebro. El total de capacidad llegó a 4.986 hm³ y la potencia instalada era de 1.029.580 kWa., es decir, el 45 por 100 del total instalado desde 1939. Otras funciones básicas de estos embalses eran

¹⁹ Peña Boeuf (1946b), pp. 361-364; Jimeno Lassala (1942); Sánchez Conde (1953); Sudrià (2001) pp. 16-17.

²⁰ Peña Boeuf, Alfonso (1946b), pp. 365-366; Peralba Álvarez, Antonio S. (1942b).

²¹ Garrido Moyron (1957), pp. 661-664.

Transportes, Servicios y Telecomunicaciones

la de asegurar el agua necesaria para los regadíos y, también, la de regular los regímenes fluviales para evitar las irregularidades tan marcadas de los ríos españoles. Así mismo, en este período se construyeron otros embalses cuya única finalidad era la de atender a los regadíos y a los abastecimientos de aguas²².

Uno de los criterios a través de los que se puede apreciar el desarrollo del sector hidrológico es la evolución del consumo de la energía eléctrica en España. En 1939 el consumo por habitante y año era de 121 kWh., mientras que en 1957 este consumo era de 405 kWh., por lo tanto, en este período se había aumentado el consumo un 335 por 100. Este factor nos indica el incremento del nivel de vida de los españoles durante estos primeros años del franquismo²³.

Otra de las pautas que nos permite cuantificar en qué medida contribuyó la política hidrológica del Ministerio de Obras Públicas al desarrollo general es analizar la influencia de la política de riego en la economía española. El principal problema con que nos encontramos es la falta de estadísticas que cifren para la época las hectáreas puestas en regadío. A pesar de ello, esta carencia puede suplirse, en parte y de un modo indicativo, acercándonos a la política de riego y de colonización que llevó a cabo el Ministerio de Obras Públicas durante la posguerra. Esta actuación se encuadra dentro del marco socializador con el que el ministerio intentaba impregnar parte de su política hidráulica. Entre 1939 y 1950, aunque fueron declaradas dentro de los planes de colonización un total de 576.891 hectáreas regables, tan sólo se llegaron a transformar 10.000. Este fracaso no impidió que el ministerio continuase con su política colonizadora basada en el aumento de los regadíos. De este modo, en 1949, se dictó la Ley sobre Colonización y Distribución de la Propiedad de las Zonas Regables. Entre 1950 y 1951 se pusieron en regadío cerca de 200.000 hectáreas para ser colonizadas²⁴. Este proceso supuso una variación, aunque no importante, sí sustancial de la propiedad de la tierra, en un momento en el que comenzaban a darse cambios radicales dentro del sector agrario como consecuencia de las innovaciones tecnológicas que afectaron a la agricultura y también a la configuración del tejido industrial español.

Por lo tanto, la política hidráulica del Ministerio de Obras Públicas durante el primer franquismo nos remite a la dinámica general de la época. Una primera etapa, hasta 1946, en la que los deseos del gobierno chocan con una realidad económica que impedía movilizar los capitales necesarios para la ejecución de las obras, y otra segunda etapa, en la que los cambios de la política exterior permitieron no sólo las inversiones para las construcciones, sino también para la renovación del material tecnológico imprescindible.

3.2. Ferrocarriles

El sector ferroviario fue sin duda el que acusó el mayor dirigismo por parte del gobierno franquista dentro del Ministerio de Obras Públicas. La situación del ferrocarril anterior a la Guerra Civil era caótica. Todo ello se resumía en lo que se dio por llamar *El problema ferroviario*. La insuficiencia crónica de las compañías, el deterioro continuo de las infraestructuras y del material móvil, el malestar social de los ferroviarios, y todo ello, sin viso de solución. En 1924 se in-

²² *Ibidem*, pp. 664-665.

²³ *Ibidem*, pp. 665-666.

²⁴ Barciela López; López Ortiz (2001), pp. 6-14 y 34-40.

tentó paliar esta situación mediante la aprobación del Estatuto Ferroviario. En teoría, con esta nueva legislación se instauró un nuevo régimen ferroviario, pero en la realidad su aplicación fue prácticamente nula²⁵. Éste era el panorama cuando estalló la sublevación franquista.

Durante la contienda, el ferrocarril constituyó un elemento más de la estrategia militar. Por una parte, fue el elemento imprescindible para el transporte terrestre, al mismo tiempo que fue el principal objetivo de los ataques y de la política de tierra quemada del enemigo. Para la historiografía franquista, el ferrocarril llegó a ser una de las «herramientas más poderosas» con las que el bando nacional contó para alcanzar la victoria. A la vez que facilitó el traslado de tropas y el abastecimiento de materiales de guerra y de otros productos, también permitió mantener la actividad industrial y comercial de la retaguardia. Según los ingenieros afectos al régimen, cuando comenzó la guerra quedó en la zona republicana el material motor más moderno y la gran mayoría del parque de material móvil, además de las principales cuencas carboníferas. Sin embargo, en 1938, tras la toma de Aragón y de Cataluña, un 75 por 100 de la red de la Compañía del Norte estaba ya en manos «nacionales». Aún así, tan sólo recuperaron el 44 por 100 del material motor útil y el 50 por 100 del material móvil de esta compañía. A medida que se iban integrando nuevas líneas bajo el dominio «nacional», se hacía también precisa su reparación²⁶.

Al finalizar la guerra, el panorama del parque de material motor y móvil no podía ser más descorazonador. Un 50 por 100 de las locomotoras de vapor habían quedado inutilizadas, al igual que el mismo porcentaje de coches y un 25 por 100 de los vagones. El material que circulaba, en especial los vagones, se encontraba en un lamentable estado de conservación. La reparación y reposición del parque no se podía realizar al ritmo que se requería como consecuencia de las dificultades para acceder a la importación de material. Ante tal contingencia, las empresas españolas se volcaron en la construcción de aquellos productos necesarios, dentro de las limitaciones a las que se veían expuestas²⁷.

Por palabras del ministro de Obras Públicas, Alfonso Peña Boeuf, como consecuencia de la guerra, la mayor parte de las líneas quedó devastada; se destruyeron más de 20.000 vagones y cerca de 1.000 locomotoras; se levantaron y quitaron millones de traviesas; se rompieron enclavamientos; y desaparecieron algunas estaciones y se destruyeron más de 200 puentes y un elevado número de obras de fábrica²⁸. En total, se calcula que el importe de las destrucciones bélicas en las compañías del Norte y de MZA ascendió a 173.270.000 y 102.256.000 de pesetas respectivamente, con un importe total de 275.526.000 de pesetas²⁹.

A estas pérdidas de las compañías, que de por sí ya se encontraban en un estado lamentable, había que añadir los gastos realizados por el Estado, el traslado de tropas y las obras hechas en común. El plazo de reversión de algunas líneas estaba cercano y la doble contabilidad llevada en algunas líneas tanto por

²⁵ Muñoz Rubio (1995), pp. 17-80; Botín (1936), pp. 114-115.

²⁶ García-Lomas (1939), pp. 146-147.

²⁷ García-Lomas (1939), pp. 161-162.

²⁸ Peña Boeuf (1946b), p. 367.

²⁹ Muñoz Rubio (1995), pp. 64-76; Comín Comín; Martín Aceña; Muñoz Rubio; y Vidal Olivares (1998), vol. II, pp. 1-9. Muñoz Rubio (1995), pp. 278-291.

Transportes, Servicios y Telecomunicaciones

el Ministerio de Obras Públicas como por las mismas compañías, requería una solución lo más rápida y eficaz posible. La única salida factible que consideró el Ministerio de Obras Públicas fue el rescate total de las líneas, es decir, la estatización del sector ferroviario. El objetivo fundamental de este rescate era dar a los ferrocarriles españoles un orden y una unicidad de la que siempre adolecieron. Según el Estatuto de 1924, se establecían las bases de la reversión de las líneas al Estado, pero las dificultades para aplicar estos principios como consecuencia de su complejidad, llevó al ministerio a plantearse otro modo de bonificación para las empresas. Al final, se realizó un estudio independiente, que tenía como base las cotizaciones en Bolsa de las empresas ferroviarias. Las compañías aceptaron la propuesta del Ministerio de Obras Públicas, que fue aprobada por la Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de los Transportes por Carretera de 24 de enero de 1941³⁰. Esta ley recogía la Ley de Ordenación Ferroviaria, por la que se creaba la Red Nacional de los Ferrocarriles del Estado, es decir, RENFE. A pesar de todo, todavía no estaba resuelto por completo el problema ferroviario, puesto que quedaron líneas que no pudieron integrarse por ser deficitarias (Oeste, Andaluces y otras) y para las que en 1945 el Ministerio de Obras Públicas presentó la liquidación final³¹.

El antecedente de la creación de RENFE fue la ley de 8 de mayo de 1939, mediante la cual se sustituyeron los órganos de dirección de las empresas ferroviarias por un consejo de dirección formado por representantes de las antiguas compañías y del Estado. Al mismo tiempo, se creó la Junta Superior de Ferrocarriles, para la gestión y explotación de la red y, posteriormente, el Consejo Directivo de la Explotación de los Ferrocarriles del Estado, encargado de la administración de los fondos de estas empresas³².

RENFE nació como una entidad de derecho público, con personalidad jurídica propia, con autonomía de funcionamiento y con el objetivo de dirigir y administrar la red de ferrocarriles de ancho normal, operando de acuerdo con la legislación mercantil. En su consejo de administración estaban representados los Ministerios de Obras Públicas, Hacienda, Ejército, Agricultura e Industria y Comercio, aunque realmente su gestión estaba en manos de los Ministerios de Obras Públicas, Hacienda y Presidencia. Sin duda alguna, se trataba de una declaración de principios del régimen franquista que consideraba al ferrocarril como una cuestión prioritaria de estado. RENFE surgía como una solución estatal al antiguo problema jurídico y legal de los ferrocarriles españoles³³.

Cuando en febrero de 1941 se creó RENFE, ésta se hizo cargo de 12.791 kilómetros de líneas de ancho normal, además de un parque de material motor y móvil resentido por los estragos de la guerra. A pesar de los esfuerzos por reparar el parque ferroviario, por estas fechas, un 80 por 100 de las locomotoras

³⁰ Peña Boeuf (1946b), pp. 367-368; Muñoz Rubio (1995), pp. 77-80; Comín Comín; Martín Aceña; Muñoz Rubio; y Vidal Olivares (1998), vol. II, pp. 14-16. Esta ley recogía además de la Ley de Ordenación Ferroviaria, la Ley de Ordenación de Transportes por Carretera.

³¹ Peña Boeuf (1946b), pp. 367-368; Muñoz Rubio (1995), pp. 77-80; Comín Comín; Martín Aceña; Muñoz Rubio; y Vidal Olivares (1998), vol. II, pp. 14-16.

³² Muñoz Rubio (1995), pp. 40-80; Comín Comín; Martín Aceña; Muñoz Rubio; y Vidal Olivares (1998), vol. II, pp. 14-34. El procedimiento de compensación establecido por el rescate de 1941 fue rectificado por la ley de 27 de febrero de 1943, por el que el Gobierno indemnizó a las compañías con la conversión voluntaria de sus acciones y obligaciones en títulos de deuda amortizable por el Estado.

³³ García-Lomas (1955a), pp. 3-4.

estaban en servicio y dentro del material móvil, un 78 por 100 de los vagones eran utilizables y tan sólo un 47 por 100 de los coches³⁴.

No hay que olvidar que el ferrocarril era el único medio de transporte terrestre que en estos momentos podía atender este tipo de demanda. La destrucción de la red de carreteras y su lenta y penosa reconstrucción, abocaron al ferrocarril a un protagonismo que le sumió más aún en las limitaciones estructurales y sectoriales a las que estaba sujeto. Al año de crearse RENFE, la situación ferroviaria todavía era lamentable. La escasez de material y su estado de conservación dependían de las restricciones en el suministro de los elementos necesarios para su construcción y reparación. Además, se utilizaba material que en circunstancias normales habría sido dado de baja y, para más escarnio, su defectuosa utilización por tráfico mal dirigido y por las demandas excesivas de cargas urgentes acusaba más aún las deficiencias de la explotación. Por otra parte, se consiguió regular el servicio del material motor, aunque el número de locomotoras para atender el tráfico era insuficiente y su mal estado influía en la movilización del material móvil. A esto había que añadir la mala calidad del carbón que repercutía en el funcionamiento de las máquinas, con los consiguientes retrasos y paralización del tráfico. Por último, la situación excepcional por la que estaba pasando el personal desde la guerra también condicionaba el tráfico ferroviario. Al agotamiento físico por las excesivas jornadas, se añadía la reorganización, el traslado y, también, la incorporación de nuevo personal. Esta situación no dejó por menos que acusarse en el rendimiento de los agentes y por lo tanto en las condiciones de la explotación³⁵.

La financiación de RENFE estuvo en un primer momento supeditada a las tesorcerías de las antiguas compañías concesionarias. La falta de medios con los que se contaba llevó al Ministerio de Obras Públicas a aplicar una política de auxilios ante aquellas obras o pedidos indispensables que no podían pagarse a través de la propia contabilidad de RENFE. En 1944, la misma empresa realizó un estudio de un plan general destinado a recaudar fondos. La solución fue la emisión de obligaciones con garantía del Estado. En 1949 el gobierno aprobó el Plan General de Reconstrucción, que amplió las bases de organización financiera establecidas en 1944. Desde 1946 a 1957 a la emisión de obligaciones se añadieron los créditos del Expot-Import Bank y la «ayuda americana»³⁶. Gracias a estas ayudas se pudo abordar la mejora de la red recogida por el Plan General de Electrificación de 1946 y el Plan General de Reconstrucción de 1949.

El Plan General de Electrificación fue formulado por decreto de 25 de enero de 1946. Este plan pretendía electrificar 4.500 km. de líneas, con lo que se calculaba que se llegaría a explotar con tracción eléctrica el 40 por 100 de la red de RENFE, por la que recorría un 60 por 100 de su tráfico³⁷. Sus objetivos fundamentales eran: la economía en el consumo nacional de carbón, la economía y mejora del servicio ferroviario, y la nacionalización de la industria eléctrica. Se preveía una economía anual de 12.000.000 de toneladas de carbón con la consiguiente mejora y economía del servicio como consecuencia de la regularidad

³⁴ Comín Comín; Martín Aceña; Muñoz Rubio; y Vidal Olivares (1998), vol. II, pp. 35-36; Muñoz Rubio (1995), pp. 291-295.

³⁵ García-Lomas (1942), pp. 106-107.

³⁶ Muñoz Rubio (1995), pp. 78-80.

³⁷ García-Lomas (1955a), p. 12.

Transportes, Servicios y Telecomunicaciones

de la tracción eléctrica. Se calculaba que la flexibilidad de transporte era tres veces mayor en la tracción eléctrica que en la de vapor, al igual que era menor el costo de mantenimiento del material motor eléctrico que el de tracción a vapor. Además, el Plan General de Electrificación se concibió también como base del impulso necesario para que la industria española se estableciese y equipase con los medios indispensables para la producción de toda clase de maquinaria eléctrica. El gran volumen de suministros para la electrificación de las líneas permitiría la formación y desarrollo de la industria española de material eléctrico y construcciones electromecánicas. Para hacer frente a los gastos ocasionados por el Plan de Electrificación, por ley de 27 de abril de 1946 se dispuso a este plan de la garantía del Estado para el interés y la amortización de las obligaciones que habría de emitir RENFE para financiar estas obras. Al mismo tiempo, se consideraba que el Plan General de Electrificación representaría un 5 por 100 del consumo total de energía eléctrica del país. Por lo tanto, la electrificación de los ferrocarriles no suponía un gravamen para la producción general. Es más, la electrificación favorecería la interconexión de las diferentes cuencas hidroeléctricas³⁸. En resumidas cuentas, con este plan general el Ministerio de Obras Públicas pretendía una vez más conseguir la independencia tanto energética como tecnológica del extranjero. Se tenía, por consiguiente, al propio abastecimiento de la energía al igual que de todos los componentes que entraban en juego dentro de la electrificación de los ferrocarriles.

El Plan General de Reconstrucción de RENFE de 1949 vino a socorrer las dificultades iniciales con las que se topó el Plan General de Electrificación. Ante la carestía de las materias primas y el retraso de la iniciación del Plan General de Electrificación, a la par que cada vez se hacía más apremiante la necesidad de renovación de las instalaciones, se promulgó en diciembre de 1949 el Plan General de Reconstrucción de RENFE. El programa de este plan era el siguiente: electrificar 1.400 km. de líneas, lo que implicaría eliminar 400 locomotoras de vapor que se sustituirían por 180 eléctricas; «fuelización» de 400 locomotoras de tipos modernos y de gran potencia; sustitución de la tracción de vapor por la tracción diésel en 1.673 km. de líneas, utilizando 200 locomotoras diésel-eléctricas; y utilización de 200 locomotoras diésel de maniobras. Este programa contaría con la ayuda americana y sus consecuencias revertirían en el conjunto de la economía al agilizar el tráfico ferroviario y conseguir una importante reducción en el consumo de carbón³⁹.

A pesar de las intenciones del Ministerio de Obras Públicas con la política de electrificación de las líneas explotadas por RENFE, sus resultados distaban bastante de sus objetivos iniciales. De los 444 kilómetros de líneas electrificadas con las que contaba la red en 1941 (3,7 por 100 del total), en 1955 esta cifra se amplió a 1.127 kilómetros (8,6 por 100)⁴⁰.

Los planes de mejora no quedaron aquí y en 1958 RENFE propuso al Ministerio de Obras Públicas el Plan Quinquenal de Modernización. Los objetivos generales de este plan eran los siguientes: perfeccionar el equipo y las instalaciones, con objeto de intensificar la productividad consiguiendo un coste de

³⁸ García-Lomas (1955b), pp. 51-56.

³⁹ García-Lomas (1955b), pp. 56-57; Muñoz Rubio (1995), pp. 128-146.

⁴⁰ Muñoz Rubio (1995), p. 113.

servicio más bajo; ampliar dicho equipo e instalaciones, para que fuesen capaces de absorber los incrementos del tráfico que se estaba produciendo; ampliar los servicios de acuerdo con el progreso técnico; y corregir los atrasos en la renovación producidos como consecuencia de las depreciaciones de ejercicios anteriores no compensados⁴¹. Se trató de una reorganización interna de RENFE, pero lo más significativo fue el estudio previo que acompañó a esta propuesta. Para su confección se utilizaron los siguientes criterios: espacio temporal, desde 1941 hasta 1956; renta nacional; producción global; industria; agricultura; y renta nacional «per cápita». Las conclusiones de este estudio son bastantes esclarecedoras de la función del ferrocarril durante el período de la Autarquía. En primer lugar, existía una gran regularidad en la evolución de los tráficos, mientras que la estructura económica no sufriese modificaciones bruscas. Por lo tanto, las tendencias generales de tráfico se manifestaban de un modo regular. En segundo lugar, el tráfico ferroviario seguía las fluctuaciones de la economía general que se sintetizaban en los datos correspondientes a la renta nacional. Cuando la economía sufría un período de expansión, el tráfico ferroviario subía, pero en menor proporción, y cuando la economía se deprimía, el tráfico ferroviario también bajaba, pero en mayor proporción. Por lo tanto, el ferrocarril evidenciaba la dificultad de adaptación que tenía para beneficiarse de las épocas de mayor bienestar económico, frente a una tendencia a padecer las circunstancias económicas desfavorables. En tercer lugar, en cuanto al tráfico de mercancías, el ferrocarril conservaba o adquiría con más facilidad el tráfico de mayor recorrido y perdía o no recogía el tráfico a distancias relativamente cortas. Por lo que se refiere a los viajeros, los aumentos de la renta también incrementaban el recorrido medio, pero muy lentamente, pues el mayor recorrido de los que ya viajaban se veía neutralizado en la media total por los recorridos más cortos de los nuevos clientes del ferrocarril. Y por último, en cuarto lugar, a partir de 1949, pasados los años de ajuste y acomodación, se inició un profundo cambio en las actividades económicas. Esto lo acusó el ferrocarril, pero también se resintió de la profunda competencia de otros medios de transporte que absorbían una gran parte del nuevo tráfico que creó el aumento de la actividad económica⁴².

Hemos visto hasta ahora la reorganización que llevó a cabo el Ministerio de Obras Públicas en el sector ferroviario y los distintos planes que la respaldaron. Pero en esencia, la cuestión es saber cómo influyó esta labor legislativa y renovadora en la evolución interna del sector. Para ello, nos remitimos a la evolución del parque móvil ferroviario (de vía ancha) y de la red ferroviaria, al mismo tiempo que a los resultados de la explotación.

Empezamos por el parque móvil. En 1941, RENFE contaba con 2.479 locomotoras de vapor y 57 unidades de locomotoras eléctricas. Hubo un crecimiento sostenido de las primeras, que se fue manteniendo a medida que aumentaba el número de locomotoras eléctricas y se iba adquiriendo locomotoras de tipo diésel. Éstas últimas empezaron a funcionar en 1952 con dos unidades. De este modo, nos encontramos en 1959 con un total de 2.769 locomotoras de vapor, frente a 271 locomotoras eléctricas y 73 de tipo diésel⁴³. Por lo que respecta a la evolución del material remolcado en servicio, en 1941 estaba compuesto por 2.816 coches y 64.997 vagones, a los que había que añadir los 2.027 furgones documentados al año siguiente. El número de coches apenas varió a lo largo del

⁴¹ Inza Tudanca (1958), p. 455.

⁴² *Ibidem* (1958), p. 469.

⁴³ Muñoz Rubio (1995), p. 305.

Transportes, Servicios y Telecomunicaciones

período, puesto que en 1959 su número ascendía a 2.955. En cuanto a los furgones y vagones sufrieron un aumento mayor de sus unidades, mientras que en 1959 los primeros habían aumentado a 2.428, los segundos alcanzaron las 72.005 unidades⁴⁴.

Ante los datos anteriormente expuestos, se desprende que el máximo potencial inversor de RENFE, desde su creación hasta 1959 se centró en la compra y mejora del material tractor. El aumento de las compras y el tipo de las mismas coincide con los distintos planes de reorganización y de capitalización que llevó a cabo la empresa. En cuanto a la adquisición de coches y de vagones presenta una doble vertiente. Por una parte, mientras que la puesta en explotación de coches apenas varía para todo el período, la adquisición de vagones y furgones sufre un lento pero significativo incremento. La causa de este comportamiento obedece a la competencia del transporte por carretera, mayor en aquellos tráficos que afectaban a los viajeros, mientras que el ferrocarril ofrecía una mejor demanda para el traslado de mercancías a largas distancias.

En cuanto al transporte de mercancías, RENFE en 1941 acarrió 24.222 toneladas, para alcanzar en 1959 la cifra de 34.072. Hubo un punto de inflexión en 1953 con 27.687 toneladas transportadas, pero en 1956 se recuperó este bajonazo ascendiendo la cifra a 29.413 toneladas⁴⁵. Por lo que respecta a los viajeros transportados por RENFE, en 1941 el número fue de 86 millones, con un recorrido medio de 69,66 kilómetros, calculándose una media de 6.006 viajeros por kilómetro. El incremento del número de viajeros a lo largo del período, a pesar de la inflexión de 1946, fue constante y se llegó en 1959 a 124 millones de viajeros transportados. El mismo aumento se observa en el número de viajeros desplazados por kilómetro, que en este año fueron 8.488. Sin embargo, el recorrido medio realizado por viajero disminuyó hasta 1949, con un índice de 65,32, fecha a partir de la cual sufrió un lento crecimiento, aunque no llegaron a alcanzarse las cifras de 1941 puesto que en 1959 el recorrido medio por viajero fue de 68,30 kilómetros⁴⁶. La proporción del crecimiento del tráfico de viajeros y de mercancías para la etapa estudiada es similar, aunque hay que tener en cuenta que cualitativamente se dieron ciertos cambios como consecuencia de la competencia del tráfico por carretera. En primer lugar, el ferrocarril, se fue consolidando como el transporte terrestre más adecuado para las mercancías de mayor volumen a mayor distancia. Al mismo tiempo, se fue estableciendo una demanda de transporte de viajeros de cercanías, determinada por los cambios surgidos en los modos de vida de la posguerra.

Desde el punto de vista empresarial, RENFE llevó a cabo una política de inversiones que se puede dividir en dos etapas a lo largo de la Autarquía. Desde 1941 a 1949, dentro de una política de lasitud de la compañía, se invirtieron 40.279 millones de pesetas, mientras que en el período 1950-1962 esta cantidad se multiplicó por 7,2 veces. Dentro de los gastos de explotación también se observa la misma periodización. En la primera etapa, se emplearon 652.200 millones de pesetas, cifra que se multiplica por 2,3 en la década posterior. Los mayores recursos, el 50 por 100, se lo repartió la partida de personal, seguido por el material móvil con el 26,5 por 100 y por la partida de material y energía con un 8,4 por 100⁴⁷.

⁴⁴ *Ibíd.*, p. 321.

⁴⁵ *Ibíd.*, p. 339.

⁴⁶ *Ibíd.*, p. 332.

⁴⁷ Muñoz Rubio (2001), pp. 1-3.

Hay que tener en cuenta, también, los efectos «hacia atrás» del ferrocarril, dentro de la generación de empleo, fabricación de material móvil, sector energético y sobre aquellos sectores derivados de la construcción y posterior mantenimiento de la infraestructura ferroviaria. Hasta mediados de los cincuenta el ferrocarril generó empleo, para pasar posteriormente a ir reduciendo esta capacidad. Durante los años cuarenta, ante el intervencionismo estatal no se pudo acceder a una producción de material ferroviario nacional, lo que acarreó la imposibilidad de superar el desfase productivo originado por la guerra. Como consecuencia de la escasa aparición en España de empresas dedicadas a la construcción de material ferroviario no hubo más remedio que acudir a la importación de estos productos. Desde el punto de vista energético, el ferrocarril fue el principal demandante del carbón que se producía en las minas españolas. En 1953 cambió esta dinámica como consecuencia de la política de dieselización de RENFE, que posteriormente pasó a utilizar para su material tractor el gasoil y la electricidad. El ferrocarril también consumía importantes cantidades de balasto y traviesas. Por último, el ferrocarril era un importante cliente del sector siderúrgico, en total, entre 1947 y 1963 consumió 523.268 toneladas, un 2,3 de la producción nacional⁴⁸.

La fundamental aportación «hacia delante» del ferrocarril, es decir, la contribución del ferrocarril al resto de los sectores de la economía y de la sociedad, fue la de dotar a este espacio de un servicio de transporte. Durante la etapa de la Autarquía apenas si se construyeron nuevos trazados, aunque tuvo que adaptarse a los cambios de distribución espacial de la población y de la estructura productiva que tuvieron lugar en España a partir de 1955. A pesar de los planes de modernización aplicados por el Ministerio de Obras Públicas, desde 1941 hasta 1959, el *stock* de la infraestructura sufrió una continua caída que duró hasta 1962. Además, este retroceso del ferrocarril coincidió con la consolidación de su principal competidor, el transporte por carretera. Este comportamiento de RENFE obedeció a su política empresarial de no atender a las premisas básicas de buscar una mayor producción, en beneficio de una mejor organización interna. Por lo tanto, durante la etapa de la Autarquía el ferrocarril tuvo una mayor influencia en aquellos sectores vinculados con la organización de su explotación directa, mientras que sus efectos como empresa dedicada al transporte fueron regresivos. No pudo conservar su cuota de mercado, dentro de un proceso degenerativo que en 1959 se situó a niveles inferiores alcanzados en los años veinte⁴⁹.

3.3. Carreteras

Las carreteras españolas siempre han sido objeto de un duro debate, sobre todo desde que el automóvil hizo acto de presencia. A principios del siglo XX ya estaban proyectados todos los trazados de la red que se fue completando con parsimonia ante la incapacidad de los poderes locales para hacer frente a los gastos que esta construcción implicaba. En 1924 la red de carreteras generales contaba con 60.000 kilómetros que se encontraban en un lamentable estado de conservación. A partir de 1926, con el conde de Guadalhorce en la cartera de Obras Públicas, se abordó el Plan de Firms Especiales para Carreteras Generales, cuestión que ya había sido tratada por las diputaciones vascas y catalanas como consecuencia de sus atribuciones sobre este particular dentro de sus jurisdicciones. A pesar de las dificultades presupuestarias, durante la época

⁴⁸ *Ibidem*, pp. 5-13.

⁴⁹ *Ibidem*, pp. 14-26.

Transportes, Servicios y Telecomunicaciones

del Directorio se fueron utilizando firmes especiales, que se basaban en materiales bituminosos. En 1936 la red de carreteras tenía un total de 70.000 kilómetros, a los que había que añadir una mitad de carácter provincial. Del total de kilómetros de la red viaria tan sólo un tercio contaba con firmes especiales, en su mayoría de riegos asfálticos⁵⁰.

El resultado de la guerra fue desastroso para la estructura viaria española, no sólo por la ineludible falta de atención y pérdidas causadas por la contienda, sino también por la táctica empleada por los republicanos de destruir en su retirada todo tipo de estructuras y accesos viarios. Según el Ministerio de Obras Públicas, el total de las destrucciones ascendió a 2.651 obras de todas las clases, de las cuales, 334 fueron asignadas para su reconstrucción al Servicio Militar de Puentes y Caminos, y el resto, 2.317, correspondían a los servicios dependientes del Ministerio de Obras Públicas. En 1939, de éstas últimas 1.935 estaban reconstruidas o en fase de reconstrucción, y 522 pendientes de construir. Según la información presentada por el ministerio, los republicanos atacaron durante la primera etapa de la guerra sobre todo puentes, para pasar a continuación a destruir terraplenes y muros para dificultar la posterior reconstrucción de las carreteras⁵¹.

Con la Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de los Transportes por Carretera de 24 de enero de 1941, el Ministerio de Obras Públicas tomó una serie de medidas encaminadas a la reparación de las carreteras y la mejora de las deficiencias que ya existían con anterioridad a la guerra. En primer lugar, se estableció un número de kilómetros asignable para cada provincia según el grado de necesidad de su construcción. En segundo lugar, se realizó una clasificación de carreteras: nacionales, con nueve o más metros de ancho; comarcales, con 7,50 metros; y locales, con seis metros, pudiendo aceptarse otros sobrecanchos en zonas urbanizadas o en trozos especiales. También, se fijaron las normas adecuadas para la señalización. Se puso orden en la desordenada kilometración, con un sistema coordinado de numeración de los postes para que el viajero pudiese saber su situación en la carretera sin recurrir a mapas. Como complemento a esta ley, el Ministerio de Obras Públicas dictó, al mismo tiempo, otras dos medidas de gran interés para la reorganización del sector viario: la Instrucción de carreteras, que se aprobó por Orden Ministerial de 11 de agosto de 1939, y la Instrucción para obras de hormigón en masa y armado, aprobada el 3 de febrero del mismo año⁵².

A pesar de las dificultades para el abastecimiento de materias primas (hierro, cemento, asfalto) y, también, de la maquinaria necesaria, de 1939 a 1946 la red de caminos se incrementó en 999 tramos nuevos. De éstos, 200 eran tramos de rectificación de trazados de urgente construcción, como las carreteras de Madrid, Zaragoza y Barcelona; Madrid, Irún; o la de Valencia. En obras de fábrica, tan sólo para la reconstrucción, se realizaron 1.561 puentes, de los que 89 eran grandes puentes y viaductos. El Ministerio de Obras Públicas no pudo realizar durante este período el arreglo de las carreteras bajo unos criterios modernos de pavimentos fuertes, uniformes y continuos. Ante la falta de material, las reparaciones se ciñeron a realizar aquellas obras imprescindibles para la mejora del firme en aquellos tramos más deteriorados⁵³.

⁵⁰ Peña Boeuf (1946a), pp. 303-304; Escario y Nuñez del Pino (1953), p. 85.

⁵¹ *Revista de Obras Públicas* (1939), pp. 122-123.

⁵² Peña Boeuf (1946a), p. 359.

⁵³ Peña Boeuf (1946a), pp. 360-361.

Durante esta etapa de plena autarquía el Ministerio de Obras Públicas buscó nuevas vías que permitiesen mejorar las condiciones no sólo de la infraestructura viaria, sino también para paliar las deficiencias a las que se veían abocados sus usuarios. De este modo, el ministerio promovió distintos estudios para la adaptación de los gasógenos a los automóviles ante la escasez de carburante. Se recalca que ésta era una solución momentánea, pero necesaria para prevenir la paralización del parque viario⁵⁴. Al mismo tiempo, se realizaban también estudios sobre la aplicación del alquitrán de producción nacional para la reparación y conservación de carreteras. Los problemas para importar productos bituminosos para la elaboración de los firmes viarios dirigió las miradas hacia la utilización del alquitrán con este fin⁵⁵. Por último, el ministerio también reclamó al Estado la legislación necesaria que organizase el sector empresarial viario. Se intentaba solucionar la desorganización existente en este sector mediante un plan de agrupación de empresas, ya apuntado en la ley del 24 de enero de 1941. El objetivo fundamental que se perseguía con esta propuesta era la racionalización del tráfico por carretera⁵⁶.

Durante la segunda mitad de los años cuarenta se comenzó a hacer cada vez más evidente la competencia entablada entre la carretera y el ferrocarril. La mejora de la red viaria y, también, el incipiente incremento del parque automovilístico, puso de manifiesto la insuficiencia del ferrocarril para cubrir un tipo de demanda que era mejor satisfecha por el transporte por carretera⁵⁷.

En 1950 el Ministerio de Obras Públicas abordó la organización viaria mediante la Ley de Modernización de Carreteras, promulgada el 18 de diciembre de ese año. Este plan surgió para atender a las necesidades de seguridad y facilidad del tránsito viario y, también, a la economía del transporte. Con este propósito se abordó, en primer lugar, la reparación y mejora de los pavimentos y el ensanche de los mismos hasta un mínimo de siete metros, reconocido internacionalmente como necesario para una doble circulación de tipo rápido, sin peligro de accidentes. Además, se trató la supresión de pasos a nivel con ferrocarril y las travessías por las poblaciones. Por último, se consideró el establecimiento de una señalización adecuada para guía y debida seguridad del tránsito⁵⁸.

Se contempló la ejecución de este plan en tres etapas. La primera, a realizar en cinco años, comprendía el arreglo y modernización completa de unos 11.000 km. de carreteras. Estas carreteras serían aquéllas de mayor tráfico o de enlace entre los centros productores y abastecedores con los de consumo, sin olvidar, los recorridos más frecuentados por el turismo y de acceso a lugares de relevante carácter histórico o artístico. En la segunda y tercera etapa, se incluían aquellos itinerarios de circulación media y reducida, que se irían beneficiando de las mejoras aplicadas con anterioridad a las líneas de más tránsito.

Aunque este plan respetaba la nomenclatura y clasificación de las carreteras, éste aplicó su propio criterio, dividiéndolas en: radiales, subradiales, periféricas, complementarias e insulares. Pretendía ajustarse a las obras presupuestadas, sin entrar en obras nuevas o variantes costosas. Se establecía, ante todo, la prioridad

⁵⁴ Pellico Pérez (1941).

⁵⁵ Ahijón (1942).

⁵⁶ Pellico Pérez (1943).

⁵⁷ Durán (1949); Pellico Pérez (1949).

⁵⁸ Ministerio de Obras Públicas (1950), p. 440.

Transportes, Servicios y Telecomunicaciones

de la reparación de los firmes. La calidad de éstos respondía a las exigencias del lugar y circulación, e iba desde los riegos asfálticos hasta los adoquinados sobre hormigón. Se fijó un presupuesto de 2.350 millones de pesetas para la mejoría de un total de 10.909 kilómetros. Al mismo tiempo, se establecía para la aplicación del plan una organización en la que las Jefaturas de Obras Públicas se agruparan en siete zonas, al frente de cada cual habría un ingeniero jefe.

Este plan también recogía la adecuada vigilancia de las carreteras, complementada por una eficaz señalización. Para ello, personal motorizado realizaría una doble labor de inspección de la carretera y ordenación del tráfico. Por último, y dentro de un plano más servicial, el plan establecía además que se procuraría en lo posible embellecer la carretera con la plantación de arbolado, al mismo tiempo que se habilitarían sencillos lugares para el descanso del viajero⁵⁹.

Por lo tanto, el Ministerio de Obras Públicas mediante este Plan de Modernización intentaba solventar la acuciante necesidad de reparación y de renovación que la red viaria española necesitaba. Es sintomático que el objetivo prioritario no fuese otro que el de mejorar los firmes de aquellas carreteras de mayor interés económico, turístico e internacional, sin considerar variación alguna de trazado de estas vías, cuestión que el erario público no estaba en disposición de atender. En definitiva, este plan era otra manera más de rellenar los baches de las maltrechas carreteras españolas.

En 1957 este Plan de Modernización se encontraba en plena realización, a pesar de ello, el ritmo seguido en las obras era insuficiente para terminar el acondicionamiento de los trazados fijados en el plazo establecido. Entre 1951 y 1955 se invirtieron 500 millones de pesetas anuales, mientras que desde 1956 a 1960 se pasaron a 750 millones. Este momento de mayor desarrollo del plan coincidió con una amplia mejoría tanto en los materiales utilizados como en las máquinas y tecnología aplicadas⁶⁰. A pesar de los sonos triunfalistas sobre la mejora viaria como consecuencia del Plan de Modernización, la realidad estaba sometida a las dificultades presupuestarias del Ministerio de Obras Públicas durante el primer quinquenio de su aplicación, dentro de una coyuntura interna e internacional que abocaba a la escasez de materias primas.

El balance final de la política de carreteras del Ministerio de Obras Públicas durante la Autarquía fue expuesto por el ministro Jorge Vigón en la sesión plenaria de las Cortes españolas celebrada el 20 de julio de 1960⁶¹. El ministro se hizo eco de las quejas reiteradas de la prensa y también de particulares sobre un tema que según él «ni le era desconocido, ni tampoco estaba abandonado». Reconocía que «la situación es grave y el problema se plantea con carácter de urgencia». Las causas de esta lamentable situación eran de muy distinta índole. Los trazados se ejecutaron antes de la aparición del automóvil y eran inadecuados para las necesidades del momento, puesto que sus mejoras no iban parejas con el desarrollo de los vehículos de automoción. Por otra parte, existió una ausencia de una política de carreteras dotada de continuidad.

Los planes de mejoras tampoco aportaron las soluciones necesarias. Desde la implantación del Plan de Circuito de Firmes Especiales por Primo de Rivera, hasta el Plan de Modernización de 1950, la labor del Ministerio de Obras

⁵⁹ Ministerio de Obras Públicas (1950), pp. 440-443.

⁶⁰ García Ormaechea (1957), pp. 294-296.

⁶¹ *Revista de Obras Públicas* (1960), pp. 645-650.

Públicas se limitó a la conservación de las carreteras, «quizá por la idea de que, conseguida una de las mejores redes de carreteras del mundo, entonces, se podría dedicar toda la atención a otros aspectos de la economía nacional». En este período de tiempo tuvieron lugar, además de la revolución de los transportes mecánicos por carretera, profundos cambios en la técnica de construcción viaria. Así mismo, durante esta época España se vio sumida en la Guerra Civil, a lo que hubo de añadir el aislamiento total al que estuvo sometida en la posguerra. Como consecuencia de ello, se redujo la dotación al Ministerio de Obras Públicas para atender a la red de carreteras, llegándose en 1950 al mínimo absoluto de los treinta años anteriores, 1.200 millones de pesetas de 1959, frente a un máximo de 3.000 millones en 1926, teniendo en cuenta que en 1950 había 73.000 kilómetros de carreteras en conservación, frente a los 57.000 kilómetros de 1926. Como resultado, la escasez presupuestaria impedía incluso la conservación de gran parte de la red viaria. Cuando se inició el Plan de Modernización de Carreteras se planteó un doble problema: la necesaria sustitución de los firmes y la adecuación de las estructuras viarias a las nuevas necesidades del automóvil. Este plan requería una gran inversión, no tan sólo por la cuantía de las obras, sino también para la importación de las máquinas necesarias. Por lo tanto, el Ministerio de Obras Públicas optó por realizar aquellas inversiones que eran inevitables para «mantener en un pasable estado de viabilidad el circuito de carreteras incluido en el plan⁶²».

En la década de los años cincuenta se duplicó el parque de vehículos de cuatro ruedas y el parque de camiones pesados aumentó en mayor proporción, con lo que se incrementó el tráfico en intensidad, velocidad y peso. En esta década la inversión del Ministerio de Obras Públicas en carreteras siguió siendo inferior a las necesidades reales del tráfico y las obras se limitaron en un 90 por 100 a construir firmes sobre antiguas carreteras. De todos modos, el Plan de Modernización tampoco contó con la cobertura necesaria para su materialización: la misma ley de creación no le otorgó la autosuficiencia necesaria para poder actuar sin estar mediatizado por otros sectores gubernamentales; la Ley de Contabilidad no permitió la selección de contratistas, faltos de la técnica necesaria; y, por último, la situación económica impidió la mecanización. Ante este panorama, la magnitud del problema y la urgencia de las obras, el Ministerio de Obras Públicas no tuvo más salida que atender a las necesidades diarias, dejando de lado los grandes proyectos.

El ministro explicaba el origen de este fracaso en que la organización del servicio de carreteras no correspondía a las necesidades del momento. Además, a este factor había que añadir la excesiva burocratización de los organismos encargados para poner en marcha el plan, a la que se unía una organización territorial inadecuada y el retraso de las inversiones en carreteras. A partir de 1957, el Ministerio Obras Públicas realizó una maniobra para conseguir del Ministerio de Hacienda las máximas facilidades para estabilizar los presupuestos asignados en función de las inversiones necesarias. Es lo que se llamó «la Operación Estabilización». A pesar de esta maniobra conjunta de ambos ministerios, la situación llegó a ser tan desesperante, que en 1960 el ministro de Obras Públicas propuso al gobierno el «Plan de Urgencia» para acometer el problema de las carreteras españolas⁶³.

⁶² *Ibidem.*

⁶³ *Ibidem.*

Transportes, Servicios y Telecomunicaciones**3.4. Puertos**

El ministro de Obras Públicas, Peña Boeuf, definía al sector portuario como «el más tranquilo de los sectores de Obras Públicas»⁶⁴. Decía que la mayor dificultad con la que contaba el ministerio era casi siempre el crédito necesario para la realización de las obras, como consecuencia de su magnitud. Para este titular, no era necesario pensar en nuevos establecimientos, puesto que desde muy antiguo el sistema de puertos en España era suficiente.

Durante la Autarquía, las facultades del Ministerio de Obras Públicas en materia portuaria estaban reguladas por: la Ley de Puertos de 19 de enero de 1928 (que se inspiraba en la ley hasta entonces vigente de 7 de mayo de 1880, adaptándola a las necesidades modernas del servicio y obras marítimas); la Ley de Juntas de Obras de Puertos de 7 de julio de 1911; y los reglamentos para la aplicación de una y otra, que eran de fecha de 19 de enero de 1928⁶⁵. Según esta normativa, las Juntas de Obras de Puertos, creadas por las Bases Generales para la nueva legislación de Obras Públicas de 14 de noviembre de 1868, tenían por objeto administrar e intervenir los fondos bajo la inspección y vigilancia del Ministerio de Obras Públicas. Además, tenían a su cargo la ejecución de las obras de nueva construcción, ampliación, mejora, reparación y conservación de sus respectivos puertos, la dirección y organización de todos los servicios de los mismos, así como los de policía y uso público, y el establecimiento y explotación de instalaciones complementarias y, en general, de cuantos elementos y servicios fuesen necesarios para beneficiar y desarrollar la navegación y el tráfico marítimo, así como para facilitar la manipulación y expedición de mercancías⁶⁶.

Existían también las Comisiones Administrativas de Puertos, que constituían una modalidad de las Juntas de Obras, que administraban los puertos de interés general, en los que la recaudación era menos importante. Para finalizar, la Comisión Administrativa de Puertos, a cargo directo del Estado, creada por Decreto de 16 de abril de 1939, agrupaba todos los puertos de interés general cuya recaudación no permitiese el sostenimiento de una organización administrativa propia, los de refugio y, por último, los de interés local que se construyesen con subvención del Estado.

Dentro del Plan General aprobado por la ley de 11 de abril de 1941, el Ministerio de Obras Públicas recogía el Plan de Puertos, cuya orientación era más bien ordenadora. Su objetivo era coordinar el elevado número de instalaciones portuarias que desde antiguo existían en España, bastante caóticas y, en general, mal dotadas en sus infraestructuras para el desarrollo del tráfico marítimo⁶⁷.

Dentro de la legislación vigente, los puertos españoles estaban encuadrados en 26 Juntas de Obras, tres Comisiones Administrativas y la Comisión Administrativa de Puertos, a cargo directo del Ministerio de Obras Públicas, que comprendía los servicios de 17 grupos de puertos y los agregados a las direcciones facultativas de las Juntas de Obras y Comisiones Administrativas. La clasificación de los puertos y obras marítimas que abarcaban estos servicios era: 29 puertos clasificados como de interés general y de refugio, 36 puertos con la clasificación exclusiva de interés general, 100 puertos de refugio y 202

⁶⁴ Peña Boeuf (1946b), p. 366.

⁶⁵ Iribarren Cavanilles; Nogales Olano (1953), p. 190.

⁶⁶ *Ibidem*.

⁶⁷ Peña Boeuf (1946b), p. 359.

pequeños puertos y obras de interés local, con un total de 367 en todo el litoral español. Estos puertos entraban dentro de la jurisdicción del Ministerio de Obras Públicas, a través de la Dirección General de Puertos, pero no incluía los de la zona del protectorado de Marruecos y los de las colonias, que dependían de la presidencia del Consejo de Ministros⁶⁸.

Los datos sobre el comercio marítimo de esta época nos acercan hacia la realidad económica del país de la que los puertos no eran más que la interconexión entre el tráfico terrestre y el marítimo⁶⁹. En el comercio de cabotaje la cantidad de mercancía transportada era de 6.123.000 toneladas para 1934. En 1936 este número disminuyó ligeramente hasta 5.902.000 toneladas, sufriendo un continuo incremento hasta llegar en 1959 a 15.481.000. El tráfico de viajeros de cabotaje ascendía en 1934 a 244.900 personas, cifra que casi se duplicó en 1939 con un número de 431.800, y que se mantuvo en un constante crecimiento hasta duplicarse de nuevo en 1959 con 966.000 viajeros. En el comercio exterior, en 1935 la cantidad de mercancías cargadas fue de 6.363.000 toneladas, cifra que se redujo drásticamente en 1940 a 2.714.000 y que tocó fondo en 1944 con 1.865.000, para comenzar a subir tímidamente hasta un total de 7.177.000 en 1959. En cuanto a las mercancías descargadas, en 1935 ascendieron 5.176.000 toneladas, que se redujeron en 1939 a 2.560.000, para llegar también al mínimo del período en 1944 con 1.341.000 toneladas, sufriendo un paulatino incremento hasta 1957 con 9.955.000. Al año siguiente, alcanzaron la cifra de 14.063.000 toneladas, para disminuir en 1959 a 13.410.000. Los viajeros que salieron de los puertos españoles en 1935 fueron 61.000, en 1939 este cómputo se redujo contundentemente a 5.000 y despegó a partir de 1950 con 102.000 viajeros, para llegar en 1959 a 71.000. El mismo comportamiento se observó en los pasajeros llegados a los puertos españoles desde el exterior. En 1935 fueron 65.000 los viajeros llegados, en 1939 tan sólo 12.000. El despegue no se produjo también hasta 1950, con 74.000 pasajeros aunque en 1959 descendieron a 54.000.

Todos estos datos nos indican que frente a la política autárquica del gobierno, el comercio de cabotaje no sufrió restricción alguna y siguió un ritmo constante de crecimiento dentro de las pautas ya marcadas con anterioridad a la guerra. Sin embargo, en el comercio exterior, la política aislacionista del gobierno y los virajes aperturistas se ven claramente reflejados. En mercancías cargadas no se alcanzó hasta 1953 las cifras anteriores a la guerra, mientras que en las mercancías descargadas, se llegó a estas cifras en 1950. Otro tanto pasaba con los pasajeros que salieron y llegaron a nuestros puertos. Las cifras de la preguerra no se recuperaron hasta 1949 y 1950 respectivamente.

La labor del Ministerio de Obras Públicas durante la Autarquía se limitó a dotar a los puertos del dinero necesario para sufragar las obras necesarias. De este modo, por la ley del 17 de julio de 1947 se incluyó en los planes de obras de puertos y adquisiciones, las que estaban en curso de ejecución y aquellas que se estimasen necesarias o urgentes. Aunque la fórmula más generalizada por el ministerio para subvencionar estas obras fue la concesión de créditos extraordinarios para sufragar los gastos de explotación y los trabajos necesarios en los puertos. En 1948 (ley 23/12) se concedió un crédito de 7.039.455 de pesetas; en 1953 (ley 17/7), 48.646.125 de pesetas; y en 1958 (ley 25/12), 83.267.427 de pesetas.

⁶⁸ Iribarren Cavanilles; Nogales Olano (1953), pp. 190-191.

⁶⁹ Carreras (coord.) (1989), p. 301.

Transportes, Servicios y Telecomunicaciones

Otra modalidad que tenía el Ministerio de Obras Públicas de financiar las obras era permitir a la Comisión Administrativa de Puertos que emitiese obligaciones: 1946 (ley 17/7), 100 millones de pesetas; 1948 (ley 23/12) 300 millones; 1951 (ley 17/7), 350 millones; 1953 (ley 5/10), 200 millones; y 1955 (ley 20/7), 270 millones. Esta modalidad de ayuda tenía como contrapartida la insuficiencia de los organismos portuarios para hacer frente a los intereses devengados por estas obligaciones emitidas. De nuevo, el ministerio acudió al socorro de las autoridades portuarias emitiendo créditos extraordinarios para el pago de los intereses de las obligaciones: 1948 (ley 23/12), seis millones de pesetas; 1949 (ley 22/12), 3.774.275 de pesetas; 1952 (ley 20/12), 9.784.500 de pesetas; y 1953 (ley 22/12): 13.039.375 de pesetas⁷⁰.

En definitiva, la actividad del sector portuario durante la Autarquía se mantuvo dentro de aquellos niveles que el tráfico general le permitía. Mientras que el comercio de cabotaje seguía las directrices de la economía interna, el comercio exterior sufrió el aislamiento inicial del régimen y posterior ligero desbloqueo, con el consiguiente déficit de la explotación portuaria. Pero ahí se encontraba el Ministerio de Obras Públicas, dentro de su papel paternalista, para solventar estos problemas aunque fuese mediante decretos extraordinarios o ayudas indirectas.

3.5. Aeropuertos

La explotación comercial del sector aeronáutico comenzó en la década anterior al estallido de la Guerra Civil. Durante esta etapa la aviación se convirtió en una actividad económica rentable, tanto para el tráfico de pasajeros como de mercancías. Fue en este período cuando se crearon las grandes compañías aéreas, con apoyo tanto técnico como financiero alemán. Unión Aérea Española inició sus actividades en 1927 y contaba con una importante participación dentro de su accionariado de la empresa alemana Junkers, que era además la que le proveía del material de vuelo. Iberia, con participación de la compañía germana Lufthansa, también realizó en 1927 su primer vuelo, con la línea Madrid-Barcelona, que permitía enlazar en la capital condal con la red de líneas aéreas europeas. Un año después, en 1928, mediante el Plan de Líneas Aéreas Subvencionadas, el directorio militar dictaminó la creación de una única compañía en régimen de monopolio. De la fusión de las compañías anteriormente citadas surgió la Compañía de Líneas Aéreas Subvencionadas S.A. (Classa). Esta compañía comenzó sus actividades el mismo año de su fundación con la utilización del material de las empresas fusionadas. Tenía su base provisional en el aeropuerto de Getafe, puesto que ya se estaba construyendo el aeropuerto civil de Barajas. En 1931 el gobierno de la República nacionalizó la compañía aérea Classa, que pasa a ser explotada por el Estado. La nueva compañía estatal recibió el nombre de Líneas Aéreas Postales Españolas (LAPE). Esta empresa llevó a cabo una labor de modernización de la flota aérea con el objetivo de aumentar el transporte de pasajeros a gran escala. Durante la guerra, LAPE siguió funcionando dentro de la zona republicana atendiendo el transporte militar⁷¹.

Desde el punto de vista de la organización administrativa, se creó en 1927, bajo el mandato de Primo de Rivera, el Consejo Superior de Aeronáutica y se estable-

⁷⁰ Fuente: BOE (Gazeta), años 1939-1959.

⁷¹ AENA (1996), pp. 25-85; Merino (2001), pp. 31-34.

ció el primer Plan de Construcción de Aeropuertos. Al año siguiente se instauró la Dirección General de Navegación y Transporte Aéreos y, en 1933, se constituyó la Dirección General de Aeronáutica, que comprendía la aviación civil, militar, naval y el servicio meteorológico. Por último, en 1937 se creó el Ejército del Aire⁷².

Durante la Guerra Civil la mayor parte de la flota aérea comercial fue utilizada para transporte y abastecimiento del frente. Pero sin duda alguna, el acontecimiento más importante para la aviación civil de etapas posteriores fue la refundación por el bando «nacional» de Iberia en 1937. La compañía aérea creada por la República (LAPE) desaparece y por la ley del 7 de junio de 1940 se le concede a Iberia el monopolio del transporte aéreo español nacional e internacional para viajeros y mercancías. Al mismo tiempo, se va formando a personal español para que forme parte de las tripulaciones, que a partir de 1940 estarán compuestas por personal nativo. Por otra parte, Franco se aseguró el suministro de petróleo mediante un convenio con la compañía americana Texaco Oil Company⁷³.

A estas medidas de ordenación del tráfico aéreo, siguieron otras destinadas a complementar la organización de este sector. En 1942 se creó el Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial (INTA), entre cuyas funciones estaban la homologación de material aeronáutico y comprobar la calidad del combustible. Este organismo contribuyó al despegue tecnológico del sector en España y bajo su trayectoria surgieron nuevas industrias dedicadas a la fabricación tanto de naves como de componentes aeronáuticos (Bressel, Femsa, Hispano Aviación S.A., Empresa Nacional de Motores de Aviación)⁷⁴.

Esta labor organizadora tuvo también su vertiente legal. Se creó en 1939 el Cuerpo Jurídico del Aire y, en 1941, el Reglamento para la Red Nacional de Aeropuertos. Al año siguiente, la Dirección General de Aviación Civil actualizó las normas sobre navegación civil, y en 1944 España firmó el Convenio sobre Aviación Civil Internacional después de su participación en la Conferencia de Chicago de ese mismo año⁷⁵. Las bases para el aperturismo internacional del sector aeronáutico ya estaban sentadas.

Cuando se monopolizó Iberia, el Ministerio del Aire pasó a ostentar un 51 por 100 del capital social de la compañía, mientras que la compañía alemana Lufthansa y Daniel Aroz se repartían el 24,5 por 100 cada una. Además, por la ley de monopolización, el Estado debía subvencionar las líneas aéreas en función de los resultados de la explotación. Para culminar este proceso de control estatal sobre la actividad aeronáutica, en 1940 Iberia se fusionó con Transporte Aéreo Español (TAE), la nueva empresa pasó a llamarse Compañía Mercantil Anónima Iberia S.A. El Consejo de Administración estaba formado por un presidente nombrado por el Estado y ocho vocales, dos nombrados por el Ministerio del Aire, uno por Hacienda y cuatro por el capital privado⁷⁶.

Con la Segunda Guerra Mundial, la falta de carburante afectó gravemente al desarrollo de las actividades de Iberia. Ante la delicada situación de la empre-

⁷² AENA (1996), pp. 25-85; Merino (2001), pp. 35-36.

⁷³ AENA (1996), pp. 25-85, 87-113, 115-125; Merino (2001), pp. 35-36. Muñoz Sebastián (2001), pp. 41-42; Torres Villanueva (2001), p. 27.

⁷⁴ AENA (1996), pp. 115-145; Muñoz Sebastián (2001), pp. 41-42.

⁷⁵ AENA (1996), pp. 88-145; Muñoz Sebastián (2001), pp. 42-43.

⁷⁶ AENA (1996), pp. 115-145; Muñoz Sebastián (2001), pp. 44-45.

Transportes, Servicios y Telecomunicaciones

sa, el Estado se vio obligado a otorgarle una subvención extraordinaria para evitar la quiebra de la compañía. Aprovechando esta situación, el INI dio el primer paso para incorporarse Iberia. Por el Decreto de 17 de noviembre de 1943 adquirió el 49 por 100 del capital que estaba en manos privadas y extranjeras, y al año siguiente recibió las acciones que pertenecían al Ministerio del Aire⁷⁷. Gracias al apoyo del INI, con una ampliación de su capital inicial de 12 millones de pesetas a 90 millones en 1944, Iberia amplió la oferta de sus servicios creando nuevas líneas y diversificando las ya existentes. A partir de 1945 las recaudaciones de la compañía permitieron su autosuficiencia y dejó de depender de las subvenciones anuales del Estado⁷⁸. De este modo, se cerró lo que se puede considerar la primera etapa de dirigismo político de la compañía. En la década de los 50 Iberia se consolida y cambia su nombre por «Iberia Líneas Aéreas de España S.A.». Se realizan vuelos Madrid-Nueva York sin escalas y su flota contaba con el mejor parque aéreo que se podía encontrar. Se incrementó la frecuencia de las líneas europeas y se abrieron nuevas líneas, en especial con Iberoamérica⁷⁹.

A pesar del monopolio de Iberia sobre el tráfico regular aéreo, con el Decreto de 14 de junio de 1946 se abrió la puerta para la constitución de compañías que abordasen el tráfico irregular. De este modo, surgieron Aviaco y Cana. La Compañía Aviación y Comercio S.A. (Aviaco) nació en 1945 con el objetivo de transportar productos perecederos y cubrir aquellos espacios que no estaban servidos por la oferta de Iberia. Aviaco pervivió como empresa independiente hasta 1955, fecha en la que se convirtió en empresa pública tras firmar un convenio con el INI. La Compañía Auxiliar de Navegación Aérea (Cana) fue la primera empresa dedicada al tráfico no regular, fundada en 1946 quebró tres años después⁸⁰.

Otra cuestión que quedaba por tratar era el acceso a los aeropuertos. En julio de 1945 se aprobó una ley que recogía el desarrollo de las carreteras de acceso a los aeropuertos y que pasó a ser potestad del Ministerio de Obras Públicas. Hasta ese momento ni el Ministerio del Aire ni el Ministerio de Obras Públicas tenían competencias sobre estas carreteras, al no estar incluidas en los Planes Generales de Carreteras del Estado. Con esta ley de 1945 se incluían las carreteras de acceso entre las ciudades y los aeropuertos dentro del Plan General de Carreteras del Estado que, con carácter urgente, debía realizar el Ministerio de Obras Públicas, que sería el encargado de su construcción, conservación y acondicionamiento⁸¹.

Con el elevado incremento del transporte aéreo en la década de los cincuenta, el Estado se vio obligado a modernizar y mejorar las instalaciones de los aeropuertos, casi todos inadecuados para el nuevo tipo de tráfico que se estaba desarrollando. A finales de 1958 se preparó un Plan Nacional de Aeropuertos que preveía el acondicionamiento de los aeropuertos de Madrid, Barcelona, Las Palmas, Palma de Mallorca, Málaga, Ceuta y Melilla, con un importe de 1.490 millones de pesetas, a desarrollar en cuatro años. Para gestionar este plan se creó la junta Nacional de Aeropuertos, dependiente del Ministerio de Aire. Esta Junta debía atender la planificación y administración de los aeropuertos. Para realizar las obras recogidas por el plan, se creó la Jefatura de Obras de

⁷⁷ Torres Villanueva (2001), p. 27.

⁷⁸ AENA (1996), pp. 115-145; Muñoz Sebastián (2001), pp. 54-56.

⁷⁹ AENA (1996), pp. 115-145; Colmenar (2001), pp. 46-47.

⁸⁰ AENA (1996), pp. 115-145; Muñoz Sebastián (2001), pp. 49-50.

⁸¹ AENA (1996), pp. 125-126; Muñoz Sebastián (2001), pp. 47-48.

Aeropuertos. De este modo, se iniciaron las obras de los aeropuertos de Talavera la Real, Salamanca, Son San Juan y otros de menor cuantía⁸². Los resultados de este plan no sería efectivos hasta la década siguiente, cuando el desarrollo de la aviación civil comenzó a tomar pleno protagonismo.

Para hacernos una idea de la evolución del tráfico aéreo basta con acercarnos a las estadísticas del tráfico de aeronaves, pasajeros y mercancías en los aeropuertos españoles. En 1940 el tráfico de aeronaves ascendió a 10.500 unidades y al final del período, en 1959, esta cifra era de 153.000. En el tráfico de viajeros se observa el mismo incremento, mientras que en 1940 fueron 81.000 viajeros los que utilizaron el servicio aéreo, en 1959 esta suma era de 4.445.000 viajeros. El punto de inflexión de ambos tráficos se produjo en 1952 para continuar con un incremento sostenido. En cuanto al tráfico de mercancías, éste fue en 1940 de 337.000 toneladas y en 1959 de 25.698.000. En este tipo de transporte aéreo la inflexión tuvo lugar en 1948. Este dato demuestra el distinto comportamiento del tráfico aéreo de viajeros y de mercancías. El primero estuvo más ligado a la renovación de la flota aérea y cambios de modo de vida, y el segundo obedeció al cambio favorable de las circunstancias internas de la economía española⁸³.

3.6. Telecomunicaciones

Las bases de la organización de las telecomunicaciones en España durante la etapa de la Autarquía tuvieron su origen en la dictadura de Primo de Rivera. La Compañía Telefónica Nacional de España se creó en 1924 y en esta época se intentó organizar un Ministerio de Comunicaciones que no llegó a crearse hasta la República. Durante esta etapa el Ministerio de Obras Públicas consiguió que el correo llegase a un óptimo grado de socialización, al igual que el telégrafo. Sin embargo, hubo de esperar a después de la guerra para que se diera una mayor utilización del teléfono⁸⁴.

Durante la Guerra Civil, las pérdidas afectaron particularmente a la red telegráfica, mientras que cada bando organizó su propio servicio postal. A medida que iba avanzando el conflicto se iban reconstruyendo las infraestructuras. Al finalizar la contienda se dio paso a la reorganización de los servicios de correos, telégrafos y teléfonos.

La actividad del Ministerio de Obras Públicas durante el primer franquismo, en cuanto a correos se refiere, se centró desde 1940 a 1950 en la reorganización del servicio e intentar acomodarlo a las nuevas técnicas. En 1943 se restablecieron los talleres gráficos, al año siguiente se fijaron las normas para la conservación de los edificios; en 1946 se reguló la actividad de las agencias y particulares sobre temas postales; en 1948 se redactó una circular con los cuadros de servicios y las funciones a realizar; en 1949 se dictaron nuevas normas para la confección de sellos y rótulos; y en 1950, mediante otra circular, se establecían las normas por las que Correos y Telégrafos deberían de regirse. Desde el punto de vista de la generalización de la innovación técnica, en 1941 se llegaba a un acuerdo con Iberia para transportar la correspondencia, y en 1948 y 1949 se fijaban los criterios para el servicio de paquetes por avión tanto nacional como internacional. Por último, dentro de la doctrina religiosa del régimen franquista, según Orden del 12 de octubre de 1944, se de-

⁸² AENA (1996), pp. 136-137.

⁸³ Carreras (coord.) (1989), p. 309.

⁸⁴ Bahamonde (1993), pp. 88-122, 174-187, 207-222; Bahamonde; Martínez; y Otero (1998), pp. 1-2.

Transportes, Servicios y Telecomunicaciones

cretó el patrocinio de Nuestra Señora del Pilar para el Cuerpo de Correos y Telégrafos.

En la década de los cincuenta el Ministerio de Obras Públicas dio paso a una mejor organización del servicio de correos. En 1952 se estableció la normativa para las oficinas fusionadas con telégrafos, se fijó la revisión de los precios de la correspondencia y, también, se autorizó el uso de los bolígrafos en sus dependencias. En 1953, mediante la ley del 22 de diciembre, se estableció la reorganización del Cuerpo de Correos en función de las siguientes bases: racionalización del material, en especial del ferroviario; conveniente ordenación y retribución del personal; revisión de los reglamentos para encontrar el punto medio entre la simplificación y la celeridad de los trámites; y establecer un reajuste de las tarifas teniendo en cuenta el carácter de servicio público del correo y el nivel económico general de los usuarios. Por último, en 1955 se creó el Consejo Postal, organismo coordinador y consultivo. Así mismo, dentro de los nuevos aires aperturistas del régimen, se ratificó en 1959 el Acuerdo de Montreux (Suiza) como consecuencia de la Conferencia Europea de Administradores de Correos y Telecomunicaciones.

En esta década, el Ministerio de Obras Públicas llevó también a cabo una política social destinada a la construcción de viviendas para funcionarios de Correos y de Telégrafos. Según el Decreto del 10 de agosto de 1955, se creó el Patronato de Viviendas del Personal de Correos, Telecomunicación y Caja Postal de Ahorros. El fin de esta institución era la construcción o adquisición de los edificios, obras necesarias y el arriendo de las viviendas a los funcionarios.

En cuanto al servicio de telégrafos, el Ministerio de Obras Públicas se encargó de su reestructuración después de la guerra. Por ley del 23 de noviembre de 1940 se reorganizó el servicio de telecomunicación. Según su artículo 1º, «La Administración civil del Estado en la parte referente a los servicios de telecomunicación está a cargo de los Cuerpos de Telecomunicaciones, siendo misión de éstos, instalar, explotar, inspeccionar e intervenir dichos servicios. En los que el Estado no explota directamente, sólo ejercerá las funciones de intervención e inspección.» En 1945, se suspendieron las concesiones a particulares, en 1952 se reorganizaron las secciones de la Jefatura Principal y en 1954 se dio paso a la reorganización de los servicios: se definían y organizaban aquéllos que corrían a cargo del Estado. Después de que en 1944 se autorizasen los servicios de telegramas por teléfono, en 1955 se organizó este servicio para su admisión. En 1958, la Jefatura Principal de Telégrafos pasó a llamarse Jefatura Principal de Telecomunicación. Por último, dentro de la apertura hacia el exterior, en 1956 España se sumó a los comités de la Unión Internacional de Telecomunicaciones y en 1959 se aprobó el Reglamento Internacional Telegráfico y Telefónico, revisión del Acuerdo de Ginebra del año anterior, además de ratificarse el anteriormente citado Acuerdo de Montreux⁸⁵.

Por lo que se refiere a teléfonos, el rasgo fundamental del Ministerio de Obras Públicas durante la Autarquía fue la nacionalización de Telefónica. La Compañía Telefónica Nacional de España había sido fundada en 1924 por la compañía americana International Telephone and Telegraph Corporation (ITT). Al finalizar la guerra, esta sociedad sufrió el ostracismo del régimen de Franco que bloqueó sus propiedades y le impidió la repatriación de beneficios. Aunque cabía la posibilidad de incautar la compañía, el Ministerio de Obras Públicas optó por ley de 14 de mayo de 1945 nacionalizarla, mediante la compra de las

⁸⁵ Aranzadi (1975).

acciones que poseía la ITT. De este modo, Telefónica se convirtió en una empresa mixta, en la que el capital privado era mayoritario además de nacional. Por el Decreto de 31 de octubre de 1946 Telefónica gestionaba el servicio telefónico con carácter de monopolio. Frente a las bases de creación de la compañía de 1924, ahora se fijaba el plazo de concesión por 30 años, se aumentaba el canon a percibir por el Estado y se creaba la figura de un delegado de gobierno, que aunque sin voto, participaba en los órganos de gestión de la empresa. Entre 1950 y 1955 Telefónica se centró en establecer un plan de expansión que cubriese aquellas zonas a las que la telefonía no había llegado y, en particular, a las de mayor densidad industrial, mercantil y demográfica. Pero la demanda creció más rápido que la oferta, a pesar de los esfuerzos del Ministerio de Obras Públicas por facilitar la renovación técnica de las instalaciones⁸⁶.

Es indicativo el continuo incremento del uso del servicio postal desde 1940 hasta 1959. En 1935 el total de unidades postales enviadas por habitante era de 40, en 1940 este número se redujo a 23, llegando a ser en 1959 de 79. Es decir este servicio se triplicó durante esta etapa, aunque hasta 1950 no se alcanzaron los niveles anteriores a la guerra, para pasar a incrementarse de un modo más acusado desde 1955, coincidiendo con los grandes movimientos migratorios tanto internos como externos del país. Por el contrario, el servicio telegráfico fue descendiendo a medida que aumentaba el número de teléfonos instalados. En 1940 se expidieron 24.780 telegramas dentro del territorio nacional, en 1959 esta cifra se redujo a 19.289. Mientras tanto, en 1940 había 327.075 teléfonos instalados en España, número que en 1959 aumentó a 1.628.429 unidades⁸⁷.

Por lo tanto, la articulación de las telecomunicaciones en la etapa de la Autarquía dependió de dos factores fundamentales. En primer lugar, la dinámica aislacionista del régimen durante la década de los cuarenta tuvo graves consecuencias para el desarrollo técnico del sector, que al mismo tiempo se vio afectado por las restricciones de la economía española. De aquí se desprende, en esta época, la utilización del correo y del telégrafo en detrimento de otros medios más costosos como el teléfono. En segundo lugar, con la estabilización económica que tuvo lugar a partir de mediados de los cincuenta, las nuevas tecnologías irrumpieron marcando las pautas del comportamiento de las telecomunicaciones en las etapas posteriores. Mientras la actividad postal crecía lentamente, telégrafos entró en un letargo del que el beneficiado más directo fue el teléfono.

4. Balance final

A lo largo de este estudio hemos seguido la actuación del Ministerio de Obras Públicas en aquellos sectores que eran de su competencia. Poco a poco hemos ido esbozando la cuestión que planteábamos al principio de este trabajo acerca de la influencia del Ministerio de Obras Públicas, a través de sus distintas atribuciones en el conjunto de la economía española. Dentro de un acercamiento global al tema, si comparamos la relación de los gastos del Producto Interior Bruto a coste de los factores con las cuantías desembolsadas por el Estado al Ministerio de Obras Públicas en el período de la Autarquía, nos encontramos con un elevado incremento de la proporción de gastos que corresponde al ministerio. De un porcentaje de gastos del 0,33 por 100 en 1940 se pasa a un 2,8

⁸⁶ Torres Villanueva (2001), pp. 28-29.

⁸⁷ Carreras (coord.) (1989), pp. 313, 315 y 317.

Transportes, Servicios y Telecomunicaciones

por 100 en 1959. Es decir, que en este período se multiplica por 8,4 la relación de las cargas representadas por el Ministerio de Obras Públicas, cuando el PIB a c.f. tan sólo se multiplica por 2,4. Este incremento pone de manifiesto la insuficiencia del ministerio durante estos años que dependía, cada vez en mayor cuantía, de los desembolsos estatales.

Cuadro 4.1. Relación del PIB a c.f. y los gastos del Estado en el Ministerio de Obras Públicas
(Millones de pesetas corrientes)

| Año | PIB a c.f. | Ministerio de Obras Públicas | % |
|------|---------------------|---------------------------------|------|
| | Millones de pesetas | Millones de pesetas | |
| 1940 | 291.970 | 969 | 0,33 |
| 1941 | 295.260 | 1.080 | 0,37 |
| 1942 | 310.600 | 1.256 | 0,40 |
| 1943 | 313.100 | 1.596 | 0,51 |
| 1944 | 324.390 | 1.651 | 0,51 |
| 1945 | 296.200 | 2.439 | 0,82 |
| 1946 | 322.750 | 2.621 | 0,81 |
| 1947 | 326.500 | 2.810 | 0,86 |
| 1948 | 324.610 | 3.036 | 0,94 |
| 1949 | 326.140 | 3.465 | 1,06 |
| 1950 | 335.810 | 4.102 | 1,22 |
| 1951 | 367.710 | 4.438 | 1,21 |
| 1952 | 403.450 | 4.691 | 1,16 |
| 1953 | 406.090 | 5.084 | 1,25 |
| 1954 | 439.150 | 6.263 | 1,43 |
| 1955 | 461.170 | 7.979 | 1,73 |
| 1956 | 488.660 | 11.632 | 2,38 |
| 1957 | 508.690 | 11.003 | 2,16 |
| 1958 | 540.740 | 14.515 | 2,68 |
| 1959 | 561.760 | 15.707 | 2,80 |

FUENTE: Elaboración propia a partir de Carreras (1989), pp. 424 y 557-558.

Esta continua insuficiencia del Ministerio de Obras Públicas nos remite a analizar el gasto de los distintos sectores que lo componían. Esto nos permite esbozar la dinámica que provocó esta incapacidad del ministerio, si bien, no para generar beneficios, sí para evitar acaparar unos activos que podrían haberse utilizado en otros sectores productivos. Dentro de las secciones analizadas, (cuadro 4.2.), se observa que el mayor gasto lo proporcionan las carreteras, seguido por los ferrocarriles y, en tercer lugar, por los puertos y transportes marítimos a una distancia mucho mayor. Estas cifras nos indican también los cambios de bonanza económica. En el momento que el erario público contó con

Cuadro 4.2. Gasto del Estado
(En millones de pesetas corrientes)

| Año | Ministerio de Obras Públicas | Carreteras | Ferrocarriles | Puertos y transportes marítimos |
|------|------------------------------|------------|---------------|---------------------------------|
| 1940 | 969 | | | |
| 1941 | 1.080 | 420 | 177 | 152 |
| 1942 | 1.256 | 399 | 168 | 143 |
| 1943 | 1.596 | 313 | 629 | 162 |
| 1944 | 1.651 | 438 | 908 | 209 |
| 1945 | 2.439 | 579 | 102 | 179 |
| 1946 | 2.621 | 567 | 44 | 175 |
| 1947 | 2.810 | 606 | 45 | 187 |
| 1948 | 3.036 | 635 | 73 | 237 |
| 1949 | 3.465 | 698 | 62 | 248 |
| 1950 | 4.102 | 811 | 112 | 359 |
| 1951 | 4.438 | 832 | 83 | 346 |
| 1952 | 4.691 | 870 | 92 | 388 |
| 1953 | 5.084 | 870 | 90 | 381 |
| 1954 | 6.263 | 1.456 | 479 | 376 |
| 1955 | 7.979 | 1.565 | 1.789 | 780 |
| 1956 | 11.632 | 1.612 | 2.457 | 789 |
| 1957 | 11.003 | 2.062 | 2.942 | 808 |
| 1958 | 14.515 | 4.825 | 2.112 | 1.263 |
| 1959 | 15.707 | 3.284 | 3.464 | 1.040 |

FUENTE: Elaboración propia a partir de Carreras, Albert (1989), pp. 424 y 439-440.

fondos provenientes de la ayuda exterior acometió en primer lugar la acuciante reforma de las carreteras en 1954, para pasar a beneficiarse al año siguiente los ferrocarriles de un mayor incremento de los créditos estatales. Como consecuencia de la aplicación de las medidas reformadoras de 1957 en el sector de las carreteras, se observa en ese mismo año la inyección de ayuda pública, que llegó al máximo en 1958.

La aportación de las ramas de electricidad gas y agua, construcción y obras públicas, y transportes y comunicaciones dentro del Producto Interior Bruto no sufrió grandes cambios a lo largo de este período (cuadro 4.3.). El problema que se nos plantea es determinar qué asignación corresponde dentro de cada partida al Ministerio de Obras Públicas. Mientras que la cuota de electricidad, gas y agua se mantiene constante con excepción de los años 1946 y 1947, construcciones y obras públicas también acusa la ayuda aperturista a partir de la segunda mitad de los años cuarenta, para mantenerse en la década de los cincuenta prácticamente constante. Por el contrario, transportes y comunicaciones presenta una continua disminución de su porcentaje a lo largo de todo el período. Este comportamiento nos demuestra que la insuficiencia del transporte se acentuó a lo largo de este espacio de tiempo, a pesar de las

Transportes, Servicios y Telecomunicaciones**Cuadro 4.3. Origen del PIB por ramas de actividad
(en %)**

| Año | Electricidad, gas y agua | Construcción y obras públicas | Transportes y comunicaciones |
|------|-----------------------------|----------------------------------|---------------------------------|
| 1940 | 2,1 | 5,3 | 10,2 |
| 1941 | 1,8 | 4,9 | 9,5 |
| 1942 | 2,1 | 4,3 | 9,3 |
| 1943 | 2,0 | 4,3 | 9,3 |
| 1944 | 1,8 | 4,6 | 9,5 |
| 1945 | 1,4 | 4,1 | 9,8 |
| 1946 | 4,5 | 3,6 | 8,7 |
| 1947 | 4,7 | 4,6 | 9,0 |
| 1948 | 1,7 | 6,3 | 8,9 |
| 1949 | 1,4 | 5,8 | 9,0 |
| 1950 | 1,5 | 5,0 | 8,0 |
| 1951 | 1,5 | 4,4 | 7,3 |
| 1952 | 1,6 | 4,5 | 7,4 |
| 1953 | 2,0 | 4,8 | 7,7 |
| 1954 | 1,7 | 5,0 | 6,6 |
| 1955 | 2,0 | 5,2 | 6,4 |
| 1956 | 1,9 | 5,4 | 6,6 |
| 1957 | 2,0 | 5,2 | 6,6 |
| 1958 | 2,2 | 4,7 | 6,5 |
| 1959 | 2,2 | 4,5 | 6,5 |

FUENTE: Elaboración propia a partir de Carreras, Albert (1989), p. 568.

inversiones efectuadas en este sector y el crecimiento que se dio en algunos grupos de locomoción.

Una visión más amplia dentro de la economía general de las funciones de los distintos sectores que componían las actividades del Ministerio de Obras Públicas nos la ofrece el *stock* del capital público. Solamente contamos con estas estadísticas desde 1955, año a partir del que la economía española comenzó a desperezarse después de casi 15 años de ostracismo (cuadro 4.4.).

El único sector que cuenta con un crecimiento sostenido desde 1955 hasta 1959 es el sector hidráulico, mientras que ferrocarriles, carreteras y aeropuertos bajan, y puertos se mantiene. El valor al alza de las hidráulicas corresponde con un sector que comienza a despegar y cuya actividad es fundamental para el desarrollo económico que se está gestando en este período. El comportamiento a la baja de ferrocarriles, carreteras y aeropuertos no puede ser más indicativo de unos sectores que, a pesar de las inyecciones presupuestarias que recibieron, no pudieron acomodarse a las exigencias de la economía nacional.

Por lo tanto, ¿qué conclusiones podemos deducir de los datos anteriormente expuestos? En primer lugar, que aquellos sectores que componían las obras públicas eran muy sensibles a cualquier cambio y desarrollo de la economía general. En segundo lugar, el Ministerio de Obras Públicas siempre adoptó una política, dentro de sus posibilidades, de apoyar a aquellos sectores más necesi-

Cuadro 4.4. Capital público
(Millones de pesetas base 1990)

| Sectores | 1955 Valor | 1956 Valor | 1957 Valor | 1958 Valor | 1959 Valor |
|-----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Hidráulicas | 362.571 | 374.849 | 396.450 | 410.461 | 421.925 |
| Ferrocarril | 519.211 | 527.285 | 531.328 | 541.549 | 547.498 |
| Carreteras | 734.123 | 742.896 | 750.800 | 759.885 | 765.398 |
| Puertos | 199.496 | 210.992 | 216.345 | 221.218 | 225.585 |
| Aeropuertos | 111.517 | 110.640 | 107.424 | 103.544 | 99.038 |
| Total del stock | 2.698.429 | 2.771.285 | 2.833.229 | 2.896.584 | 2.953.861 |

| Sectores | 1955 % | 1956 % | 1957 % | 1958 % | 1959 % |
|-----------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Hidráulicas | 13,44 | 13,53 | 13,99 | 14,17 | 14,28 |
| Ferrocarril | 19,24 | 19,03 | 18,75 | 18,70 | 18,53 |
| Carreteras | 27,21 | 26,81 | 26,50 | 26,23 | 25,91 |
| Puertos | 7,39 | 7,61 | 7,64 | 7,64 | 7,64 |
| Aeropuertos | 4,13 | 3,99 | 3,79 | 3,57 | 3,35 |
| Total del stock | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 |

FUENTE: Elaboración propia a partir de Sophinet. Fundación BBVA.

tados y que eran susceptibles de absorber las ayudas ofrecidas en beneficio propio y también de generar una corriente de simpatía económica. En tercer lugar, no fueron siempre los sectores que recibieron más ayudas aquéllos que originaron más riqueza. Aquí entran en juego otros factores como las revoluciones tecnológicas y su aceptación por una demanda que comenzaba a emerger en la época final de la Autarquía.

Entonces, ¿significó un fracaso la política aplicada por el Ministerio de Obras Públicas entre 1940 y 1959? Si recogemos el ideario franquista de los primeros años en el que se presentaba a las obras públicas como la panacea de todos los males y generadoras de un desarrollo económico a través de la producción nacional, la respuesta no puede ser más clara. Las obras públicas no fueron el cuerno de la abundancia con el que soñaron los ideólogos de la primera etapa franquista. Se observa claramente que el despegue de estos sectores tuvo lugar a partir de la ayuda exterior. Además, a lo largo de todo este período el gasto del Ministerio de Obras Públicas fue incrementándose de un modo continuo, cuando en realidad, según los principios franquistas, debería de ser este sector un balón de oxígeno para la economía en general. A pesar de ello, el Ministerio de Obras Públicas acaparó unas inversiones en detrimento de otros sectores económicos.

Sin embargo, no se puede negar que el Ministerio de Obras Públicas partió de una delicada situación en la que era necesario un reajuste de todas sus competencias, al mismo tiempo que la reconstrucción y reorganización de los sectores básicos. Se intentó racionalizar la explotación ferroviaria, se pretendió paliar el eterno problema de la red de las carreteras, se mantuvo como se pudo la infraes-

Transportes, Servicios y Telecomunicaciones

estructura portuaria y al sector aeronáutico y a las telecomunicaciones se les dotó de un tratamiento especial a través de los monopolios ejercidos por el Estado. Por último, dentro del sector hidráulico, se buscó la intervención de los capitales privados vinculados con los nuevos aires de industrialización. Como consecuencia de esta política intervencionista del Ministerio de Obras Públicas, nos encontramos con diferentes dinámicas que interfirieron de un modo diferente en el conjunto de la economía española. Por una parte, dentro del sector ferroviario, RENFE era por definición una empresa dedicada al transporte, aunque se centró más en la reorganización interna que en su objetivo principal, que era el de atender la demanda que este tipo de servicio generaba en la economía española. Se antepusieron los criterios de la ordenación interna a los del servicio general. Al mismo tiempo, el transporte por carretera se benefició de este desfase de los principios ferroviarios, a pesar de las dificultades con las que se contaba en una red de carreteras anticuada y en la que las únicas obras que se realizaron, a lo largo de todo el período, no fueron más que la aplicación de nuevos pavimentos. La cuestión varió en el sector aeronáutico y de telecomunicaciones. La nacionalización de las empresas que explotaban ambos servicios, con la presencia de capital mixto, tanto estatal como privado, confirió a estos servicios un dinamismo que pudo, en la medida de su capacidad, responder a la creciente demanda de la economía y de la sociedad española. Por último, la vertiente hidrográfica presentó la particularidad del apoyo de los grandes grupos de la banca española, en una simbiosis de objetivos que permitió, cuanto menos, crear una infraestructura de control de aguas y de producción hidroeléctrica que sentaría las bases para el posterior desarrollo del sector a partir de la década de los sesenta.

Bibliografía

- AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AEREA, AENA (1996), *Los aeropuertos españoles. Su historia 1911-1996*, AENA, tomo I, 303 pp.
- AGUIRRE E HIDALGO DE QUINTANA, José M^a (1947), «Algo sobre explotación de puertos», *Revista de Obras Públicas*, año XCV, n^o 2.782, pp. 68-71.
- AHIJÓN, Marcelino (1942), «La producción actual del alquitrán y su aplicación a la reparación y conservación de carreteras», *Revista de Obras Públicas*, año XC, n^o 2.732, pp. 602-603.
- ALCALÁ-ZAMORA Y CASTILLA, Niceto (1959), «Veinte años de franquismo», conferencia dada en el Ateneo Español de México el 4 de diciembre de 1959, en el ciclo «La historia de España en los cien últimos años», organizado por el «Movimiento Español de 1959», *Acción Republicana Democrática*, 38 pp.
- ARANZADI (1975), *Nuevo diccionario de legislación*, Editorial Aranzadi, XXV vol.
- BAHAMONDE MAGRO, Ángel (dic.) (1993), *Las comunicaciones en la construcción del estado contemporáneo en España, 1700-1936*, Ministerio de Obras Públicas y Transportes, 343 pp.
- BAHAMONDE, Ángel; MARTÍNEZ, Gaspar; OTERO, Luis Enrique (1998), *Atlas histórico de las Comunicaciones en España, 1700-1998*, Correos y Telégrafos, 303 pp.
- BARCIELA LÓPEZ, Carlos; LÓPEZ ORTIZ, M^a Inmaculada (2001), «El fracaso de la política agraria del primer franquismo, 1939-1959», *VII Congreso de la Asociación de Historia Económica*, Zaragoza, 19, 20 y 21 de septiembre de 2001. Actas.
- BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO (Gazeta), años 1939-1959.
- BOTÍN, Carlos (1936), «Estadísticas ferroviarias», *Revista de Obras Públicas*, año LXXXIV, n^o 2.689, pp. 114-115.

- CARRERAS, Albert (coord.) (1989), *Estadísticas históricas de España, siglos XIX y XX*, Fundación Banco Exterior, 632 pp.
- CATALÁ, Jordi (2001), «La reconstrucción franquista y la experiencia de la Europa occidental, 1934-1959», *VII Congreso de la Asociación de Historia Económica*, Zaragoza, 19, 20 y 21 de septiembre de 2001. Actas.
- COLMENAR, Elisa (2001), «La irresistible ascensión del chárter. Historia de la Aviación Española, 1900-2001», *Revista del Ministerio de Fomento*, n.º 498, pp. 54-65.
- COMÍN COMÍN, Francisco; MARTÍN ACEÑA, Pablo; MUÑOZ RUBIO, Miguel; VIDAL OLIVARES, Javier (1998), *150 años de Historia de los Ferrocarriles Españoles*, Anaya, 2 vol.
- COMÍN, Francisco (2001), «La Hacienda Pública autárquica (1940-1959)», *VII Congreso de la Asociación de Historia Económica*, Zaragoza, 19, 20 y 21 de septiembre de 2001. Actas.
- CONDE DE GUADALHORCE (1950), «Acción colectiva para el desarrollo hidroeléctrico», *Revista de Obras Públicas*, año XCVIII, n.º 2.826, pp. 504-514.
- DORAO, Julián (1950a), «Algo sobre legislación de aguas», *Revista de Obras Públicas*, año XCVIII, n.º 2.826, pp. 499-503.
- DORAO, Julián (1950b), «Algo sobre legislación de aguas», *Revista de Obras Públicas*, año XCVIII, n.º 2.827, pp. 556-559.
- DURÁN, Francisco (1948), «Una base de la Ley de Transportes», *Revista de Obras Públicas*, año XCVI, n.º 2.804, pp. 508-510.
- DURÁN, Francisco (1949), «Ferrocarril y carretera», *Revista de Obras Públicas*, año XCVII, n.º 2.807, pp. 111-114.
- ERRANDONEA LARRACHE, Esteban (1936a) «Redes eléctricas nacionales», *Revista de Obras Públicas*, año LXXXIV, n.º 2.687, pp. 70-76.
- ERRANDONEA LARRACHE, Esteban (1936b) «Redes eléctricas nacionales», *Revista de Obras Públicas*, año LXXXIV, n.º 2.688, pp. 85-90.
- ESCARIO Y NÚÑEZ DEL PINO, José L. (1953), «Los congresos de riegos», *Revista de Obras Públicas*, número del centenario, pp. 176-180.
- FONTANA, Josep (2001), «La economía del primer franquismo», *VII Congreso de la Asociación de Historia Económica*, Zaragoza, 19, 20 y 21 de septiembre de 2001. Actas.
- FRAX, Esperanza; MADRAZO, Santos (2001), «El transporte por carretera, siglo XVIII-XIX», *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, n.º 1, pp. 31-53.
- FUNDACIÓN BBVA (2001), *Fondo de stock público*. Sophinet.
- GALLARZA, José (1936) «Ni plan ni nacional», *Revista de Obras Públicas*, año LXXXIV, n.º 2.689, pp. 109-113.
- GARCÍA-LOMAS, José M.ª (1939), «La explotación de ferrocarriles durante la guerra de liberación», *Revista de Obras Públicas*, número extraordinario, dedicado a la Cruzada Española. 1936-1939, pp. 145-162.
- GARCÍA-LOMAS, José M.ª (1942), «Los transportes ferroviarios en la hora actual», *Revista de Obras Públicas*, año XC, n.º 2.723, pp. 105-116.
- GARCÍA-LOMAS, José M.ª (1955a), «Los ferrocarriles españoles y la economía nacional», *Revista de Obras Públicas*, año CIII, n.º 2.877, pp. 1-12.
- GARCÍA-LOMAS, José M.ª (1955b), «Los ferrocarriles españoles y la economía nacional», *Revista de Obras Públicas*, año CIII, n.º 2.878, pp. 51-57.
- GARCÍA ORMAECHEA, Pedro (1957), «La red de carreteras españolas. Su modernización», *Revista de Obras Públicas*, año CV, n.º 2.906, pp. 294-296.
- GARELLY, Antonio (1939), «El Ministerio de Obras Públicas en Santander», *Revista de Obras Públicas*, número extraordinario, dedicado a la Cruzada Española. 1936-1939, 166 pp.

Transportes, Servicios y Telecomunicaciones

- GARRIDO MOYRON, Joaquín (1957), «Desarrollo hidroeléctrico español», *Revista de Obras Públicas*, año CV, n.º 2.912, pp. 661-667.
- GONZÁLEZ QUIJANO, Pedro M. (1936a) «Planes y servicios hidráulicos», *Revista de Obras Públicas*, año LXXXIV, n.º 2.696, pp. 234-238.
- GONZÁLEZ QUIJANO, Pedro M. (1936b) «Planes y servicios hidráulicos», *Revista de Obras Públicas*, año LXXXIV, n.º 2.697, pp. 262-266.
- GONZÁLEZ QUIJANO, Pedro M. (1953), «Los congresos de riegos», *Revista de Obras Públicas*, número del centenario, pp. 176-180.
- GONZÁLEZ, Manuel Jesús (1979), *La economía política del franquismo: (1940-1970) dirigismo, mercado y planificación*, Tecnos, 350 pp.
- INZA TUDANCA, Carlos (1958), «El tráfico ferroviario y algunas de sus relaciones con la economía general del país», *Revista de Obras Públicas*, año CVI, n.º 2.920, pp. 455-469.
- IRIBARREN CAVANILLES, Ramón; NOGALES OLANO, Casto (1953), «Los puertos españoles y su técnica en la *Revista de Obras Públicas*», *Revista de Obras Públicas*, número del centenario, pp. 183-192.
- JIMENO LASSALA, J. (1942), «Autorización de líneas eléctricas», *Revista de Obras Públicas*, año XC, n.º 2.728, pp. 400-402.
- LLAMAS, Ángel María (1943), «Consideraciones económicas sobre la Ley de Aguas», *Revista de Obras Públicas*, año XCI, n.º 2.739, pp. 308-311.
- MARTÍN MARTÍN, Pedro (1936) «Relación económica entre los aprovechamientos industriales y los agrícolas de las aguas públicas», *Revista de Obras Públicas*, año LXXXIV, n.º 2.695, pp. 234-238.
- MELGRAREJO MORENO, Joaquín (2001), «Importancia histórica de los planes hidrológicos», *VII Congreso de la Asociación de Historia Económica*, Zaragoza, 19, 20 y 21 de septiembre de 2001. Actas.
- MERINO, M^a del Mar (2001), «De las gestas aeronáuticas al auge de la aviación comercial. Los años heroicos», *Historia de la Aviación Española, 1900-2001*, *Revista del Ministerio de Fomento*, n.º 498, pp. 26-37.
- MIGUEL, Amando de (1975), *Sociología del franquismo*, Euros, 368 p.
- MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS (1950), «Plan de modernización de carreteras españolas», *Revista de Obras Públicas*, año XCVIII, n.º 2.824, pp. 440-443.
- MIRANDA ENCARNACIÓN, José Antonio (2001), «El fracaso de la industrialización autárquica», *VII Congreso de la Asociación de Historia Económica*, Zaragoza, 19, 20 y 21 de septiembre de 2001. Actas.
- MUÑOZ RUBIO, Miguel (1995), *Medio siglo de ferrocarril público*, Ediciones Luna, 398 pp.
- MUÑOZ RUBIO, Miguel (2001), «La contribución del ferrocarril al desarrollo económico entre 1950-2000: una primera estimación», *II Congreso de Historia Ferroviaria*, Aranjuez, 7 a 9 de febrero del 2001. Actas.
- MUÑOZ RUBIO, Miguel; VIDAL OLIVARES, Javier (2001), «Los ferrocarriles en la historiografía española», *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, n.º 1, pp. 81-111.
- MUÑOZ SEBASTIÁN, Juan A. (2001), «Del aislamiento a la expansión de las compañías aéreas. La mayoría de edad». *Historia de la Aviación Española, 1900-2001*, *Revista del Ministerio de Fomento*, n.º 498, pp. 40-51.
- NICOLAU, José (1947), «Nuestra moderna política hidráulica de estado», *Revista de Obras Públicas*, año XCV, n.º 2.792, pp. 517-520.
- NICOLAU, José (1948), «Nuestra moderna política hidráulica de estado», *Revista de Obras Públicas*, año XCVI, n.º 2.793, pp. 1-4.
- PALACIOS TAPIAS, Jesús (1999), *La España totalitaria: las raíces del franquismo, 1934-1946*, Planeta, 590 pp.

- PAYNE, Stanley G. (1997), *El primer franquismo: los años de la autarquía*, Temas de Hoy, 146 pp.
- PELLICO PÉREZ, José M^a (1941), «Gasógenos», *Revista de Obras Públicas*, año LXXXIX, n^o 2.713, pp. 188-190.
- PELLICO PÉREZ, José M^a (1943), «Transportes por carretera», *Revista de Obras Públicas*, año XCI, n^o 2.737, pp. 208-212.
- PELLICO PÉREZ, José M^a (1949), «El transporte y los planes de reconstrucción económica», *Revista de Obras Públicas*, año XCVII, n^o 2.806, pp. 69-72.
- PEÑA BOEUF, Alfonso (1940), *Revista de Obras Públicas*, año LXXXVIII, n^o 2.697, pp. 4-5.
- PEÑA BOEUF, Alfonso (1946a), «Desarrollo de las Obras Públicas en España. El siglo XX, hasta el año 1936», *Revista de Obras Públicas*, año XCIV, n^o 2.774, pp. 302-308.
- PEÑA BOEUF, Alfonso (1946b), «Desarrollo de las Obras Públicas en España. Desde el año 1936 hasta la fecha», *Revista de Obras Públicas*, año XCIV, n^o 2.775, pp. 357-371.
- PEÑA BOEUF, Alfonso (1954), *Memorias de un ingeniero político*, Estades, 288 pp.
- PERALBA ÁLVAREZ, Antonio S. (1942a), «El nuevo Plan de Obras Hidráulicas», *Revista de Obras Públicas*, año XC, n^o 2.726, pp. 283-288.
- PERALBA ÁLVAREZ, Antonio S. (1942b), «Panorama eléctrico nacional», *Revista de Obras Públicas*, año XC, n^o 2.729, pp. 447-451.
- PERALBA ÁLVAREZ, Antonio S. (1943), «Panorama eléctrico nacional», *Revista de Obras Públicas*, año XCI, n^o 2.741, pp. 405-407.
- Revista de Obras Públicas* (1939), «Actividades de los ingenieros de caminos durante la guerra», número extraordinario, dedicado a la Cruzada Española. 1936-1939, p. 38.
- Revista de Obras Públicas* (1939), «Los cuerpos auxiliares de Obras Públicas», número extraordinario, dedicado a la Cruzada Española. 1936-1939, pp. 53-57.
- Revista de Obras Públicas* (1939), «Reconstrucción y reparación de obras destruidas durante la guerra», número extraordinario, dedicado a la Cruzada Española. 1936-1939, pp. 66-121.
- Revista de Obras Públicas* (1939), «Recuerdo y homenaje a los compañeros caídos», número extraordinario, dedicado a la Cruzada Española. 1936-1939, pp. 4-37.
- Revista de Obras Públicas* (1939), «Resumen de las destrucciones de la guerra en la Red de Caminos del Estado», número extraordinario, dedicado a la Cruzada Española. 1936-1939, pp. 122-145.
- Revista de Obras Públicas* (1940), año LXXXVIII, n^o 2.697, p. 2.
- Revista de Obras Públicas* (1942), año XC, n^o 2.732, p. 476.
- Revista de Obras Públicas* (1943), «Homenaje a los caídos de los Cuerpos y de Obras Públicas», año XCI, n^o 2734, pp. 45-48.
- Revista de Obras Públicas* (1960), «El plan de modernización de carreteras nacionales en difíciles circunstancias», año CVIII, n^o 2.944, pp. 645-651.
- SÁNCHEZ CONDE, Enrique (1953), «Un plan hidroeléctrico nacional», *Revista de Obras Públicas*, año CI, n^o 2.864, pp. 607-620.
- SÁNCHEZ RECIO, Glicerio (ed.) (1999), *El primer franquismo (1936-1959)*, Marcial Pons, 218 pp.
- SUDRIÀ, Carlos (2001), «La economía española bajo el primer franquismo: la energía, 1939-1959», *VII Congreso de la Asociación de Historia Económica*, Zaragoza, 19, 20 y 21 de septiembre de 2001. Actas.
- TORRES VILLANUEVA, Carlos (2001), «La empresa», *VII Congreso de la Asociación de Historia Económica*, Zaragoza, 19, 20 y 21 de septiembre de 2001. Actas.