
El transporte regular de viajeros por carretera en España, 1924-1936. Ordenación legislativa y análisis del sector

- JOSÉ MARÍA CORONADO TORDESILLAS
 - FRANCISCO JAVIER RODRÍGUEZ LÁZARO
 - RITA RUIZ FERNÁNDEZ
- Universidad de Castilla-La Mancha

Introducción

Desde el último tercio del siglo XIX, y convertida en camino ordinario tras la consolidación de los caminos de hierro, la carretera pasó a desempeñar un papel secundario en el conjunto del sistema de transporte. De este modo, las líneas de transporte de viajeros mediante diligencias u otros vehículos de tracción animal se limitaron a aquellos recorridos de enlace entre núcleos de población no servidos por el ferrocarril o entre dichos núcleos y las estaciones ferroviarias más cercanas.¹

Tras algunos intentos fallidos que pueden documentarse desde los últimos años del siglo XIX, el establecimiento efectivo de líneas regulares de transporte de viajeros mediante vehículos de tracción mecánica se inició en España en 1907 con el servicio que cubrió el trayecto de Cáceres a Trujillo.² A este le seguirían, en 1908, las líneas entre Ávila y Piedrahita o San Esteban de Pravia y Ribadeo.³

En los veinte años comprendidos entre la puesta en marcha de estos primeros servicios y la Guerra Civil, el autobús pasó de ser un modo de modestas prestaciones y escasa fiabilidad a consolidarse como una alternativa viable tanto técnica como económicamente.⁴

1. Uriol (1992).

2. *España Automóvil* (1907).

3. Samaniego (1908a, 1908b, 1908c).

4. «el autobús de 1908, pobre y visto desde ahora ridículo automóvil, sobre un miserable chasis de cadena. Así viajábamos antes por las carreteras. Ocho plazas muy incómodas, mucho ruido, muchas trepidación, polvo y calor o frío y barro, y la amenaza constante de la *panne* (avería). Velocidad comercial, 15 kilómetros en el mejor de los casos». *Madrid Automóvil* (1929).

Fecha de recepción: diciembre 2010

Versión definitiva: marzo 2012

Revista de Historia Industrial

N.º 52. Año XXII. 2013.2

A pesar de la importancia de este periodo en la historia del transporte por carretera, y al contrario de lo que sucede con lo relativo a la infraestructura y los planes y programas puestos en marcha para su mejora, hasta la fecha apenas existen aportaciones científicas que caractericen los tráficos y servicios que en ella operaban.⁵ De hecho, los únicos trabajos relativos al sector de transporte de viajeros por carretera durante estos años,⁶ o bien han abarcado un periodo mucho más extenso y, por tanto, han tratado de forma menos rigurosa el periodo o bien tan solo han analizado los servicios de manera colateral con objeto de clarificar su alcance e influencia sobre el denominado problema ferroviario.⁷ Por otra parte, muchos de estos trabajos incluyen, además del transporte de viajeros por carretera, el realizado mediante vehículos particulares y el transporte de mercancías en camión, también relevantes a la hora de valorar las posibles competencias entre modos.

Con respecto a este debate, no hay consenso sobre si la competencia de la carretera fue real o si, por el contrario, tan solo supuso un argumento más que las compañías ferroviarias utilizaron para procurar la protección del Estado.⁸ Hernández Marco en su artículo «Las primeras reacciones de las compañías ferroviarias españolas al inicio de la competencia automovilística antes de la Guerra Civil», basándose en el fuerte incremento de la motorización española y los ingresos de las compañías ferroviarias, e incluyendo el transporte de mercancías y viajeros, concluyó que, en este último, la competencia se hizo ya palpable en 1921, alcanzando la carretera, en torno a 1930, una capacidad operativa similar a la de mediados de la década de los cincuenta.⁹

Asimismo, examinando los costes del transporte de mercancías, Herranz argumentó que las mejoras tecnológicas del automóvil posibilitaron que la carretera tuviera reducciones adicionales de costes de transporte, de modo que «en los años treinta los camiones empezaron ya a detraer tráfico del sistema ferroviario».¹⁰

Por el contrario, tras analizar la menor motorización de España respecto a otros países europeos y la capacidad real de competencia de la carretera en largos recorridos, Gómez Mendoza concluyó que los problemas del fe-

5. Es abundante la literatura científica que estudia el desarrollo de la infraestructura en las primeras décadas del siglo xx. Cabe destacar al respecto las aportaciones de Navarro Vera (1992), Sánchez Lázaro et al. (1995), Nárdiz (2001), Rodríguez (2004a), Balaguer e Izard (2007).

6. La única publicación exclusivamente centrada en el transporte de viajeros por carretera es la de Cascales Moreno (2005), que hace una recopilación de la legislación, aunque centrada en el periodo posterior a la Guerra Civil. Por su parte, Frax y Madrazo (2001) hacen una revisión general que apenas se adentra en estos complejos años.

7. Artola (1978); Comín (1998).

8. Esta discusión no es nueva, sino que ya se produjo contemporáneamente al problema, como puede comprobarse en los artículos publicados por entonces en la *Revista de Obras Públicas* (Ramos Gorostiza y Martínez Vara, 2008).

9. Hernández Marco (2002).

10. Herranz (2005).

rocarril tenían más que ver con una gestión acomodada de las compañías que con la competencia de los vehículos a motor, pese a las reiteradas quejas de estas.¹¹

De igual manera, tras revisar la legislación en el transporte público de viajeros previa a 1936, Rodríguez Lázaro señaló la nula participación de las empresas ferroviarias en el sector a pesar de gozar de derecho de tanteo hasta 1930 y concluyó que la cuota real de mercado que este sector pudo hurtarle al ferrocarril resultaría mínima y que, por tanto, este transporte no llegaría a afectar al ferroviario hasta bastantes años más tarde.¹²

Existen también otros trabajos que, centrándose en un territorio concreto, complementan los análisis mencionados. Por un lado, Cuéllar confirmó la competitividad de la carretera en el sureste andaluz debido, precisamente, a la tardía llegada del ferrocarril. Este hecho favoreció la consolidación de empresas potentes que operaron en la carretera, tales como Alsina y Graells que, como se tratará posteriormente, llegó a consolidarse como empresa de ámbito nacional.¹³ En cambio, analizando las redes y servicios provinciales de Ciudad Real, Rodríguez y Coronado comprobaron su función subsidiaria al iniciarse la década de los treinta.¹⁴

Ante este panorama, el objetivo del presente artículo es analizar la evolución del marco legislativo del transporte de viajeros por carretera entre 1924 y 1936 y caracterizar el sector en el periodo. Para ello, el artículo se ha dividido en dos apartados.

En el primero de ellos, y frente a lo descrito en la bibliografía citada que, por lo general, considera estable el marco regulador del transporte regular de viajeros por carretera, se mostrará cómo en este periodo se sucederán constantes y relevantes cambios en el ordenamiento legislativo que condicionarán fuertemente el desarrollo del sector. Tales cambios estuvieron motivados por dos causas fundamentales: una interna al transporte de viajeros por carretera relacionada con la rigidez del modelo de concesiones, y otra externa, relacionada con la posible competencia que pudiera suponer para el ferrocarril. Por ello, resulta imposible entender el sector del transporte de viajeros por carretera en estos años sin valorar las mutuas influencias que tendrá con el ferrocarril, por lo que este será tratado a lo largo de las siguientes páginas en la medida en que afectó a los servicios de viajeros por carretera.

En la segunda parte, se describe el sector al final del periodo de exclusivas (año 1930) incluyendo aspectos como el número de empresas, las longitudes más habituales de los servicios, la velocidad comercial, las tarifas, etc. Ade-

11. Gómez Mendoza (1999).

12. Rodríguez (2004b).

13. Cuéllar (2003).

14. Rodríguez y Coronado (2006).

más, se examinan en concreto algunos de los servicios regulares que pudieron suponer una competencia más directa para el ferrocarril, con el objeto de valorar la importancia real de esta.

El marco legislativo entre 1924 y 1936: del transporte del correo al problema ferroviario

A pesar de la rápida proliferación de líneas en la década de 1910, la regulación del sector no tuvo lugar hasta 1924,¹⁵ año en que según los datos recopilados por Marañón se encontraban ya en explotación 456 servicios regulares.¹⁶

El 4 de julio de ese año se promulgó un real decreto que optaría de manera rotunda por el sistema de concesiones de líneas regulares en régimen de exclusiva por un plazo de veinte años. Tal y como se dictaba en la exposición de motivos de esta disposición, las razones que justificaron esta elección fueron tres. En primer lugar, la voluntad de evitar competencias «inútiles y ruinosas». En segundo lugar, asegurar el transporte de la correspondencia¹⁷ y, finalmente, la recaudación de un canon a los transportistas que, hasta la fecha, no contribuían a la conservación de las carreteras.

En virtud de este real decreto se crearon la *Junta Central* y las *Juntas Provinciales de transportes mecánicos rodados sobre vías ordinarias del Estado*, quedando a su cuidado la tramitación, concesión y control de las líneas solicitadas por las empresas o particulares interesados en la puesta en marcha de tales servicios.¹⁸

Solicitada la línea, y elaborado por la Junta el pliego de condiciones, esta era objeto de licitación, determinando la Junta la proposición más ventajosa y otorgando la concesión de la línea «con el carácter de exclusiva».¹⁹

15. La regulación del sector en España fue temprana. Sirva de comparación el caso inglés, que comenzó a regular el transporte de viajeros por carretera en 1930 (Road Traffic Act) estableciendo licencias de validez anual para las líneas, con tarifas fijas y controles administrativos (Hey, 2004).

16. Marañón (1933a).

17. Desde el siglo XIX se subastaba la conducción del correo entre dos estafetas, en una actividad que podía estar o no relacionada con el transporte de mercancías o personas, y cuya rentabilidad se podía ver afectada por la existencia de otros transportistas en el mismo itinerario.

18. La Junta Central de Transportes quedó compuesta por el director general de Comunicaciones, el director general de Obras Públicas, el jefe del Centro Electrotécnico y de Comunicaciones, delegados de los Ministerios de Hacienda y Trabajo, Comercio e Industria, un representante del Real Automóvil Club de España, un representante de la Cámara Oficial de Industria, un representante de la Cámara Oficial de Comercio y tres representantes de las empresas españolas de automóviles.

19. Según lo establecido, las solicitudes para establecer líneas de transporte se dirigirían a la Junta Provincial correspondiente, o a la Junta Central, según afectaran a una o a más de

El real decreto otorgaba derecho de tanteo para cada nueva línea solicitada a aquellas empresas que tuvieran concedidas líneas con los mismos extremos, o que fueran prolongación o tuvieran puntos de contacto con la solicitada (artículo 9). Además, durante los dos primeros años de vigencia se otorgaba también este derecho a la empresa ya establecida en la provincia que tuviera la línea de mayor extensión (disposición transitoria 5.^a). De esto se deduce que el legislador pretendía consolidar compañías potentes que concentrasen varias líneas en cada provincia, algo que solo sucedió en algunas de ellas, puesto que, como se tratará más adelante, en general el sector se caracterizó por su acusada atomización. Igualmente, para no perjudicar al concesionario de la conducción del correo, se le otorgaba el derecho de tanteo.

Para favorecer la industria automovilística nacional, el Reglamento de 11 de diciembre de 1924 que desarrolló la disposición confirmó que, en caso de presentarse propuestas similares, «se entenderá más ventajosa aquella en que se ofrezca emplear en la prestación del servicio material de producción nacional».

El Reglamento clasificó, por primera vez, los tipos de servicios públicos de transporte por carretera mediante vehículos de tracción mecánica:

Clase A. Servicios regulares, con itinerario y horario fijos, de viajeros, mercancías o mixtos, y con obligación de transportar la correspondencia pública.

Clase B. Servicios irregulares, de viajeros o mixtos, con itinerario fijo y horario indeterminado.

Clase C. Servicios urbanos y suburbanos, con horario e itinerario fijos, sin obligación de transportar normalmente la correspondencia pública.

Clase D. Servicios públicos libres, para viajeros, con itinerario y horario indeterminados.

Clase E. Servicios públicos exclusivamente de mercancías, con horario indeterminado.

Los servicios de clase B, que no gozarían de la condición de exclusiva, se otorgarían mediante autorización de la Junta de Transportes correspondiente a uno o varios solicitantes, siempre que su trayecto no coincidiese en ningún tramo con algún servicio de clase A. Las autorizaciones de los servicios de la clase B se establecieron como eventuales, de modo que caducarían en cuanto la Junta de Transportes considerase satisfechas las necesidades públicas al conceder un servicio de la clase A.

una provincia. Las solicitudes deberían acompañarse de una memoria descriptiva del servicio, incluyendo el itinerario, las paradas, el horario, las tarifas, el número y capacidad de los vehículos, etc.

El régimen de concesiones exclusivas fue pronto contestado por la prensa, diversas entidades, empresas y particulares, ya que se asociaba el sistema de exclusivas a la creación de tantos monopolios como autorizaciones se concedieran. Además, numerosas instancias advirtieron sobre la vulneración de los derechos de las empresas existentes, propugnando la libre concurrencia e incidiendo sobre la posibilidad de evitar la competencia irregular, transportar gratuitamente la correspondencia y obtener un canon de conservación sin necesidad de acudir al régimen de concesiones en exclusiva.²⁰

En respuesta a tal estado de opinión, una real orden de 16 de marzo de 1925 ratificó la necesidad de licitar cada línea en favor de una sola empresa concesionaria, si bien autorizó al resto de las empresas legalmente establecidas que se hallaran explotándola para que siguieran operando durante un periodo de cinco años, tras los cuales se haría efectivo el servicio en régimen de exclusividad. Considerada una solución parcial, tal medida no atemperó las críticas.²¹

A pesar de ello, el sistema de exclusivas se consolidó y, a partir de 1924, se otorgaron numerosas concesiones. Como resultado, pronto comenzaron a aparecer los primeros problemas generados por la proliferación de líneas, puesto que las concesiones existentes limitaban en gran medida el itinerario a seguir por los posibles nuevos servicios. Ello obligó a pequeños ajustes en la normativa, permitiendo concesiones en caso de trayectos comunes o puntos de contacto con otros ya concedidos en los que el nuevo concesionario solo tenía derecho de tránsito en la sección común (Real Decreto de 20 de febrero). En la misma línea, tres años más tarde, se permitió la explotación de trayectos que fueran parte de uno ya concedido, aunque el nuevo concesionario debía pagar al existente una cantidad por cada viajero que utilizara el nuevo servicio (Real Decreto de 21 de junio de 1929).²²

La rápida proliferación de líneas,²³ hizo que en 1929 el legislador considerase por primera vez la influencia que estos servicios pudieran tener en el sector ferroviario.²⁴ Alertado por la competencia entre ferrocarril y carretera ya existente en otros países, se aprobó una nueva disposición con objeto de otor-

20. *Revista de Obras Públicas* (1924); *España Automóvil y Aeronáutica* (1925a); Reguant (1925); Martínez de la Fuente (1925); Madrid Científico (1925).

21. Vives (1925); *España Automóvil y Aeronáutica* (1925b); Rodríguez Arango (1926) y *Revista de Obras Públicas* (1925).

22. Finalmente, el Reglamento correspondiente a esta disposición añadía que en Madrid y Barcelona, donde lógicamente se concentraban muchos extremos de líneas, podrían explotarse en un radio de 30 kilómetros desde la Puerta del Sol y la Plaza de Cataluña, trayectos comunes disfrutando los concesionarios de idénticos derechos.

23. Según los datos aportados en la guía del Patronato Nacional del Turismo, y como se verá con más detalle posteriormente, en 1929 existían más de mil líneas ofreciendo servicio.

24. Esta preocupación también surgió en otros países del entorno europeo. Véase a título de ejemplo el caso irlandés, donde en 1927 las compañías ferroviarias fueron autorizadas a operar servicios de carretera (Jakee y Allen, 1998).

gar al ferrocarril un mayor control en los tráficos en los que estaba implicado y evitar cualquier posible situación de competencia futura. Este real decreto de 22 de febrero de 1929, inclinado por un «régimen jurídico proteccionista al ferrocarril»,²⁵ pretendió promover la incorporación del sector ferroviario a la carretera mediante el establecimiento de servicios combinados. Para ello, se otorgaba a las compañías ferroviarias el mismo derecho de tanteo que ya se había establecido en los casos de coincidencia o paralelismo, o lo que es lo mismo, se asimilaba los trazados del ferrocarril a líneas exclusivas ya concedidas.

Esta asimilación del ferrocarril con las líneas de clase A se extendió a la real orden de 26 de julio del mismo año que prohibió la concesión de los servicios de la clase B en los casos en que el trayecto coincidiese no solo con un recorrido de la clase A, sino también cuando este fuera paralelo a algún ferrocarril.

En la misma línea, el Real Decreto de 22 de febrero eliminó la exclusividad de las líneas clase A que pudieran existir entre una estación y una localidad próxima a la misma en la que la compañía ferroviaria quisiera establecer un despacho central «con objeto de procurar viajes o expediciones directas desde estaciones del ferrocarril a puntos alejados de este o viceversa». Este servicio, que se llevaría a cabo por carretera mediante servicios de clase B, se ofrecería al concesionario del servicio regular que recorriese en todo o en parte el trayecto. En el caso en que este no aceptase, la compañía podría concertarlo con otra empresa (artículo 88).²⁶

Además de estas medidas orientadas al establecimiento de servicios combinados por las compañías ferroviarias, se modificó la constitución de la Junta Central de Transportes para dar cabida al sector del ferrocarril. Así pues, y según el articulado, su presidente pasaría a ser el director general de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera y, entre sus vocales, figuraría un representante del Consejo Superior de Ferrocarriles y otro elegido por las empresas concesionarias de tranvías.²⁷

Sin embargo, y a pesar de las facilidades concedidas al ferrocarril mediante estos reales decretos, durante los años 1929 y 1930, no se observó una especial implicación de las compañías en el sector de la carretera,²⁸ aunque tampoco cesaron en sus quejas, argumentando que la carretera arrebatava tráficos creados por el ferrocarril,

25. Cascales Moreno (2005).

26. Aunque en un primer momento la distancia para el establecimiento de Despachos centrales se limitase a 5 km, meses más tarde, en virtud de la Real Orden de 6 de octubre de 1929, se amplió a 20 km cuando no se afectasen servicios de transportes de la clase A. A partir de 1931, y en virtud de la Orden de 27 de junio de 1931 se dispuso que tal distancia no tendría límite.

27. Como se ha recogido anteriormente, la composición de la Junta Central de Transportes en 1924 no contaba con representantes ferroviarios.

28. En las guías del Patronato Nacional del Turismo (véase el apartado siguiente) tan solo aparece una línea clase A, ubicada entre Inca y Bugar (Baleares), explotada por ferroviarios, concretamente por la Compañía de los Ferrocarriles de Mallorca (PNT, 1931).

prevaleciéndose no solamente de las ventajas técnicas, que en todo caso serían inatacables, sino principalmente de la desigualdad en las condiciones económicas, legales y tributarias de la explotación.²⁹

Esta falta de participación del sector ferroviario en el negocio del transporte de viajeros por carretera fue ya descrita por los analistas coetáneos, como Jiménez Ontiveros:

La competencia de la carretera —se ha mostrado anteriormente— es de tal naturaleza, que incluso es superior a cuantas medidas de orden interior a los Ferrocarriles puedan adoptarse. En una palabra, las compañías de ferrocarril tienen que ir incluso a una absorción de las empresas de transporte por carretera. Si las compañías de ferrocarriles, en lugar de despreciar el transporte por carretera, sobre todo en sus comienzos, como así es la verdad, se hubieran personado en la lucha con iguales armas, e incluso se hubieran amparado en el trato de favor que la misma Dictadura ya les reconocía con el derecho de tanteo sobre concesiones, hoy en día el problema de la competencia casi no existiría en España e incluso los servicios propios del ferrocarril hubieran mejorado sensiblemente, pues el complemento del ferrocarril son las líneas de transporte por carretera. Hoy, hecho ya el mal, se acude a los poderes públicos —como siempre— para que con medidas legislativas resuelvan los problemas que no debieron plantearse. El estado se encontraría [...] con infinidad de exclusivas, cuyos derechos no podrá tan fácilmente atropellar.³⁰

En todo caso, las compañías solo dispusieron de año y medio para solicitar líneas o ejercer su derecho de tanteo, puesto que el 9 de octubre de 1930 se promulgó un nuevo real decreto que suspendió la concesión de líneas exclusivas.

Tal y como se manifestaba en la exposición de motivos del decreto, se consideraba que la concesión por periodos de veinte años de duración era un hipoteca que podría dificultar políticas futuras, por existir demasiados derechos consolidados entre los concesionarios de exclusivas.

Además, se ordenó la revisión de las ya concedidas para que se determinase «cuáles están dentro de la Ley y cuáles por no cumplir las condiciones de su concesión y por la constante infracción de aquellas, puedan estar incursas en caducidad». Con esto, se pretendió hacer un «alto en el camino» hasta que se aclarase el panorama legislativo.³¹

La supresión de concesiones de clase A no apaciguó las quejas de los contrarios al sistema de exclusivas. Así, tan solo una semana después, el presiden-

29. Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (1931).

30. Jiménez Ontiveros (1932). Para conocer con más detalle la obra y la repercusión de las investigaciones de Jiménez Ontiveros, véase Martínez Vara y de los Cobos (2006a, 2006b).

31. Algo que nunca sucedería, dando paso a un periodo de inestabilidad del marco regulador durante la Segunda República.

te de la Federación Nacional de Círculos Mercantiles hizo público un escrito al ministro de Fomento en el que solicitaba la concesión sin trabas de servicios de alquiler de autobuses completos para desplazamientos de grupos con motivo de eventos puntuales: romerías, fiestas, mercados, etc., por tiempo máximo de un año.³²

Estas demandas no obtuvieron respuesta hasta la llegada de la República. Tan solo cinco semanas después de iniciarse el bienio reformista, el 20 de mayo de 1931, se aprobó un nuevo real decreto que modificaría sustancialmente el sector del transporte de viajeros por carretera.

En él, el gobierno de la República mostró su «firme propósito de reformar radicalmente el régimen de transportes mecánicos por carretera»,³³ y en tanto en cuanto se adoptaba una solución definitiva, permitió otorgar sin restricciones de ninguna clase autorizaciones para la realización de los servicios de ferias, fiestas, mercados y romerías por un plazo máximo de un año.³⁴ Esta disposición fue muy bien acogida por aquellos que se oponían al sistema de exclusivas. Muestra de ello es la noticia recogida en el número 3243 del periódico *La Voz*, según la cual con el nuevo decreto se comenzaba «a reparar uno de los más grandes atropellos de la Dictadura», acabando así con el «régimen de monopolio basado en el favor y en la injusticia y que había sido preparado en la sombra con una real orden relativa al correo».³⁵

Sin embargo, en la práctica y al margen de la intención del legislador, este ordenamiento supuso una «liberalización encubierta» de muchos trayectos que «hábilmente disfrazados [...] como de ferias, fiestas, mercados y romerías, tomando como pretexto ya una temporada veraniega de baños, ya los mercados que se celebran en los distintos barrios de poblaciones de importancia o pueblos cercanos» (Decreto de 30 de marzo de 1932), realizaban servicios regulares de periodicidad determinada.³⁶

32. La supresión de concesiones clase A no se consideró «solución suficiente para los enormes perjuicios que ha causado y causa el régimen de exclusivas de transporte por carretera» («Federación Nacional de Círculos Mercantiles», *ABC*, 25 de octubre de 1930, y «Escrito elevado al ministro de Fomento por la Federación de Círculos Mercantiles», *La Vanguardia*, 23 de octubre de 1930).

33. Decreto de 20 de mayo de 1931.

34. Los servicios temporales para romerías, ferias y fiestas, con itinerario fijo y único, ya habían sido contemplados en un real decreto de 21 de junio de 1929, que establecía su autorización por el Comité permanente de la Junta Central, a propuesta y con informe de la Provincial correspondiente. Además, y en el caso en que utilizase en todo o parte trayectos ya explotados por servicios clase A, deberían abonar un canon para compensar a su concesionario por «la cantidad que completase el importe de la totalidad del servicio ordinario de su concesión», con un máximo de una peseta por kilómetro coche y día. Sin embargo, la disposición de 20 de mayo de 1931 eliminó este canon estableciendo como único requisito a exigir el pago de la patente nacional y haber sido reconocidos previamente en la Jefatura de Obras Públicas.

35. «Los transportes por carretera», *La Voz*, 21 de mayo de 1931.

36. Una de las disposiciones encaminadas, aunque sin éxito, a controlar estos trayectos fue la Orden de 15 de junio de 1931. En ella se establecía que los rótulos de los autobuses donde se especificaba que los servicios que realizaban eran de ferias, fiestas, mercados y romerías,

Estas líneas de ferias, fiestas, mercados y romerías, que en ocasiones atravesaban varias provincias «con cuyas Jefaturas de Obras no se contaba por entender que basta la autorización de una de ellas simplemente»,³⁷ se encontraban además exentas del pago del canon de conservación. Esto generó una desigual competencia de dichos servicios con los de la clase A y B existentes, sujetos al pago del canon y a otros tributos y obligaciones. De ahí que ese mismo año, se llegaron a solicitar «bajas y rescisiones de contrato por titulares de servicios de las clases A y B, con el propósito de, libres de trabas o impuestos, poder realizarlos luchando en igualdad de condiciones» (Decreto de 30 de marzo de 1932).

Entre los ejemplos más significativos de esta liberalización encubierta cabe destacar la línea Madrid-Ciudad Real, de unos 190 km y explotada por la empresa Navajo, o la línea Tomelloso-Madrid, de la empresa Mingo. Ambos casos fueron denunciados por los concesionarios de los servicios por carretera que recorrían parte de los trayectos en cuestión. Siendo conscientes del mayor peso que las quejas de las compañías ferroviarias podían tener frente al Estado, los dos empresarios del transporte por carretera fueron a dirigirse al director de la compañía MZA buscando amparo y esperando que, con su influencia, pudiera ayudarles a luchar contra la intromisión de estas nuevas líneas acogidas a los servicios de ferias, fiestas, mercados y romerías.³⁸

deberían llevar el sello de estas «en seco o en forma tal que no pueda borrarse ni desaparecer con la acción de los accidentes atmosféricos». Asimismo, habilitaba a los capataces y peones camineros del Circuito Nacional de Firms Especiales para denunciar los servicios de este tipo que infringiesen algunos de los preceptos recogidos en la legislación.

37. Exposición de motivos del Decreto de 30 de marzo de 1932 que, como se expone, puso en suspenso las líneas de ferias, fiestas, mercados y romerías.

38. Uno de estos dos concesionarios fue Juan Antonio Solís, cuyo servicio Ciudad Real-Alcázar de San Juan se veía afectado en el itinerario comprendido entre la capital y Fuente el Fresno. Informó al director de la Compañía de Madrid Zaragoza Alicante de esta situación con el siguiente texto: «como soy un concesionario modesto y mi servicio tiene por único fin enlazar con el tren y me invaden este servicio y yo no puedo ni me atrevo a defenderme es por lo que considerando lo que al tren este servicio lo dejaré sin un viajero lo digo a ustedes por si tienen remedio para impedirlo si ustedes consideran ha de perjudicar pues aunque no me atrevo al firmar esto no es un anónimo es una realidad que pronto se verificará».

En el segundo caso, Simeón Pérez Ruiz, con el mismo procedimiento que el anterior, comentaba, con claras dificultades gramaticales, la competencia que le hacía la línea Tomelloso-Madrid a su servicio, subsidiario al ferrocarril, entre esta primera localidad y la estación de Cinco Casas que, bajo epígrafe de servicio de ferias, fiestas, mercados y romerías, actuaba como un itinerario de clase B. Además, y con idea de rebajar las tarifas totales de viaje, proponía una acción conjunta con MZA: «Desde Tomelloso a Madrid se ha establecido un servicio de viajeros en autocar con el programa adjunto, este servicio está funcionando ilegalmente por no contribuir al estado con los impuestos que tiene, además no tiene que ver el servicio de Ferias Mercados y Romerías con el de la clase B que es el que esta haciendo, por lo que resulta ilegal. Muy respetables son los intereses del industrial que emprende un negocio, pero no es de menor importancia los industriales que los tienen establecidos. Por el perjuicio que me hace, he dado conocimiento a los agentes encargados sin conseguir nada, por lo que manifiesto a usted para que debido a sus valiosas influencias de los profesionales de justicia por las vías legales la circulación de estos carruajes por no estar legalmente establecidos.[...] Sin perjuicio de que se resuelva lo que

El resquicio legal por el que se abrieron camino estos servicios fue cerrado antes de un año por el gobierno mediante un decreto de 30 de marzo de 1932 que, recalcando el carácter eventual de las autorizaciones de este tipo de líneas, obligaba a la confección de tablas oficiales de estos servicios por parte de las Jefaturas de Obras Públicas y a paralizar sus autorizaciones mientras que estas no se aprobasen. Otra medida para «cortar los abusos» fue obligar a que, en los servicios interprovinciales, se precisase «la conformidad de las Jefaturas de Obras Públicas de todas las provincias afectadas».

La situación terminó de complicarse el 27 de julio de ese mismo año, cuando se aprobó un nuevo decreto que, a la espera de que se redactase un proyecto de ordenación de los transportes por carretera, dejaba «en suspenso por ahora toda nueva autorización de servicios discrecionales de la clase B».³⁹

De esta manera, el sector entraba en una parálisis casi total, ya que a la suspensión de nuevas concesiones regulares de clase A establecida en octubre de 1930, se unía en julio de 1932 la suspensión de autorizaciones de clase B. Como consecuencia no buscada, en la práctica, las líneas discrecionales de clase B existentes en ese momento y que fuesen las únicas en ofrecer un determinado trayecto, pasaban a funcionar como exclusivas sin temor a que otra empresa pudiese hacerles competencia.

Ante esta situación, a partir del 5 de agosto de 1932 se celebró una Conferencia Nacional de transportes terrestres⁴⁰ que, en su dictamen, propuso el aumento de la presión fiscal sobre el transporte por carretera, un mayor control de las posibles irregularidades y servicios no autorizados, y el derecho de tanteo a favor del ferrocarril en la adjudicación de concesiones de líneas de transporte por carretera en itinerarios coincidentes con tendidos ferroviarios.⁴¹ Es importante señalar que el dictamen fue suscrito por los representantes de las empresas de transporte por carretera, concretamente por don José Graells Pinós⁴² (agente de la Asociación de Transportistas) y don Santiago Estapé y Pa-

les parezca conveniente a pesar del gran perjuicio que hace al ferrocarril, entiendo que no debe funcionar por no estar legalmente autorizado» (transcripción literal) Archivo de la Fundación de Ferrocarriles Españoles (FFE): «Expedientes relativos al desvío en el transporte de viajeros por ferrocarril hacia el transporte por carretera, en automóviles», D-0244 y D-0245, Madrid.

39. Una vez paralizado el otorgamiento de concesiones clase A y autorizaciones clase B, y debido a que los existentes por entonces no cubrían las necesidades del país, en virtud de un orden de 12 de agosto de 1932 se crearon los servicios tolerados para la realización de servicios de carácter urgente e imprescindible y que se mantendrían vigentes, incluso, hasta el comienzo de la Guerra Civil.

40. Asociación General de Transporte por Vía Férrea (1932a).

41. El dictamen resultante de esta Conferencia abundó en argumentos ya planteados por las grandes compañías ferroviarias y la Asociación General de Transportes por Vía Férrea, que, meses antes, se reunió en una asamblea extraordinaria para «tratar los problemas actuales que afectan a los ferrocarriles y tranvías» (Asociación General de Transportes por Vía Férrea, 1932b).

42. Tal y como apunta Cuéllar (2003), José Graells Pinós era el dueño de la compañía Alsina Graells, que contaba con una importante presencia en el sureste andaluz gracias a la concesión de numerosas exclusivas.

gés (representando a los transportistas de mercancías), que, como expresaba Marañón, probablemente acudieron a la Conferencia con el único propósito real de mantener las concesiones exclusivas que estaban disfrutando.⁴³

Sin embargo, y como se ha indicado, este dictamen no fructificó en ninguna ley, por lo que la situación de bloqueo del sector se mantuvo hasta 1934. En junio de ese año se celebró una segunda Conferencia Nacional de Transportes para intentar establecer nuevamente un ordenamiento definitivo del transporte terrestre. Como medida urgente destinada a favorecer al ferrocarril, y en tanto en cuanto llegaba esa legislación, el 19 de julio de 1934, el gobierno radical-cedista aprobó la posibilidad de otorgar líneas regulares (Clase A) de transportes de viajeros por carretera a las compañías ferroviarias en trayectos paralelos o concurrentes a sus trazados y suprimir los servicios de clase B que afectasen total o parcialmente a dichas concesiones.⁴⁴

La *Gaceta de Madrid* publicó casi incesantemente las concesiones para explotar líneas de clase A a las empresas ferroviarias hasta alcanzar los 95 trayectos repartidos en todo el país.

MZA y Norte llegaron a solicitar respectivamente en torno a una treintena de concesiones de líneas, en general de largo recorrido y con extremos ubicados en capitales de provincia o ciudades de gran tamaño. Por su parte, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces y la Compañía del Oeste tan solo solicitaron cuatro y tres servicios respectivamente. Fueron muchas las empresas ferroviarias de menor envergadura que se implicaron en el sector, por lo general con una única concesión, sumando hasta un total de 29 itinerarios.⁴⁵

43. Marañón (1933b).

44. Fue la Comisión de Coordinación de Transportes —un organismo consultivo anejo a la Dirección General de Ferrocarriles— la que determinó la condición previa de paralelismo o concurrencia con el ferrocarril de las concesiones de clase A que fueran solicitadas conforme la disposición de 19 de septiembre de 1934. Dicho paralelismo debería deducirse de tres conceptos:

a. De la diferencia máxima de longitud entre la línea por carretera y la férrea que no podría exceder el 32% de la menor. Sin embargo, podrían otorgarse si la diferencia es mayor en los casos en que no se lesionasen líneas clase B ya establecidas y por acuerdo entre ambas.

b. De la longitud mínima que debían tener las concesiones, fijada en cada caso por la Comisión.

c. De las ventajas que se ofrecieran al público para fijar a cuál de ambos medios de transporte se debía dar preferencia.

En cada una de las órdenes de concesión publicadas en la *Gaceta de Madrid*, se recoge el informe de la Comisión de Coordinación de Transportes, que justificaba el cumplimiento de estas condiciones de paralelismo.

45. Concretamente, los servicios solicitados por las compañías ferroviarias más destacadas fueron:

• MZA: Lorca-Baza, Huerca-Lorca, Albacete-Minas de Hellín, Zaragoza-Híjar, Madrid-Toledo, Madrid-Cuenca, Lérida-Barcelona, Arcos-Calatayud, Almazán-Ariza, Sevilla-Palma del Río, Villarrobledo-Albacete, Ciudad Real-Almagro, Toledo-Aranjuez, Madrid-Don Benito, Madrid-Soria, Andújar-Córdoba, Ciudad Real-Puertollano, Ciudad Real-Manzanares, Cáceres-Zafra, Córdoba-Palma del Río, Villanueva de la Serena-Badajoz, Escacena-Sevilla, Niebla-Sevilla, Barcelona-Granollers, Palma del Condado-Sevilla, Valladolid-Aranda del Duero,

Esta medida fue ampliamente contestada por la prensa, que denunció que en ciertas ocasiones, una vez conseguidas las exclusivas, las compañías las dejaban abandonadas para mantener el tráfico en el ferrocarril.⁴⁶

Para explotar los servicios de Norte y MZA, el 14 de diciembre de 1934 se creó la Sociedad de Ferrocarriles y Autobuses Combinados (FAC) con un capital de 300.000 pesetas, representado por 600 acciones de 500 pesetas al portador.⁴⁷ El objeto de esta sociedad anónima sería la de firmar contratos con los industriales que, por carretera, ya explotaran⁴⁸ o fueran a explotar los trayectos concedidos a ambas compañías ferroviarias.

La sociedad de Ferrocarriles y Autobuses Combinados (FAC) entregaría a Norte y MZA 40 pesetas por kilómetro y año de las líneas cedidas. Además,

Soria-Navarra, Aranjuez-Tarancón, Toledo-Yébenes, Madrid-Zaragoza y Aranda del Duero-Almazarán.

- Compañía del Norte: Madrid-Segovia, Oviedo-Gijón, Valencia-Alicante, Valencia-Castellón, Valencia-Utiel, Zaragoza-Huesca, Madrid-Ávila, Lérida-Tarragona, Valencia-Alcoy, Oviedo-San Juan de Nieva, Madrid-Escorial, Tolosa-San Sebastián, Castellón-Vinaroz, Burgos-Palencia, Burgos-Vitoria, Logroño-Miranda de Ebro, Valladolid-Palencia, Logroño-Tudela, León-Villafranca de Bierzo, Tudela-Pamplona, Bilbao-Orduña, Madrid-Cercedilla, Zaragoza-Tudela, Madrid-Valencia, Madrid-San Sebastián, Oviedo-Puente de los Fierros y Palencia-León.

- Compañía del Oeste: Cáceres-Valencia de Alcántara, Salamanca-Ciudad Rodrigo y Madrid-Talavera de la Reina.

- Compañía FFCC andaluces: Málaga-Sevilla, Málaga-Ronda, Cádiz-Sanlúcar de Barrameda, Sevilla-Chipiona.

- Compañía FC Mallorca: Inca-Santa María de la Salud, Pollensa-Puerto de Pollensa, Inca-Llubi, Artá-Felanitx, Montuiri-San Juan.

El resto de las 24 líneas fueron adjudicadas a compañías ferroviarias de menos envergadura. Fuente: Archivo de la Fundación de Ferrocarriles Españoles (FFE): «Expedientes relativos al desvío en el transporte de viajeros por ferrocarril hacia el transporte por carretera, en automóviles», D-0244 y D-0245, Madrid.

46. Este debate queda reflejado en varios artículos de periódicos de la época («Notas sobre la industria ferroviaria», *El Sol*, 13 de diciembre de 1934; «Una sociedad sorprendente fundada por las Compañías ferroviarias para explotar los transportes por carretera», *La Libertad*, 14 de noviembre de 1935; «Consecuencias lamentables de un bienio eufórico», *La Libertad*, 2 de enero de 1936; «Un decreto que salva los transportes por carretera y pone coto a las desmedidas ansias de las grandes Empresas», *La Libertad*, 25 de febrero de 1936).

47. Estos datos se han obtenido de la prensa de la época (*La Libertad*, 1935). Precisamente en el artículo de este periódico se critica a esta sociedad por «aprovecharse de unos pobres industriales —que explotaban, aproximadamente, 4.000 km— que, bajo la amenaza de parar sus servicios, se veían obligados a pagar la cuota y tributos establecidos por Norte y MZA y a asumir el total de las pérdidas en el caso de que las hubiere». Incluso, en este documento, llegó a plantearse que el objetivo de las compañías al formar la FAC podía ser crear una sociedad independiente de Norte y MZA que tuviese en propiedad el transporte por carretera, de modo que, llegado el momento de la caducidad del ferrocarril, rescate o nacionalización, se dejasen al margen estos servicios para mantener su explotación y hacer competencia al propio Estado (véase «Una Sociedad sorprendente fundada por las Compañías ferroviarias para explotar los transportes por carretera. Y un magnífico negocio sin posibles quiebras a costa de toda una serie de pobres industriales», *La Libertad*, 14 de noviembre de 1935).

48. Cuando las nuevas líneas entraban en conflicto con alguna de clase B existente, las compañías ferroviarias llegaron a acuerdos con los explotadores de estas, cobrándoles una determinada cantidad (de la Somera, 1935).

Norte y MZA, percibirán también la parte de los beneficios que por sus aportaciones de capital les correspondiesen.

Al tratarse siempre de líneas paralelas a sus propios trayectos ferroviarios, las propias compañías pudieron suprimir trenes de viajeros que recorrían tales trayectos. Este hecho alertó al gobierno, por lo que, una vez nombrado Manuel Azaña como presidente y para desactivar esta situación que tendía a «aumentar las dificultades que se ofrecen a la resolución definitiva del problema de los transportes», el 24 de febrero de 1936 volvió a dictarse un nuevo decreto que derogaba el de 19 de julio de 1934 sobre concesión de líneas de transporte por carretera de clase A a las compañías de ferrocarriles y, a su vez, obligaba a someter a revisión todos los servicios otorgados al amparo del mismo.⁴⁹

Esta iniciativa se vería respaldada pocas semanas más tarde por la presentación de un proyecto de ley de transportes por carretera⁵⁰ el 23 de junio de 1936 que, frente al procedimiento de concesión de exclusivas establecido desde 1924 responsable de la creación de «pequeños monopolios en cada carretera que constituyen en definitiva, y en cierto modo por la agrupación de intereses, un monopolio de carácter nacional», abogaba por la libertad de circulación. Así pues, las autorizaciones concedidas, valederas por cinco años, no implicarían exclusividad alguna, «pudiendo establecerse sobre una misma carretera cuantos servicios se soliciten y sean autorizados con arreglo a los preceptos de esta Ley y de su Reglamento». Este sistema se regiría sobre dos principios fundamentales:

Una rigurosa inspección que garantice los intereses del público, y una tributación, por uso de la carretera para fines mercantiles, que además de justa sea equitativa en relación con las cargas a que, por construcción y conservación de su propia vía, están sometidos otros medios de transporte.

El transporte gratuito de la correspondencia, que según palabras del gobierno fue el «principal motivo que justificó las concesiones de exclusivas», se retribuiría ahora con la exención del pago del canon de conservación, lo que facilitaría la oferta de las empresas.

Según se recogía en el preámbulo, otro objetivo de este proyecto de Ley era llegar a hacer complementarios los servicios por ferrocarril y por carrete-

49. «Por estimar asimismo que no parece aconsejable el sistema de que las propias Compañías de ferrocarriles dispongan de la explotación de un instrumento de transporte en competencia con los que ellas utilizan y menos aún que aquellas Compañías puedan liquidar sus propias explotaciones a costa de los mencionados transportes, es de innegable procedencia la desaparición de aquella facultad ministerial, sometiéndolo a una revisión escrupulosa las concesiones ya otorgadas con sujeción al mencionado Decreto.»

50. Previamente a la redacción de este proyecto de ley, en enero de 1936 se convocó una tercera Asamblea Nacional de Transportes en la que las compañías ferroviarias siguieron denunciando la competencia desleal y la desigualdad entre las cargas económicas y reglamentarias que pesaban sobre ambos modos de transporte (Asociación General de Transportes por vía férrea, 1936), y que los transportistas por carretera, encabezados por Manuel Rato, impugnaron y abandonaron (Martínez Vara y de los Cobos Arteaga, 2006b).

ra. Para ello, se favorecerían a estos últimos siempre que sirvieran para afluir tráfico al primero mediante la rebaja de las tarifas y cánones y se penalizarían los trayectos paralelos al ferrocarril que tendrían un recargo en el canon de conservación del 20%. Sin embargo, este proyecto de ley no llegaría a materializarse por el estallido de la Guerra Civil.

Los servicios regulares de transporte de viajeros por carretera: análisis del sector

Más allá de la evolución del marco legislativo, el análisis del transporte de viajeros por carretera en este periodo exige disponer de datos cuantitativos suficientemente fiables que permitan explorar aspectos tales como el número de líneas en explotación, su longitud, el número y localización de las paradas intermedias, las tarifas aplicadas, etc. En la bibliografía existente, solo los trabajos mencionados que se circunscriben a territorios concretos⁵¹ han tratado información de este tipo.

Los Anuarios Estadísticos de España (1930-1933) del Instituto Nacional de Estadística, por la información que aportan —solo el número de líneas por provincia y la longitud total recorrida en cada una de ellas— no permiten caracterizar con suficiente detalle los servicios de transporte de viajeros por carretera. De ahí que se haya recurrido a las sucesivas ediciones de la *Guía general de líneas exclusivas de transporte en automóviles para viajeros, equipajes y mercancías en toda España*, publicadas por el Patronato Nacional del Turismo, con una periodicidad anual, entre 1929 y 1931. Según lo visto anteriormente, la guía de 1931 refleja la situación de máxima expansión del sistema de concesiones, puesto que este quedó suspendido en 1930.

Las guías recogen las líneas exclusivas que operaban en cada una de las provincias españolas, indicando para cada una de ellas el origen y destino del itinerario, el nombre del concesionario, su localidad, la dirección concreta del punto de salida y llegada de la línea, las poblaciones intermedias del trayecto con parada, la longitud de la misma, los horarios tanto de «ida» como de «vuelta» en un mismo día, así como la hora estimada de paso por las localidades intermedias del itinerario, las tarifas en pesetas, distinguidas por clase y longitud del servicio demandado y, por último, ciertos comentarios relacionados con el coste que suponía trasladar mercancías de un punto a otro, irregularidades en el horario por causas concretas, posibilidades de combinación con el ferrocarril, etc.

Estas valiosas e inéditas fuentes han permitido analizar el sector en el año 1930 (guía de 1931), esbozar la evolución de las líneas comparando sus datos

51. Cuellar (2003); Rodríguez y Coronado (2006).

con la guía del año 1929 y, contrastando con guías de servicios ferroviarios, evaluar las relaciones de supuesta competencia entre este modo de transporte y el ferrocarril. Para ello, se ha introducido la información más relevante de cada línea en una base de datos, de modo que ha sido posible realizar análisis estadísticos.

No obstante, al desconocer la metodología seguida por el Patronato Nacional del Turismo para su elaboración ha sido necesario verificar su fiabilidad y la consistencia de la información recogida para cada provincia.⁵² Para ello, se cotejaron los datos con otras fuentes, tales como publicaciones contemporáneas y los ya comentados Anuarios Estadísticos.

Respecto a las publicaciones contemporáneas destaca el artículo «Política de Transportes» de Luis Marañón, en el que se relacionan el número y longitud de las «líneas de transportes de vehículos con motor mecánico, otorgadas definitivamente con carácter de exclusiva».⁵³ Los datos de Marañón son prácticamente idénticos a los de la guía de 1931: 1.196 líneas frente a 1.205 y 49.259 km frente a 46.951. Por provincias las diferencias solo son superiores a tres líneas en las provincias de Córdoba y Madrid. Estas pequeñas diferencias pueden deberse bien a que las guías no incluyan alguna línea en proceso de concesión, o bien que se trate de concesiones otorgadas que no llegaron a explotarse.

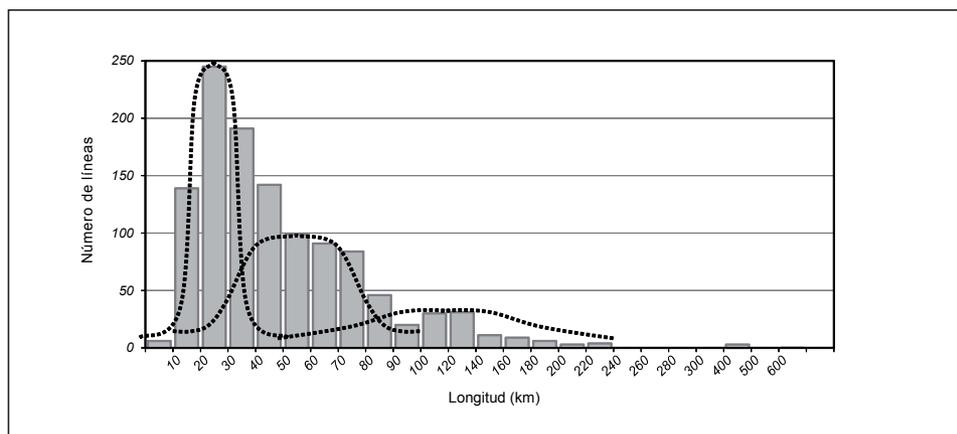
El cotejo de las guías con los Anuarios Estadísticos de España de los años 1930, 1931, 1932 y 1933 del Instituto Nacional de Estadística mostró que unos y otros diferían considerablemente tanto en el número como en la longitud total de las líneas. Estas diferencias se debían a que, tal y como expresa Hernández Marco, los datos recogidos en los Anuarios Estadísticos se corresponden con las líneas de transporte de las clases A y B.⁵⁴ Las guías del Patronato Nacional del Turismo, al igual que Marañón, únicamente contemplan los servicios de clase A. El presente artículo se limita a los servicios clase A, a pesar de que los del tipo B aglutinan el 45% del total de trayectos A y B y el 44% de los kilómetros explotados.⁵⁵ Desgraciadamente, por su propia naturaleza, no ha llegado a nuestros días información detallada ni consistente de los servicios clase B.

52. Parece obvio que las guías se elaboraron a partir de información recogida por provincias porque, aunque la adjudicación final la hiciera la Junta Central, la solicitud de la concesión de las líneas se realizaba provincialmente. Además, los datos que era preceptivo incluir en las solicitudes, según el artículo 33 del Reglamento de aplicación de los Reales Decretos de 22 de febrero y 21 de junio de 1929, coinciden con los que quedaron después reflejados en las guías.

53. Marañón (1933a).

54. Hernández Marco (2002).

55. Los porcentajes que estos suponen se han calculado a partir de los datos de la guía del PNT y del Anuario Estadístico Español del año 1931.

GRÁFICO 1 ▪ *Histograma de las longitudes expresada en km*

Según los datos suministrados por las guías, en 1930 se hallaban en servicio un total de 1.171 líneas de clase A en la Península.⁵⁶ Cubrían 48.253 km, lo que supone un recorrido medio de 41,2 km, valor que no es en sí mismo muy representativo, puesto que existe una gran dispersión de longitudes. Al representar mediante un histograma la frecuencia de aparición de las diferentes longitudes de línea, resulta una distribución que se asemeja a la suma de tres campanas de Gauss, cuyos máximos se encontrarían en torno a los 20, 50 y 120 km respectivamente. Esto indicaría que había al menos tres tipos de líneas: las líneas de corto, medio y largo recorrido, probablemente con funciones diferentes.

Como se observa en el gráfico 1, predominaban las líneas de corto recorrido, siendo habituales los servicios entre núcleos cercanos o entre estos y las estaciones ferroviarias más próximas. Así, 390 líneas, un 33% del total, recorren distancias inferiores a los 20 km y concluyen en núcleos con enlace ferroviario.

El grupo central, con longitudes próximas a los 50 km, correspondía a líneas que conectaban núcleos medianos no servidos por el ferrocarril con las ciudades y las cabeceras de comarca más cercanas.

El conjunto más reducido lo forman los 98 trayectos que superaban los 90 km. El extremo más común era Madrid, de forma que hasta 24 líneas tenían allí su origen. En general, estos itinerarios eran interprovinciales, lo que indica que se trata de líneas con un perfil diferente, orientadas hacia un tipo de

56. Este análisis se ha centrado en la Península, no incluyendo las líneas de las islas con objeto de evitar que estas distorsionaran las medias, fundamentalmente, de longitudes.

servicio con vocación de comunicar territorios alejados y, en ocasiones, con función turística.⁵⁷

La velocidad comercial más frecuente es de 22 km/h, con los máximos en torno a los 50 km/h. La gran mayoría de los recorridos (65%) tenían un único servicio diario de ida y vuelta. Más de la mitad de las líneas (58%) ofrecían una única tarifa, y en el resto, era habitual que se ofertasen hasta tres clases en función de la localización y comodidad de los asientos. El coste medio del billete, calculado a partir de las tarifas más económicas, oscilaba entre las 0,2 y 0,3 pts/km.

En las guías aparecen 805 empresas concesionarias, la mayoría de ellas, concretamente 662, con una sola línea de poca longitud. En el extremo contrario, destaca Alsina y Graells la única gran empresa del sector que explotaba un total de 57 concesiones distribuidas en nueve provincias, con gran presencia en el sureste andaluz.⁵⁸ La siguiente empresa por número de concesiones, la de Simeón Pastor afincado en Alcoy, estaba ya muy lejos, y contaba con tan solo once líneas. Algunas de estas empresas han llegado hasta nuestros días, como por ejemplo, Automóviles de Luarda, S.A. (Alsa) que por entonces tenía solo siete líneas.

Para comprobar la dinámica expansiva del sector en aquellos años, se contrastaron las líneas recogidas en las guías del Patronato Nacional del Turismo del año 1931 con las que aparecían en la correspondiente a 1929, encontrando que el 20% de las líneas eran nuevas. El análisis comparado de estas frente a las existentes en 1929 muestra en qué dirección evolucionaban las nuevas concesiones: la longitud media es bastante más elevada, la velocidad aumenta en 3 km/h y la distancia entre paradas también se incrementa ligeramente.⁵⁹

La disminución en el porcentaje de servicios con extremo en alguna estación ferroviaria —calculado solo a partir de las líneas de las que se disponía de información y no del total— y, en general, el cambio de perfil de línea, muestra cómo el autobús comienza a independizarse de la demanda generada por el ferrocarril. Además, tal como se ha indicado en la primera parte, es a partir de 1930 cuando se consolida la preocupación de las compañías ferroviarias por la posible competencia de la carretera. En la Fundación de Ferrocarriles Españoles se conservan 30 informes del archivo de MZA evaluando la

57. Entre el total de líneas cabe destacar el servicio Sevilla-Lisboa, con una longitud de 570 km, velocidad comercial de casi 40 km/h y paradas separadas unos 130 km de media (Oliver, 2006). Según la publicidad de la época, uno de los objetos de esta línea era fomentar el tráfico turístico. De ahí que el vehículo utilizado en el trayecto, el autocar Plus Ultra adquirido en Alemania, se anunciase destacando su «lujo y confort» («Un gran éxito de los autocamiones Büssing», *La Estampa*, 17 de abril de 1931).

58. Cuéllar, (2003).

59. Para este análisis sería más útil contar con los datos desagregados de las líneas creadas anualmente desde 1924 hasta 1928. Lamentablemente, no se dispone de tal información.

CUADRO 1 - *Análisis de las líneas implantadas en 1929 y 1930 en relación con las existentes en 31-12-1928*

Año	L media (km)	PI media	Distancia entre paradas (km)	% extremos FC	VC media (km/h)	Precio medio (pts/km)
Hasta 1928	38,4	4,3	9,10	7,3	20,2	0,14
1929 y 1930	54,7	5,4	9,87	3	22,9	0,11

posible competencia entre sus servicios y trayectos de autobuses, de los cuales, 22 son posteriores a 1930.⁶⁰

Ahora bien, ¿tenían realmente motivos las compañías ferroviarias para temer la competencia de las líneas de viajeros por carretera? Con el objetivo de extraer del total de líneas (1171) aquellos servicios que podrían resultar más competitivos con el ferrocarril —y partiendo de la hipótesis de que serán, fundamentalmente, aquellos que tengan una mayor longitud⁶¹ y velocidad—, se llevó a cabo un análisis de conglomerados o análisis clúster en el que se utilizaron como atributos la longitud, velocidad comercial, el número de paradas intermedias y la frecuencia diaria.⁶² De los seis conglomerados extraídos, la clase que presentaba prestaciones más parecidas a las que ofrecía el ferrocarril, agrupaba un total de 80 líneas con una longitud media de 131 km y velocidad de 39 km/h.

Un repaso a los concesionarios de estos trayectos mostró cómo, frente a la atomización generalizada del sector, en este caso, ciertas compañías aglutinaban un buen número de líneas, lo que demuestra que estas empresas se planteaban la explotación del transporte de viajeros por carretera con una ambición de la que carecían las pequeñas empresas locales existentes hasta entonces. Analizando detenidamente sus recorridos, se evidencia que, en general, no eran subsidiarios al ferrocarril. En su mayoría, buscaban relaciones no servidas por este —nichos de mercado—, y solo un pequeño porcentaje que se estudia a continuación, aprovechará situaciones donde la carretera pudiera ser

60. El más antiguo —una simple nota informativa— data de 1906, dando noticia de la puesta en servicio de una línea entre Tembleque y Bargas, en la provincia de Toledo. Los siguientes corresponden ya a 1924, respecto a las líneas Madrid-Villaverde Bajo, San Feliú de Llobregat-Barcelona y Quitanilla-Peñañiel. Fuente: Archivo de la Fundación de Ferrocarriles Españoles (FFE): «Expedientes relativos al desvío en el transporte de viajeros por ferrocarril hacia el transporte por carretera, en automóviles», D-0244 y D-0245, Madrid.

61. Según Gómez Mendoza (1999), el ferrocarril era más competitivo para los largos recorridos, que era la actividad principal de las grandes compañías ferroviarias.

62. El análisis de conglomerados o clúster es una técnica estadística que divide una población en una serie de grupos que se comportan de una manera homogénea. Así pues, se consigue que las muestras pertenecientes a un mismo grupo se parezcan lo más posible entre sí, y a la vez, que las muestras pertenecientes a grupos diferentes se parezcan lo menos posible.

competitiva —conexiones ferroviarias poco directas, tiempos de viaje y frecuencias en ferrocarril poco adecuados, tarifas altas, etc.

Es difícil comparar la competitividad de los servicios ofertados por el ferrocarril y la carretera puesto que los trazados ferroviarios no solían ser tan directos como los de carreteras. Además, algunas relaciones que sobre el plano podían parecer posibles en ferrocarril, en realidad no lo eran, ya que implicaban cambios de compañía. Esta situación se manifiesta en un inventario realizado por MZA que recogía las líneas de autobuses en servicio en 1931 en el territorio de la compañía⁶³ para analizar las posibles relaciones de competencia. De los 379 trayectos contemplados, 114 (aproximadamente un 30%) afectaban a dos o más estaciones de MZA y, por tanto, podían atraer pasajeros al ferrocarril.⁶⁴ Sin embargo, analizando detalladamente el plano anejo a tal documento, en varios de estos casos —por ejemplo en la línea Cuenca-La Roda—, aunque existían estaciones en las localidades extremas, estas no se ubicaban sobre una misma línea ferroviaria y, por tanto, no era posible recorrer el trayecto por ferrocarril de forma directa.

Comparando las 80 líneas del grupo de largo recorrido con las redes y servicios ferroviarios existentes en el momento, solo se detectaron trece casos en los que las líneas de autobuses estaban en condiciones de ofrecer un servicio competitivo con el ferrocarril (véase el cuadro 2). De ellas, ocho se establecieron después de 1929, lo que supone una prueba más de que el papel del autobús estaba cambiando.

La comparación de las características del servicio ofertado en términos de tiempos, frecuencias y tarifas se ha realizado con los datos de la guía del PNT de 1931 y los proporcionados en guías similares de las de las compañías Norte y MZA de la época (cuadro 2).⁶⁵

Según se desprende de este análisis, en relaciones de largo recorrido el ferrocarril no siempre era la opción más ventajosa, sobre todo, en lo que respecta a tarifas. De hecho, tan solo en tres ocasiones la tercera clase del ferrocarril resultaba más barata que el autobús. En lo que se refiere a las frecuencias, por lo general, el ferrocarril siempre tenía mejor oferta, aunque es de suponer que los horarios de la carretera fueran más convenientes, ya que el operador no tenía restricciones a la hora de establecerlos. Por último, respecto a los tiempos de recorrido, en siete de las trece líneas estudiadas, el ferrocarril resultaba más ventajoso, aunque en dos de los itinerarios restantes, Alicante-Cartagena y Badajoz-Sevilla, los tiempos del ferrocarril eran muy superiores a los del au-

63. Fuente: MZA, «Líneas de automóviles: 1931» (Fundación de los Ferrocarriles Españoles: IIF/572).

64. Hernández Marco (2002).

65. Compañía de los Ferrocarriles de MZA (1930); Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (1930).

CUADRO 2 - Comparación entre el servicio de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera

Relación	Posterior a 1929	Longitud (km)		Tiempo		Frecuencia diaria		Tarifas (pts)					
		FC	CTRA	FC	CTRA	FC	CTRA	FC (1ª, 2ª y 3ª clase)			CTRA (1ª, 2ª y 3ª clase)		
1. Alicante-Cartagena	NO	151	107	4h 45'	3h 30'	2	3	-	-	-	14,9	10,7	6,4
2. Alcoy-Valencia	SÍ	120	111	3h 40'	3h 45'	5	1	17,8	13,4	7,8	7		
3. Zafra-Sevilla	SÍ	175	147	5h 35'	5h	2	1	28,7	20,9	15,2	16,7	14,7	
4. Badajoz-Zafra	SÍ	126	106	3h 50'	3h 45'	3	2	20,5	13,1	10,9	10		
5. Badajoz-Sevilla	NO	301	218	9h 25'	7h 30'	2	1	49,2	44	36,1	33,5	27,8	
6. Barcelona-Lérida	NO	183	162	3h	4h 30'	4	1	26,3	19,7	14,8	14,5	13,5	11,5
7. Alcázar de San Juan-Ciudad Real	NO	86	90	2h 45'	4h 40'	4	1	18	13,4	8,2	14,6	12,8	11
8. Madrid-Cuenca (por Fuentidueña)	NO	152	165	3h 54'	4h 30'	2	1	23,4	17,4	10,4	13	10	
9. Madrid-Cuenca (por Santa Cruz de la Zarza)	SÍ	152	168	3h 54'	4h 45'	2	1	23,4	17,4	10,4	13	10	
10. Madrid-Valladolid	SÍ	242	198	4h 40'	5h 45'	7	1	38,8	26,1	15,7	18,3	16,3	
11. Madrid-D. Benito	SÍ	398	348	8h 8'	11h 15'	2	1	61	45,8	30,2	45,3	32	
12. Madrid-Soria	SÍ	250	216	6h 40'	5h 35'	2	1	15	11	6,5	23,1	20,2	
13. Sevilla-Mérida	SÍ	240	197	7h 40'	6h 45'	2	2	39,8	28,9	21	13,3	12,2	

tobús debido a que en tales trayectos era necesario realizar trasbordos en Murcia y Mérida respectivamente.

En resumen, en seis relaciones (los itinerarios número 1, 3, 4, 5, 12 y 13) la carretera era claramente ventajosa frente al ferrocarril, en dos relaciones (la 2 y 8) lo era en términos de tarifas pero no había diferencia sustancial en lo que a tiempos de viaje se refiere, mientras que en cinco relaciones (líneas 6, 7, 9, 10, 11), el tren era más competitivo en términos de duración del trayecto.

En conclusión, solo una pequeñísima parte de las líneas de clase A existentes en 1930 estaban en condiciones de competir de manera directa con el ferrocarril. En cualquier caso, no cabe duda de que el perfil de línea estudiado, caracterizado por trayectos de largo recorrido y velocidades elevadas, es el que, en años sucesivos, podría llegar a ofrecer al viajero condiciones más favorables que el ferrocarril. Como se ha visto en la primera parte, la suspensión de las concesiones de líneas en 1930 impidió esta posibilidad hasta que los cambios legislativos introducidos en 1934 permitieran que fueran las compañías ferroviarias las que introdujeran estos servicios en sustitución de sus propios trenes.

Conclusiones

En el periodo entre 1924 y 1936, frente a lo publicado hasta el momento, el transporte de viajeros por carretera se verá sometido a frecuentes y sustanciales cambios legislativos. Estos cambios fueron motivados en su mayoría por los problemas que generaba el propio ordenamiento interno y las dudas respecto a viabilidad del sistema de concesiones exclusivas justificadas inicialmente por el transporte del correo.

Entre 1924 y 1930, con un marco legislativo relativamente estable, el sector se desarrolla con velocidad, con una vocación principalmente subsidiaria y complementaria del ferrocarril. Las líneas en su mayoría, o eran de corto recorrido y llevaban tráfico a las estaciones, o daban servicio a territorios en los que el ferrocarril no llegaba.

En estos años se van a dar mejoras tecnológicas que favorecerán a este modo de transporte. Los autobuses eran cada vez más grandes, confortables, rápidos y fiables,⁶⁶ además de contar con más puntos de aprovisionamiento de combustible y, por su parte, las carreteras se vieron sustancialmente mejoradas por el incremento en las redes de caminos vecinales (28.000 km en 1936)⁶⁷ y por el notable aumento de la inversión acometida por el Circuito Nacional de Firms Especiales que, lejos de construir nuevas carreteras, se centró en la adaptación de las ya existentes al nuevo modo de tracción introduciendo firmes asfálticos y adoquinados, peraltes, pequeñas rectificaciones, etc.⁶⁸

El análisis de las líneas existentes en 1930 nos permite afirmar que, si bien en términos generales la competencia que el autobús podría hacer al ferrocarril era muy pequeña, sí que se daban las condiciones tecnológicas para que la carretera empezase a ser una amenaza. Así, las líneas concedidas en los últimos años (1929 y 1930), muestran un cambio de tendencia, teniendo mayores longitudes y velocidades y pudiendo plantear servicios de características similares a los del ferrocarril. No en vano, es entonces cuando el legislador concedió a las compañías ferroviarias el derecho de tanteo para defender sus intereses.

Frente a lo acaecido seis años antes, en 1930, la necesidad de regular el transporte de viajeros por carretera de manera coordinada con el transporte ferroviario y las dudas que el sistema de concesiones en exclusiva a veinte años generaba, motivó la suspensión de nuevas concesiones y por tanto, la congelación del sector, impidiendo de facto a las compañías ferroviarias entrar en el mismo.

El 20 de mayo de 1931, con idea de flexibilizar el sector, se permitió la autorización sin apenas restricciones de servicios alquilados por vehículo completo

66. Ariño Planchería (2008); Lage (1995).

67. Gómez Mendoza y Sanromán (2005).

68. Rodríguez (2004a).

y sin itinerario ni horario fijo: los denominados servicios de ferias, fiestas, mercados y romerías. Con esta disposición legislativa que, hasta la fecha había pasado desapercibida en la bibliografía, se generaron las condiciones necesarias para la aparición de oportunistas que plantearon líneas de largo recorrido y con servicio regular que compitieron deslealmente con itinerarios clase A y B, que tenían muchas más obligaciones fiscales. Fueron los propios concesionarios de líneas de clase A subsidiarias al ferrocarril los que denunciaron tal situación frente a las compañías ferroviarias. Este comportamiento está en consonancia con el que se daba en las Conferencias Nacionales de Transportes, donde los concesionarios de líneas de transporte por carretera aceptaron su papel subsidiario del ferrocarril con el objetivo de mantener sus exclusivas.

No pocos empresarios de la carretera solicitaron la baja de sus concesiones de clase A y B para operar en ese nuevo mercado desregulado. Estos desajustes justificaron la suspensión de la medida antes de un año y la paralización completa del sector con la suspensión de las líneas de clase B en 1932, convirtiendo las ya existentes en exclusivas de facto, en tanto en cuanto no se redactaba una ley de ordenación de los transportes terrestres.

La viabilidad técnica y económica de los autobuses frente al ferrocarril debió de ser tan evidente para las compañías ferroviarias que, cuando en 1934 se les otorga la posibilidad de establecer servicios paralelos a sus líneas o afluentes a sus estaciones, no dudaron en solicitar cerca de un centenar de concesiones, muchas de ellas de largo recorrido. Los menores costes de la carretera y su mayor flexibilidad hicieron que las compañías llegaran a suprimir trenes en los trayectos servidos por sus autobuses. Fue en este momento cuando la carretera se convirtió en una alternativa real al ferrocarril, si bien, y en una significativa paradoja, los servicios serían explotados por las propias empresas ferroviarias.

BIBLIOGRAFÍA

- ABC, «Federación Nacional de Círculos Mercantiles», 25 de octubre de 1930.
- ARIÑO PLANCHERÍA, César (2008), *De Hispano a Pegaso. Cien años de transporte público en España*, Barcelona, TECFA Group.
- ARTOLA, Miguel (1978), *Los ferrocarriles en España. 1844-1943*, 2 vols., Madrid, Servicio de Estudios del Banco de España.
- ASOCIACIÓN GENERAL DE TRANSPORTES POR VÍA FÉRREA (1932a), *Conferencia Nacional de Transportes*, Madrid, Gráfica Administrativa.
- (1932b), *Dictamen sobre la ordenación jurídica y fiscal de los transportes mecánicos por carretera y su coordinación con los transportes por vía férrea*, Madrid, Gráfica Administrativa.

- (1936), *La coordinación del automóvil y el ferrocarril*, Madrid, Gráfica Administrativa.
- BALAGUER, Enrique, e IZARD, José María (2007), *Un siglo de Caminos de España*, Madrid, Asociación Técnica de la Carretera.
- CASCALES MORENO, Fernando José (2005), *Evolución histórica del ordenamiento jurídico de los servicios públicos regulares interurbanos de viajeros por carretera a tracción mecánica en España*, Madrid, Grupo Ruiz.
- COMÍN, Francisco et al. (1998), *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*, Madrid, Anaya/Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y ALICANTE (1930), *Ferrocarriles de M.Z.A. Guía Oficial Ilustrada 1930-31*, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra.
- (1931), *La coordinación del transporte mecánico por carretera con el ferrocarril*, Madrid, Gráfica Administrativa.
- COMPAÑÍA DE LOS CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA (1930), *Guía descriptiva 1930-1931 de los Caminos de Hierro del Norte de España*, Madrid, Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España.
- CUÉLLAR VILLAR, Domingo (2003), *Los Transportes en el Sureste Andalúz (1850-1950), Economía, Empresas y Territorio*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- DE LA SOMERA, I.F. (1935), «Ferrocarriles y Carreteras», *El Siglo Futuro*, 2 de noviembre de 1935.
- EL SOL, «Notas sobre la industria ferroviaria», 13 de diciembre de 1934.
- ESPAÑA AUTOMÓVIL (1907), «La propaganda por el hecho. Cáceres», pp. 118 y 119.
- ESPAÑA AUTOMÓVIL Y AERONÁUTICA (1925a), «El transporte por carretera», 24, p. 413.
- (1925b), «La situación de las empresas de transporte por automóvil ante el nuevo régimen de exclusivas», 7, p. 95.
- FRAX, Esperanza, y MADRAZO, Santos (2001), «El transporte por carretera, siglos XVIII-XX», *TST* 1, pp. 31-53.
- GÓMEZ MENDOZA, Antonio (1999), «Motor cars and railways in Interwar Spain, Regulation vis-à-vis Deregulation», en L. ANDERSSON-SKOG y O. KRANTZ, *Institutions in the Transport and Communications Industries, State and Private Actors in the Making of Institutional Patterns, 1850-1990*, Canton (Mass.), Science History Publications.
- GÓMEZ MENDOZA, Antonio, y SANROMÁN, Elena (2005), «Transportes y comunicaciones», en A. CARRERAS y X. TAFUNELL, *Estadísticas Históricas de España. Siglos XIX-XX*, vol. II, Bilbao, Fundación BBVA.
- HEY, Kevin (2004), «The initial crisis of Bus service licensing, 1931-1934», *The Journal of Transport History*, 25/1, pp. 46-62.
- HERNÁNDEZ MARCO, José Luis (2002), «Las primeras reacciones de las compañías ferroviarias al inicio de la competencia automovilística antes de la Guerra Civil», *Revista de Historia Económica*, 2, pp. 335-363.
- HERRANZ LONCÁN, Alfonso (2005), «La reducción de los costes de transporte en España, 1800-1936», *Cuadernos económicos del ICE*, 70, pp. 183-203.

- JAKEE, Keith, y ALLEN, Leonie (1998), «Destructive Competition or Competition Destroyed? Regulatory Theory and the History of Irish Road Transportation Legislation», *European Journal of Law and Economics*, 5, pp. 13-50.
- JIMÉNEZ ONTIVEROS, Francisco (1932), *El automóvil y el ferrocarril. La competencia que ofrecen al ferrocarril los transportes mecánicos por carretera*, Madrid, Blass, p. 157.
- LA ESTAMPA, «Un gran éxito de los autocamiones Büssing», 17 de abril de 1931.
- LAGE, Manuel (1995), *Hispano-SuizalPegaso, Un siglo de camiones y autobuses*, Barcelona, Lunwerg.
- LA LIBERTAD, «Una sociedad sorprendentemente fundada por las Compañías ferroviarias para explotar los transportes por carretera. Y un magnífico negocio sin posibles quiebras a costa de toda una serie de pobres industriales», 14 de noviembre de 1935.
- «Consecuencias lamentables de un bienio eufórico», 2 de enero de 1936.
- «Un decreto que salva los transportes por carretera y pone coto a las desmedidas ansias de las grandes Empresas», 25 de febrero de 1936.
- LA VANGUARDIA, «Escrito elevado al ministro de Fomento por la Federación de Círculos Mercantiles», 23 de octubre de 1930.
- LA VOZ, «Los transportes por carretera», 21 de mayo de 1931.
- MADRID AUTOMÓVIL (1929), «La evolución de los ómnibus», enero, p. 9.
- MADRID CIENTÍFICO (1925), «El problema nacional de los transportes mirando al porvenir», 1.150, pp. 341-342.
- MARAÑÓN, Luis (1933a), «Política de transportes», *Revista Nacional de Economía*, 112, pp. 501-505.
- (1933b), «Política de transportes», *Revista Nacional de Economía*, 109-111, pp. 301-310.
- MARTÍNEZ DE LA FUENTE, J. (1925), «Los transportes mecánicos por carretera», *Madrid Científico*, 1150, pp. 340-341.
- MARTÍNEZ VARA, Tomás, y DE LOS COBOS ARTEAGA, Francisco (2006a), «Jiménez Ontiveros como prototipo de una época. El problema ferroviario 1918-1950», *Revista de Obras Públicas*, 3467, pp. 33-50.
- (2006b), «Competencia y coordinación ferrocarril-carretera. Una visión desde la década de los treinta: Francisco Jiménez Ontiveros», en Miguel MUÑOZ RUBIO et al. (eds.), *IV Congreso de Historia Ferroviaria*, Madrid, Fundación de Ferrocarriles Españoles.
- NÁRDIZ, Carlos (2001), «Los caminos históricos y las carreteras de los siglos XVIII al XXI, su conservación», en AA.VV., *El enfoque técnico integral del patrimonio histórico. Congreso Internacional de Arquitectura, Ingeniería y Patrimonio Histórico*, Madrid, Gabinete de Estudios e Ingeniería.
- NAVARRO VERA, José Ramón (1992), *La formación de la red de carreteras en la provincia de Alicante (1833-1982)*, Alicante, Universidad de Alicante/Instituto Juan Gil-Albert.
- OLIVER, César (2006), *El Garaje Nacional, 1930-1950*, Buñuel, Gobierno de Navarra.

- PATRONATO NACIONAL DEL TURISMO (1929), *Guía general de líneas exclusivas de transporte en automóviles para viajeros, equipajes y mercancías en toda España*, Madrid, Imp. del P. de H. de Intendencia e Intervención Militares.
- (1931), *Guía general de líneas de transporte en automóvil para viajeros, equipajes y mercancías en toda España*, Madrid, Imp. del P. de H. de Intendencia e Intervención Militares.
- (1935), *Cómo se viaja en España. Comunicaciones, hoteles*, Madrid, PNT.
- RAMOS GOROSTIZA, José Luis, y MARTÍNEZ VARA, Tomás (2008), «Las ideas económicas de los ingenieros de caminos, la Revista de Obras Públicas (1853-1936)», *Revista de Obras Públicas*, 11, pp. 9-38.
- REGUANT, J. (1925), «Los transportes por carretera», *España Automóvil y Aeronáutica*, 23, p. 385.
- REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS (1924), «Los servicios de transportes sobre carreteras», 2410, p. 295.
- (1925), «Los servicios de transportes por carreteras», 2426, p. 147.
- RODRÍGUEZ ARANGO, Luis (1926), «El ferrocarril y la carretera», *Revista de Obras Públicas*, 2445, pp. 56-58.
- (1932), «La carretera y el ferrocarril», *Revista de Obras Públicas*, 2603, pp. 381-384.
- RODRÍGUEZ, Francisco Javier (2004a), *Las primeras autopistas españolas 1925-1936*, Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
- (2004b), *Evolución histórica de los servicios de transporte de viajeros y mercancías por carretera en España en el siglo XX*, Madrid, Fundación Francisco Corell.
- RODRÍGUEZ, Francisco Javier, y CORONADO, José María (2006), «Ferrocarril, carretera y territorio, Los servicios ferroviarios y los servicios regulares de transporte de viajeros mediante vehículos de tracción mecánica en la provincia de Ciudad Real, 1924-1936», en M. MUÑOZ RUBIO et al. (eds.), *IV Congreso de Historia Ferroviaria*, Madrid, Fundación de Ferrocarriles Españoles.
- SAMANIEGO, J. M. (1908a), «El servicio de automóviles de Cáceres a Trujillo», *España Automóvil*, pp. 1 y 2.
- (1908b), «La línea de automóviles de Ávila a Piedrahita, El Barco y Béjar», *España Automóvil*, pp. 166 y 167.
- (1908c), «La nueva línea de automóviles de San Esteban de Pravia a Vega de Ribadeo (Asturias)», *España Automóvil*, p. 240.
- SÁNCHEZ LÁZARO, Teresa, BALAGUER, Enrique, y BLANCO, Luis (1995), *Las carreteras españolas y sus pavimentos en el siglo XX*, Madrid, Grupo ESM.
- URIOL, José Ignacio (1992), *Historia de los caminos de España. Vol. II. Siglos XIX y XX*, Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid.
- VIVES, B. (1925), *Los transportes mecánicos por carretera*, Madrid, Vicente Rico.



Regular road passenger transport in Spain, 1924-1936. Legal framework and sector analysis

ABSTRACT

The article studies the development of the road passenger transport in the previous decade of the Spanish Civil War. The evolution of the legislation is analysed showing how its changes conditioned the evolution of lines and companies. This new transport is characterised thanks to the detailed information for the bus lines included in several guides published in the late twenties by the National Tourism Patronage. Through these years, buses will turn from a quite slow and not very reliable transport mode to a technical and economical alternative which started to threaten the rail hegemony.

KEYWORDS: buses, road, legislation, railroad

JEL CODES: N74, L92, L43



El transporte regular de viajeros por carretera en España, 1924-1936. Ordenación legislativa y análisis del sector

RESUMEN

El artículo estudia los servicios regulares de transporte de viajeros por carretera que operaron en España durante las décadas previas a la Guerra Civil. Para ello, se recogen los cambios legislativos que se produjeron en estos años y que influyeron en el desarrollo del sector y se realiza un análisis exhaustivo de las líneas regulares existentes mediante la información proporcionada por las guías del Patronato Nacional del Turismo. Así, se caracteriza el sector en un periodo en el que el autobús pasa de ser un modo de modestas prestaciones y escasa fiabilidad, a consolidarse como una alternativa viable tanto técnica como económicamente.

PALABRAS CLAVE: autobuses, carretera, legislación, ferrocarril

CÓDIGOS JEL: N74, L92, L43

