

## O DESPEGUE INDUSTRIAL E A REORIENTACIÓN DO SISTEMA DE TRANSPORTE TERRESTRE EN ESPAÑA, 1940-1975

MANUEL JAIME BARREIRO GIL  
Universidade de Santiago de Compostela

*Recibido:* 11 de xuño de 2008

*Aceptado:* 14 de maio de 2009

---

**Resumo:** A inamovibilidade do sistema de transporte terrestre é un dos sinais máis característicos do atraso económico. Se cadra é por iso que os economistas e os políticos españois do século XIX concentraron unha boa parte dos seus esforzos en rachala, principalmente co trazado do ferrocarril. Porén, a súa transformación definitiva non se produce, como era de esperar, ata que creban as condicións estruturais do mesmo atraso, xa na segunda metade do século XX, no marco do despegue industrial de España e mediante un novo medio de transporte: o automóbil.

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

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

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

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

---

## 1. TRANSPORTE E CRECEMENTO ECONÓMICO

A transformación do sistema de transporte é un dos mellores indicadores da modernización dun país. O aumento e a diversificación da actividade produtiva e a súa reorientación sectorial, que chegan vencellados coa industrialización, implican a emerxencia de fluxos máis densos, rápidos e frecuentes de pasaxeiros e mercadorías. Tamén o reasentamento urbano da poboación, que é unha das manifestacións máis evidentes de semellante transición, xera unha intensa actividade transportista orientada á prestación de servizos e aos abastos, e mesmo os novos criterios de localización industrial e a formación dos grandes centros de consumo reclaman a reorientación do sistema de transporte terrestre. O artellamento do mercado nacional, en fin, susténtase principalmente na eficiencia do sistema de distribución de factores, recursos e mercadorías, o que, como é obvio, depende case exclusivamente da adecuación do sistema de transporte. A industrialización e a transformación do sistema de transporte son o parafuso e a súa rosca, cunha soa función ambos os dous no proceso de modernización económica.

É lóxico, xa que logo, que os relatos acerca da primeira revolución industrial inclúan sempre unha parte principal referida á difusión do ferrocarril. Tamén no caso de España o tren representou no século XIX a transformación máis radical do sistema de transporte terrestre, a cal, sen dúbida, era a chave do artellamento do mercado nacional, que demandaba a modernización económica. A segunda revolución industrial, a comezos do século XX, tamén trouxo consigo unha innovación tecnolóxica relacionada coa transformación do sistema de transporte terrestre: o automóbil. Este, aínda que teña orixes comúns co ferrocarril<sup>1</sup>, acabou por resolver a súa alternativa tecnolóxica sobre o desenvolvemento dun motor de explosión interna alimentado por combustibles líquidos derivados do petróleo<sup>2</sup>. Esta opción permitiu a fabricación de vehículos moito máis lixeiros cás locomotoras e ca os vagóns ferroviarios e, aínda que para a súa circulación eficiente se demandasen vías máis ou menos adaptadas, tamén estes eran máis baratos e fáciles de trazar ca os tendidos de raís de ferro. Como consecuencia de todo isto, o automóbil resultou ser un medio de transporte moito máis flexible ca o ferrocarril, pois podía ir case desde calquera punto a calquera outro sen unha servidume tan pesada como a que derivaba de que a liña férrea quedase forzosamente reducida ao sistema de estacións, puntos de encontro aos que debía acudir o usuario para se incorporar ao sistema. O automóbil asiste ao usuario a pé de porta, sen que teña que se desprazar a ningún sitio, de maneira que con el o acceso ao sistema de transporte é moito máis sinxelo.

Por outra parte, a diversificación das actividades produtivas e comerciais, a intensificación da urbanización e, se cadra e sobre todo o extraordinario desenvolvemento do sector dos servizos, esixían un sistema de transporte cunha maior capilaridade terminal que a do ferrocarril, sen puntos intermedios de carga e descarga, nos que se consumían tempo e recursos. O ferrocarril non podía atender esta demanda, o automóbil si. E máis aínda cando a modernización acada o seu cumio na xeneralización do consumo de masas.

Así que, se o ferrocarril foi o emblema do sistema de transporte terrestre do século XIX, o automóbil acabaría séndoo do XX, merecendo tamén, igual que o

---

<sup>1</sup> Os primeiros vehículos terrestres autopropulsados ou *carretas sen cabalos*, como se lles chegou a dicir, aproveitaban a presión do vapor: eran os locomóviles. Nas célebres *Memoires secrets pour servir a l'histoire de la republique des lettres*, publicadas por Luis Petit de Bachaumont entre os anos 1762 e 1771, dáse noticia dos experimentos que arredor do ano 1769 realiza en París un tal Nicolás José Cugnot cun destes vehículos autopropulsados a vapor, do que se agardaban utilidades militares e que dá en considerarse como o primeiro automóbil da historia (Castro Vicente, 1967).

<sup>2</sup> Case todo o que ten que ver coas primeiras evolucións tecnolóxicas do automóbil, incluída a súa propia invención, está rodeado de disputas parentais. As principais prodúcense sobre a súa compoñente máis importante: o motor, e a súa forma máis transcendente: o motor de explosión interna. Na dita obra de Castro Vicente destácanse as aspiracións sobre isto de Juan José Esteban Lenoir (francés), de Millian Cecil e Samuel Brown (ingleses), de Eugenio Barsanti (italiano), de Hazard e Morley (norteamericanos), de Isaac de Rivaz (suízo), de Nicolás Augusto Otto (alemán) e dalgúns máis. O importante non é, porén, saber cal deles merece unha gloria que ben lle pode corresponder a todos ou a calquera, senón tomar nota de que nun tempo relativamente curto eran moitos os que traballaban na procura dunha resposta a unha mesma demanda, feito este que si define o carácter do momento.

seu antecesor, a atención dos historiadores, aínda que máis interesados nel ata agora como produto industrial que como medio de transporte<sup>3</sup>.

## 2. A REORIENTACIÓN DO SISTEMA DE TRANSPORTE TERRESTRE EN ESPAÑA NA PRIMEIRA METADE DO SÉCULO XX

A rede ferroviaria española non estivo completa ata os primeiros anos da segunda metade do século XX, aínda que a esas alturas xa só se abriron tramos menores respecto da gran rede que quedara concluída a finais do século XIX<sup>4</sup>. O século XX xa non era o século do ferrocarril. As novas demandas sobre o sistema de transporte terrestre xa se orientaban, tamén aquí, cara á necesidade de lle prestar servizo a unha retícula comercial cada vez máis mesta que requiría, como xa se dixo, unha capilaridade terminal do sistema de transporte terrestre que o ferrocarril non podía lograr, nin sequera afrontando investimentos desproporcionadamente elevados. Tratábase dunha limitación tecnolóxica.

O que si que se produciu ao longo das primeiras décadas do século XX, antes de que se desatase abertamente a competencia entre o ferrocarril e o automóbil<sup>5</sup>, foi a súa complementariedade. Coa incorporación do automóbil favoreceuse o desenvolvemento de servizos de transporte engadidos arredor, desde e cara ás estacións do ferrocarril, de maneira que o automóbil proporcionaba esa capilaridade terminal que o tren non tiña, pero sen substituílo. Nos arquivos de todos os concellos en cuxo termo existise estación de ferrocarril pódese atopar a pegada documental dos acordos municipais sobre a concesión de licenzas para a prestación destes servizos. Tamén nos arquivos provinciais, entre os materiais procedentes das delegacións provinciais de Facenda, podemos atopar numerosos rexistros dese tipo de concesións para servizos de autotaxis ou para empresas de transporte de viaxeiros e de mercadorías, e comprobar como unha boa parte desas licenzas, sobre todo as de

<sup>3</sup> En España foi un pouco tardía, pero é agora moi intensa e con importantes achegas. Así, fronte ás escasas referencias que se fan ao automóbil no número monográfico que a *Revista del Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente* lle dedica no ano 1994 (número 422) á “Historia de las comunicaciones en España”, velai a obra xa citada de Castro Vicente e máis as de Ciuro (1970) e Gimeno (1993) entre as de carácter divulgador, ou as de Ortiz Echagüe (1958), Blanco Losada (1960, pp. 211-239), Calvo (1985), Ruiz *et al.* (1985), San Román Gómez (1995) ou Hernández Marco (1996, pp. 131-148) entre os traballos máis propiamente analíticos. Pero sobre todo deben destacarse as achegas realizadas ao *VII Congreso da Asociación de Historia Económica de España*, que tivo lugar en Zaragoza no ano 2001, Sección 15, “La automoción en la industrialización española: aspectos de demanda y oferta”, que tanto polo seu número como pola súa calidade representan un salto cualitativo de moita importancia na investigación realizada sobre o tema.

<sup>4</sup> Artola (1978) e Comin, Martín Aceña, Muñoz Rubio e Vidal Olivares (1998) son textos referenciais aos que deben engadirse entre os de factura máis recente cando menos os de Muñoz [dir.] (2005); Muñoz, Sanz e Vidal; e Cuéllar Villar (2003). A bibliografía sobre o ferrocarril é moi abundante, e remito a calquera destas obras, e mesmo aos manuais de Historia económica de España publicados nos últimos anos para ampliar a cita. Aquí non é a cuestión central.

<sup>5</sup> Nos anos vinte a competencia entre o automóbil e o ferrocarril de vía estreita chegará a provocar a desaparición dalgunhas liñas deste tipo de tren, como se recolle na obra dirixida por Muñoz (2005).

taxis, se establecían desde e cara á estación do ferrocarril ata o centro das cidades ou das vilas da súa contorna máis inmediata<sup>6</sup>.

Nesa España das primeiras décadas do século XX este servizo automobilístico complementario do ferrocarril desenvolveuse, porén, lentamente. Dúas das razóns desa lentitude eran, en primeiro lugar –e outra vez!–, a carencia ou o mal estado das estradas<sup>7</sup> e, en segundo lugar, o prezo extraordinariamente elevado dos vehículos automóbiles, só accesibles para empresas dunha certa dimensión e para potentes locais<sup>8</sup>. Só nas cidades máis grandes, nas que o tráfico era case total e exclusivamente urbano, se avanzou cunha celeridade algo maior. As zonas máis distantes das estacións, que eran principalmente as localizadas no medio rural e as de menor grao de urbanización, tiveron que agardar algo máis.

Nos anos vinte, como iniciativa dos gobernos de Primo de Rivera, que promoveron programas de fomento das obras públicas, prestóuselle unha maior atención á construción de estradas con firmes acaídos para a circulación de automóbiles. Aínda que había poucos automóbiles, cada vez había máis, e resultaba evidente a conveniencia de que dispuxesen de condicións para transitar a máis velocidade e cunha maior seguridade e confort entre as principais cidades españolas a través de grandes rutas de estradas de boa calidade. Mesmo se pensaba daquela que unha parte importante dos adiñeirados usuarios de automóbiles poderían ser potenciais viaxeiros de pracer, é dicir, turistas, para os que España tiña a posibilidade de presentar unha oferta cultural e paisaxística sen igual, sempre que puidesen achegarse a ela por estrada. Sobre a base destas ideas acórdase a creación do Circuito Nacional de Firms Especiais<sup>9</sup>, xuntamente co reforzamento dos organismos administrativos de fomento do turismo<sup>10</sup>, especialmente automobilístico, mediante a creación dunha rede de paradores nacionais<sup>11</sup> e, intercalados con eles, os “albergues de estrada” pa-

<sup>6</sup> Tamén as primeiras liñas de tranvía, nas cidades nas que se implantaron, procuraban conectar a estación ferroviaria co centro urbano.

<sup>7</sup> Uriol Salcedo (1990) na páxina 238 informa de que no ano 1924, dun total de 55.719 quilómetros de estradas estatais existentes en España, estaban en regular estado 28.170 e en mal estado 7.181, é dicir, máis do 50% dos quilómetros das mellores estradas padecían deficiencias de distinto nivel. Unha perspectiva temporal máis ampla deste problema podemos atopala en Alzola Mímondo (1979).

<sup>8</sup> Nos anos vinte do século pasado o prezo medio dos automóbiles máis baratos representaba entre catorce e vinte veces a renda por habitante da época. Hoxe só é unha ou dúas veces aquela (San Román Gómez, 2001).

<sup>9</sup> *Gaceta de Madrid*, de 10 de febreiro de 1926, Real decreto-lei promovido polo Ministerio de Fomento, polo que se crea ese circuito, constituído por unha serie de estradas e de tramos segregados da rede xeral (“*las que constituyan el enlace de las poblaciones de mayor importancia y circuitos de gran valor histórico y artístico*”), sobre os que se decide aplicar novas técnicas e calidades de construción máis favorables ao “tráfico moderno”. En Uriol (1990) ofrécese unha avaliación dos resultados desta decisión.

<sup>10</sup> Na exposición de motivos do Decreto-lei de creación do Circuito Nacional de Firms Especiais sinalábase “*el alto interés nacional de fomentar el turismo, enalteciendo las bellezas naturales y la riqueza artística de España*” como razón principal da súa promoción para lle facilitar “*los medios fáciles y gratos de simultanear la seguridad de la circulación ante una esmerada conservación de las carreteras, con la grata impresión que supone abandonar la lucha secular con los baches y con el polvo, enemigos poderosos de la circulación de los automóviles*” (Pellejero Martínez, 2002, pp. 149-158). Antecedentes da política de fomento do turismo tamén se poden atopar na proposta formulada no ano 1923 pola *Sociedad de Atracción de Forasteros de Barcelona* e polo *Real Automóvil Club de Catalunya* sobre a creación dun “circuito de turismo”.

<sup>11</sup> O primeiro dos cales foi o que se construíu na serra de Gredos, que foi inaugurado no ano 1928.

ra automobilistas, a modo de pequenos hoteis, que incorporaban aos seus servizos os de garaxe, taller mecánico e subministro de carburantes (Peypoch, ¿1927?)<sup>12</sup>. Nestes anos tamén se produciu unha fonda revisión da lexislación e da regulación do transporte motorizado por estrada<sup>13</sup>.

Tamén é ese o momento da incorporación de España ao grupo de países europeos<sup>14</sup> que aspiran á construción de “autoestradas”: estradas deseñadas para o uso exclusivo de automóviles (Rodríguez Lázaro, 1997, pp. 295-318). No ano 1925 presentouse a primeira solicitude de autorización para a construción dunha desas autoestradas en España, que nunca chegaría a ser outorgada (Cuéllar Villar, 2001). Houbo outros varios proxectos de autoestradas que se formularon nos anos seguintes, pero todos tiveron o final común de quedaren en nada<sup>15</sup>. Ningunha delas chegou a ser construída. As razóns foron diversas, pero todas elas se poden reducir a unha: a forza do mercado de servizos de transporte aínda non era dabondo para tirar delas. Nin os promotores nin os gobernos foron quen de solucionar as insuficiencias financeiras, prolongando e revisando os trámites en sucesivas prórrogas e aprazamentos sen lles atopar solución, ata a renuncia definitiva da execución, con menos publicidade que a presentación dos proxectos.

A sorte que tiveron as políticas gobernamentais a este respecto foi, pois, escasa<sup>16</sup>. A ditadura, aínda que fora quen de amosar como un dos seus logros a política de fomento das obras públicas en xeral, axiña esgotou as súas xa precarias fontes de financiamento, así que o seu programa de estradas só tivo algo de intensidade executiva durante catro anos, que era pouco tempo para que as realizacións tivesen un efecto transcendente. E a República, que asume a responsabilidade de goberno nun momento financeiro conxunturalmente malo, baixo a aspiración dos efectos da crise internacional iniciada co *crack* do ano 1929, e mesmo por reacción fronte aos proxectos iniciados ou trazados por Primo de Rivera, avanzou nestes asuntos moi pouco máis<sup>17</sup>. Despois, durante a Guerra Civil e a súa inmediata posguerra produci-

<sup>12</sup> No ano 1936, ao comezo da Guerra Civil, estaban en funcionamento oito destes albergues.

<sup>13</sup> Descríbeo ben Cuéllar Villar (2001).

<sup>14</sup> O primeiro deles é Italia (1923), seguida de Alemaña e mais do Reino Unido (1924).

<sup>15</sup> Arquivo Xeral da Administración, Sección Obras Públicas, caixas 2.874, 2.875, 2.876 e 2.609. No ano 1927 si que se autorizou a construción dunha “estrada de pista directa” desde Madrid ata o porto de Valencia, cuxo proxecto chegou a redactarse, aínda que non a iniciarse as obras que corresponderían. No ano 1928 presentáronse outras catro solicitudes, das cales dúas –Madrid-Irún e Oviedo-Xixón– tiveron igual e incompleta sorte; as outras dúas nin sequera culminaron a redacción do proxecto. No ano 1932 presentouse o proxecto dunha estrada entre Barcelona e Bilbao e no ano 1933 o de Valencia a Xátiva. Logo da Guerra Civil tamén se prepararian os de Madrid-Vigo-A Coruña e Madrid-Aranxuez-Toledo.

<sup>16</sup> O número total de quilómetros de estradas existentes en España aumentara nun 31,82% entre os anos 1919 e 1931. Porén, a maior parte dese aumento debíase aos quilómetros de estradas provinciais e veciñais (un 90,6%), das que non todas recibían rego asfáltico, mentres que aumentaba notablemente menos (un 9,40%) o das estradas estatais, de calidade algo máis semellante a esa que o propio Ministerio cualificaba como acaída para o tráfico automobilístico. As cifras absolutas poden encontrarse en INE (1967). Tamén hai información interesante en Patronato Nacional de Firms Especiales (1931).

<sup>17</sup> Entre o ano 1931 e finais do ano 1935 o número total de quilómetros de estrada aumentou nun 21,85%, e dentro deste total, a porcentaxe de estradas estatais chegou ata o 25,30%, pero non eran este tipo de estradas de firme especial sobre as que os gobernos republicanos amosaron pouco interese, cando non as consideraron un luxo desproporcionado para a España da época.

riase a destrución e o deterioro dunha parte importante dos quilómetros existentes de estradas asfálticas<sup>18</sup> e dos vehículos de transporte<sup>19</sup>. Tamén as restricións eléctricas afectaron ao funcionamento dos tranvías e das liñas férreas electrificadas. É máis, un dos primeiros actos da Xunta de Goberno golpista instalada en Burgos, acordado mesmo antes de que rematase a guerra, será a introdución na estrutura da administración provisional da *Comisaría General de Abastecimientos y Transportes*<sup>20</sup>, organismo creado para resolver tanto a escaseza de abastos como as dificultades existentes para o seu transporte e distribución debido á falta dos medios necesarios. Faltaban, en primeiro lugar, os combustibles: carbón para o tren (Delegación del Gobierno para la Ordenación del Transporte, 1947)<sup>21</sup> e gasolinas e gasóleos para os automóviles<sup>22</sup>. Ás veces as autoridades víronse obrigadas a requisar, aínda ata bastante despois de rematada a guerra, camións e furgonetas cos que poder realizar transportes ou servizos de certa urxencia. En definitiva, o sistema de transporte terrestre tivo máis que dificultades para operar neses anos intermedios de posguerra: ou faltaban vehículos ou estaban mal as estradas e escaseaban os carburantes. Por calquera cousa que fose, ir dun lugar a outro ou facer tráfico de mercadorías –contros policiais ou fiscais aparte– non era cousa doada.

Porén, todo iso, sendo grave, non é senón circunstancial. Porque o caso é que nin durante eses anos nin durante algúns máis da longa posguerra –ata fins da dé-

<sup>18</sup> Chama a atención que as estatísticas oficiais (INE, 1947) digan que entre os anos 1936 e 1940, é dicir, mesmo durante o conflito bélico, aumentara en 6.037 o número de quilómetros de estrada dispoñibles en España. Máis preto da realidade é que “entre muros, terraplenes, alcantarillas, pontones y puentes, haciendo un total de 2.651 obras de carreteras, quedaron prácticamente inservibles”, segundo di Martín (1994, pp. 156-173). Tamén Tammes (1973, p. 326) di que “en las carreteras los daños sufridos (por causa de la guerra) fueron de consideración, especialmente en lo que respecta a obras de fábrica, que fueron voladas en gran número”.

<sup>19</sup> No mesmo traballo de Martín (1994) dísenos que “en cuanto a los vehículos de cuatro ruedas, estos (por la misma causa de la guerra) se vieron reducidos en un cuarenta por ciento”. E na serie que se pode elaborar cos datos oficiais obsérvase que, habendo na España do ano 1935 un parque de 194.347 vehículos de catro rodas matriculados (aínda sen saber cal é o estado en que se atopan), só hai 128.888 no ano 1945, é dicir, 65.459 menos, que representan o 33,68% do total inicial.

<sup>20</sup> Inicialmente chamouse *Servicio Nacional de Abastecimientos y Transportes*, e foi creado pola Lei de 30 de xaneiro de 1938 da Administración do Estado, desenvolvida, polo que respecta ao *Servicio Nacional de Abastecimientos y Transportes*, no Decreto de 16 de febreiro de 1938. A nova denominación, con algún cambio de organigrama e precisión adicional de función, dásele na Lei de 10 de xaneiro de 1939, cuxa organización e funcións se desenvolven nun Decreto de 28 de abril de 1939.

<sup>21</sup> Aquí explícase que “de los extensos baches que presenta la curva de cargas en los meses de noviembre y diciembre de 1945 y enero de 1946 es causa principal la falta de carbón en los depósitos de la red nacional”, advertindo tamén que “a la perduración y aún agravamiento circunstancial (de tal escasez de carbón) se debe que los transportes ferroviarios se hayan desenvuelto... de un modo ocasionalmente precario y a veces hasta angustioso”. Tamén aquí se nos informa de que naquel momento unha boa parte das existencias de carbón nos referidos depósitos mermaban por causa “de la necesaria derivación de las entregas hacia las centrales térmicas, para sostener el consumo industrial de energía eléctrica, amenazado por la sequía”, razón pola que “el stock veraniego de 1946 se agotó en el mes de noviembre de dicho año”. En consecuencia, “se han producido... los grandes trastornos ya señalados en otras ocasiones que, si para el servicio representan las congestiones e inmovilizaciones de grandes masas de material..., para el usuario se refleja en la frecuente suspensión de facturaciones, que se suceden por todo el ámbito de la red”. Espero que a extensión da cita quede xustificada pola claridade con que se reflicte nela tan precaria situación.

<sup>22</sup> Lémbrese que este é o tempo do “gasóxeno”, dispositivo que permitía a alimentación do motor dos automóviles cos vapores e gases logrados da combustión de leñas, realizada nunha caldeira situada na parte traseira dos vehículos.

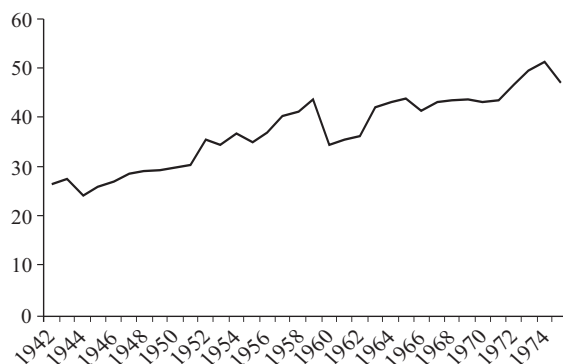
cada dos anos corenta— experimentaríaa economía española cambio ningún respecto da súa dinámica anterior que cadrarse coa lóxica dunha máis intensa construción de estradas: nin se produciu un aumento notable do produto nacional bruto, por exemplo, nin se rexistraron os efectos fiscais que potencialmente puidesen derivar de tal feito, é dicir, a capacidade financeira para construílas (Comín, 1996). E aínda máis, esa época caracterízase precisamente polo retroceso de todos os indicadores macroeconómicos a niveis semellantes aos do ano 1935, e mesmo por un retroceso da economía de mercado, en especial nas zonas agrarias. O cambio de circunstancia só se produce avanzada xa a década dos anos cincuenta, cando vai comezando a reorientación liberalizadora da economía española. Só daquela se darán as condicións para que tamén comece a transformación do sistema de transporte terrestre, máis vinculada esta vez, como veremos, á difusión do automóbil.

### 3. A TRANSFORMACIÓN DO SISTEMA DE TRANSPORTE TERRESTRE E OS CAMBIOS NA DEMANDA DO SERVIZO NA ESPAÑA EN INDUSTRIALIZACIÓN

A primeira manifestación desa transformación é a evolución da demanda de servizos de transporte en xeral. Tamén é o caso do transporte terrestre, tanto por vía ferroviaria como por estrada, tanto de pasaxeiros como de mercadorías, e tanto nos tramos urbanos coma nos interurbanos.

Polo que respecta ao transporte ferroviario de mercadorías, dispoñemos das cifras recollidas nos *Anuarios Estadísticos de España*. As que corresponden ao período 1942-1975 son as que serven de base para a elaboración da gráfica 1<sup>23</sup>.

**Gráfica 1.-** Transporte ferroviario de mercadorías en España, 1942-1975 (en millóns de toneladas)



<sup>23</sup> Todas as gráficas incluídas no texto teñen como fonte os *Anuarios Estadísticos de España* do INE e, cando se complementa, a *Memoria que presenta el ingeniero jefe director relativa a la explotación de ferrocarriles por el Estado* (para varios anos) da Fundación RENFE.

A liña representa, probablemente, a evolución do volume total de mercadorías transportadas por ferrocarril, aínda que a fonte para os anos 1942-1963 di que só se trata das transportadas pola rede de vía ancha. Ata entón non se especifica que parte delas circulan polos tramos de vía estreita. Isto comeza a facerse a partir do ano 1963, cando se fai unha “rectificación” das cifras que inclúe a explicitación das dúas series por separado. Porén, tomando nota das dispersas informacións puntuais sobre este asunto, e mesmo tendo en conta a lóxica do cadro resultante coas cifras totais, pode sospeitarse con fundamento que o que se facía figurar como transporte de mercadorías por vía ancha entre os anos 1942 e 1963 incluía nunha única suma tamén os volumes transportados por vía estreita.

Unha idea cabal da importancia deses volumes de transporte resulta da comparación entre a cifra de pouco máis de 31 millóns de toneladas de mercadorías que xa foran transportadas por ferrocarril no ano 1930 e estas que recolle o cadro, que non superan esa cota ata o ano 1951 e que logo, na súa cima máis alta –que é a que logran no ano 1974–, aínda non superarán máis que por pouco os 51 millóns de toneladas. Non é unha evolución moi intensa.

Outro tanto se pode concluír coa comparación entre o que sucede en España e nalgúns outros países europeos, que se recolle no cadro 1. España mantense preto da media, pero iso non agocha a enorme distancia que a separa de países referenciais como a República Federal de Alemaña, Italia ou mesmo Francia, cunha extensión superficial semellante á española.

**Cadro 1.-** Transporte ferroviario de mercadorías en Europa, 1950-1970 (en millóns de toneladas)

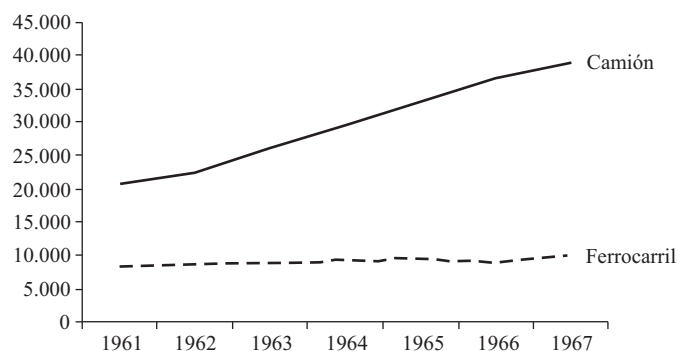
	1950	1960	1970	Δ% 1950-1970
Alemaña RF	203	304	352	73,39
Bélxica	61	61	72	18,03
Dinamarca	7	7	8	14,28
España	24	27	31	29,16
Francia	152	227	250	64,47
Holanda	21	26	27	28,57
Italia	37	57	58	56,75
Portugal	3	4	4	33,33
Reino Unido	286	252	202	-29,37
Suecia	38	41	63	65,78
MEDIA	83,20	100,60	106,70	28,24

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

As razóns desa moderación no avance deben buscarse primeiro no ritmo, tamén moderado, co que se foron realizando os importantes investimentos que requiría a recuperación das infraestruturas ferroviarias e incluso do material circulante, e despois no feito de que a partir do ano 1960 o proceso de industrialización sinala al-

gunhas outras prioridades de investimento e mesmo de opción tecnolóxica con respecto ao transporte: na década dos anos sesenta do pasado século irrompe en España o camiión como eficiente competidor do ferrocarril, tamén polo que respecta ao transporte de mercadorías<sup>24</sup>, e chega a triplicar o número de toneladas de mercadorías que aqueloutro lograba transportar por quilómetro de rede respectiva.

**Gráfica 2.-** Transporte terrestre de mercadorías, 1961-1967 (en millóns de toneladas por quilómetro de rede)



Velaí a claridade da opción estratéxica que se adopta a favor do transporte de mercadorías por estrada. Principalmente porque, dada a relativa présa con que debían ser tomadas as decisións a este respecto, escudindo bloqueos ou atrancos para o crecemento económico que comezaba a lograrse nesa mesma década, os investimentos en estradas eran menores que os requiridos polo ferrocarril, a execución dos proxectos moito máis rápida –daquela– e, por último, pero con moita importancia, esta opción permitía a incorporación da iniciativa privada á prestación do servizo de transporte, que se lle podía trasladar a cambio dunha parte importante do investimento, sobre todo a referida ao material rodante. O ferrocarril non volvería figurar como unha das prioridades de investimento no eido das infraestruturas de transporte terrestre ata ben avanzada xa a década dos anos oitenta. Pero ata o ano 1975 o que se produciu foi un extraordinario aumento do volume das mercadorías transportadas por estrada en proporción maior do que sucedía nos outros países de Europa, agás en Iugoslavia<sup>25</sup>.

<sup>24</sup> Sobre o transporte de mercadorías por estrada en España ofrécese información de calidade contrastada nas *Encuestas O-D* elaboradas polo Instituto Nacional de Estadística nos anos 1969 e 1975. Véxase Martín (1985).

<sup>25</sup> Neste punto, debería cando menos mencionarse a influencia que puideron exercer as industrias multinacionais petrolleiras e automobilísticas sobre a orientación do modelo de transporte que acabou adoptando España daquela. Poderían lembrarse neste punto as achegas que fixeron no seu día José Luis García Delgado, Jacinto Ros Hombrevilla, Arturo López Muñoz, Ramón Tamames ou José Antonio Biescas, entre outros moitos e cuxa cita faría excesiva esta nota.

**Cadro 2.-** Transporte de mercadorías por estrada en Europa, 1960-1975 (en millóns de toneladas por quilómetro)

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

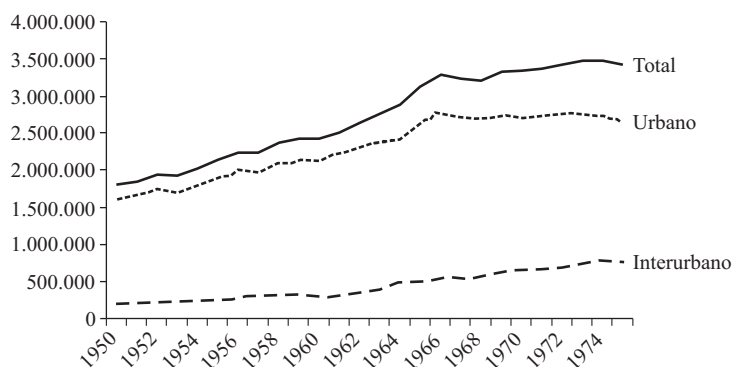
FONTE: Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones (1983).

Sobre o volume de pasaxeiros transportados polos distintos medios de transporte dispoñibles en rutas urbanas e interurbanas podemos elaborar un cadro de cifras completo a partir do ano 1950, aínda que existan informacións parciais para datas anteriores. No ano 1950 o número total de pasaxeiros transportados por medios terrestres ascendeu a 1.804.281.000, mentres que no ano 1975 chegaron a ser 3.408.690.000, o que representa un aumento do 88,92% durante eses anos tan principais no “despegue” económico español, co matiz de que o urbano aumentou nun 63,99% mentres que o interurbano chegou ata o 296,63%, aínda que este é só unha parte menor con respecto ao primeiro: no ano 1950 o número de pasaxeiros transportados en rutas urbanas representaba o 89,28% do total, mentres que os transportados en rutas interurbanas quedaban no 10,71% dese mesmo total; as porcentaxes para o ano 1975 eran do 77,50% para o transporte urbano<sup>26</sup> de pasaxeiros e do 22,49% para o interurbano.

Tendo en conta que tratamos dun período de vinte e cinco anos, os aumentos referidos aos totais tamén parecen, pois, moderados. Pero encerran cambios internos sobresalientes se atendemos aos diferentes medios con que se realiza ese transporte. Así, por exemplo, o número de pasaxeiros trasladados en autobús en rutas interurbanas do que temos constancia para o período 1940-1975 experimenta entre esas cotas temporais un aumento de nada menos que do 1.011,32%, ao pasar de 51.028.000 no ano 1940 a 567.085.000 no ano 1975. Fronte a iso, o volume de pasaxeiros transportados por ferrocarril sobre esas mesmas rutas interurbanas só aumentou un 85,11% entre os anos 1942 e 1975, ao pasar de 107.823 a 199.600 pasaxeiros.

<sup>26</sup> Ao falar aquí de transporte urbano as fontes inicialmente refírense ao que se produce dentro das capitais de provincia, Baleares, Canarias, Ceuta, Melilla, Cartaxena, Xixón, Xerez e Vigo. A partir do ano 1965 tamén se inclúen nesa contorna todos os municipios de máis de 5.000 habitantes.

**Gráfica 3.-** Transporte terrestre (urbano e interurbano) de pasaxeiros, 1950-1975 (en miles)

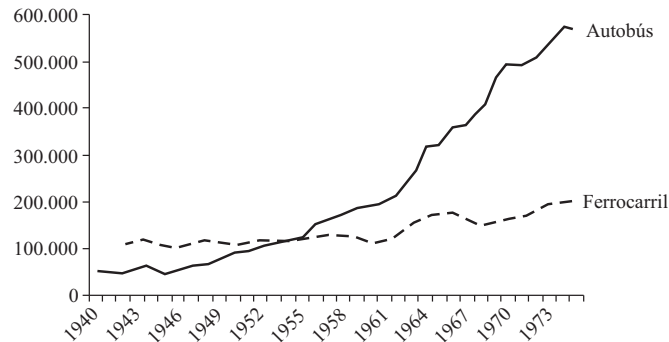


Unha avaliación adicional da importancia que haxa que lle dar a esa evolución do número de pasaxeiros transportados por estrada nunha contorna interurbana (gráfica 4) pode facerse mediante a observación da estrutura empresarial que lle dá soporte. Trátase, en primeiro lugar, dun tecido de pequenas empresas que no ano 1975 só ten envergadura para explotar unha media de 3,76 liñas por empresa, cunha lonxitude media de 44,75 quilómetros por liña, e servidas por 9,23 autobuses por empresa, que veñen a ser 2,45 por liña, practicamente un para a ida e outro para a volta, sen moita posibilidade de ofrecer unha elevada frecuencia de viaxes. A situación mudara relativamente pouco desde o ano 1940, pois daquela un conxunto de 904 empresas explotaban 1.572 liñas, é dicir, 1,73 por empresa, cunha lonxitude media de 44,03 quilómetros por liña, servidas por 3,50 autobuses por empresa, que eran 2,01 por liña. Son demasiados anos, incluíndo unha fase de creba na dinámica do crecemento económico, para un cambio empresarial tan cativo malia o importante aumento do número de viaxeiros, xa que este si que ascendeu a un nada desprezable 10,11%. Pero isto só foi posible aumentando o número medio de viaxeiros por autobús (de 16,12 a 50,79) e por liña (de 32,46 a 124,68) o que, sen dúbida, axudou a mellorar a rendibilidade das explotacións, pero pode que non tanto a calidade do servizo.

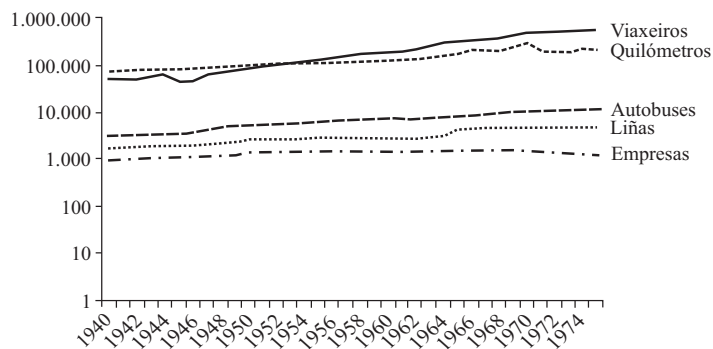
O volume de pasaxeiros transportados por autobús en rutas urbanas tamén experimenta un intenso aumento. Entre os anos 1948 e 1975 multiplícase por 13,42, e pasa de 132.699 miles a 1.781.770 dun ano a outro. Neste caso, porén, a comparación entre a cantidade de pasaxeiros transportados por vehículo autopropulsado cun motor de explosión interna –o dito autobús– e a dos que son trasladados por medios circulantes sobre raís de ferro, que tería que sumarse aos que van en metro e en tranvía, xa non podería achegar unha lectura semellante a aqueloutra que fixemos na comparación interurbana. Pero tampouco nos interesa agora mesmo máis que subliñar outra vez a poderosa irrupción do automóbil ou do autobús, neste ca-

so, na prestación do servizo urbano de transporte de pasaxeiros, coincidindo, esta vez si, coa mesma tendencia que se amosara no fenómeno interurbano.

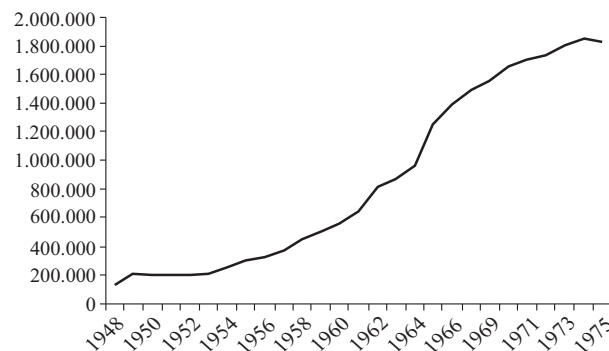
**Gráfica 4.-** Transporte interurbano de pasaxeiros por autobús e ferrocarril, 1940-1975 (en miles)



**Gráfica 5.-** Sistema de transporte interurbano de viaxeiros por estrada, 1940-1975 (escala logarítmica)

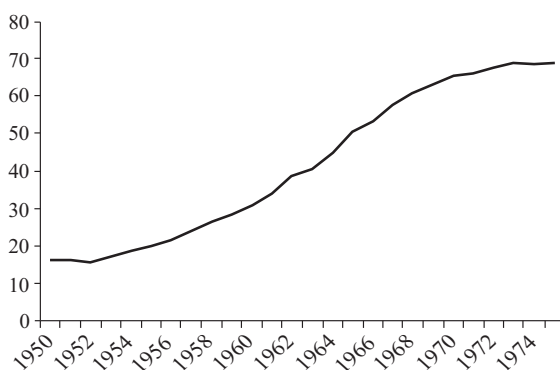


**Gráfica 6.-** Transporte urbano de pasaxeiros por autobús, 1948-1975 (en miles)



Sexa cal sexa a contorna do transporte –urbana ou interurbana–, e xa se trate de transporte de pasaxeiros ou de mercadorías, neses anos de transformación económica que experimenta España, a reorientación do sistema de transporte resulta claramente favorable ao automóbil. É unha opción estratéxica integrada no mesmo modelo de crecemento. E nela, máis alá da complementariedade inicial, o vehículo con motor de explosión interna dispútalle a hexemonía ao ferrocarril<sup>27</sup>. O número de pasaxeiros transportados en autobús en contorna urbana e interurbana en relación co volume total dos que son transportados por calquera medio terrestre aumenta ininterrompidamente entre os anos 1950 e 1975.

**Gráfica 7.-** Pasaxeiros transportados en autobús/pasaxeiros transportados por todos os medios terrestres, 1950-1975



#### 4. A DIFUSIÓN DO AUTOMÓBIL PARTICULAR

O fenómeno aínda resulta agrandado ao computar os efectos da irrupción do automóbil particular, familiar ou de turismo, como medio de transporte de uso cotián. Non existe información estatística polo que respecta ao número de persoas que puideran utilizalo, pero si sobre a presenza cada vez máis numerosa dos vehículos nas rúas e nas estradas<sup>28</sup>.

No ano 1940 matriculáronse en España 9.812 automóviles, contando daquela, ata ao ano 1945, como incluídas nesa denominación as motocicletas, ademais dos

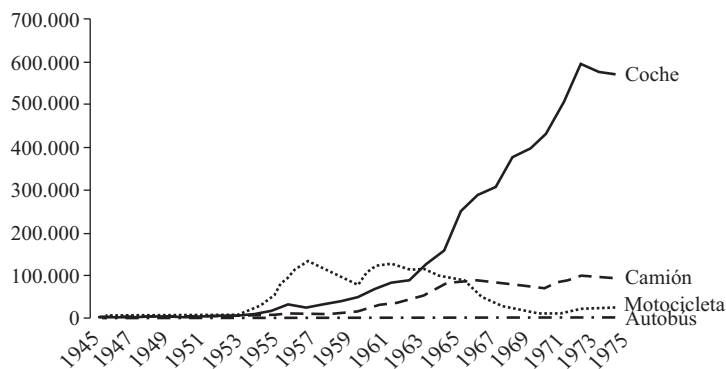
<sup>27</sup> Tamén é certo que no ano 1950 o 83,27% dos pasaxeiros transportados en contorna urbana eran transportados en vehículos propulsados con enerxía eléctrica (metro e tranvía), e só o 16,73% foi transportado por vehículos propulsados por motores de combustión de derivados do petróleo (autobús e taxi), sen contar os que o foran en vehículos automóbiles particulares. No ano 1975, porén, esas porcentaxes mudaran de raíz, pois só correspondía ás primeiras modalidades de transporte o 30,70% (un 52,57 menos) e ás segundas un 69,30% (xusto un 52,57 menos). E todo isto malia o tipo de vehículo colectivo de gran capacidade que naquel tempo vai vencellado á motorización eléctrica.

<sup>28</sup> Podemos saber, por exemplo, cal era o número de taxis en circulación, que pasa de 11.839 no ano 1948 a 34.639 no ano 1975, o que representa un aumento do 192,58% sobre a cifra inicial (INE, *Anuarios*).

coches, camiões, autobuses e, a partir do ano 1964, tamén os tractores. Non temos información detallada sobre o volume do parque de vehículos desas características naquel ano. As cifras que ofrecen as fontes máis fiables (Uriol Salcedo, 1990)<sup>29</sup> proceden da simple acumulación de matriculacións previas ao día 31 de decembro, o que dá un resultado de 375.863 vehículos a finais do ano 1940. Pero desa cifra habería que restar, en primeiro lugar, aqueles vehículos que por vellos xa non estivesen en condicións de prestar servizo. Non sería excesivo considerar que entón padecerían esa mingua practicamente todos aqueles que xa estaban matriculados antes do ano 1920 e incluso unha boa parte –se cadra, non menos da metade– dos que o estivesen antes do ano 1925. Entre uns e outros habería que restar aproximadamente 40.000 vehículos<sup>30</sup>. En segundo lugar, tamén habería que descontar os vehículos que tivesen padecido danos técnicos que os levasen á mesma condición de inservibles, como sucedeu cando menos cos que se estima que resultaron destruídos ou estragados durante a Guerra Civil, e que o citado Martín di que foron polo menos o 40% dos existentes no ano 1936, que eran 367.922 vehículos. A cifra final resultante sobre o número dos que estaban utilizables a 31 de decembro de 1940 quedaría reducida a 188.694 vehículos.

Pero tanto cálculo só nos serviría para facérmonos unha idea sobre o punto de partida. É máis ilustrativa a información sobre a evolución do número de matrículas que se tramitan desde o ano 1945 en adiante. As de automóviles non deixaron de aumentar, a non ser entre os anos 1944 e 1947, cando España aínda estaba atrapada nos “anos da fame”.

**Gráfica 8.-** Vehículos matriculados anualmente, 1945-1975



A gráfica 8 é ben ilustrativa de como se expande rápido, aínda que tardiamente, o uso do automóbil particular en España a partir dos anos medios da década de

<sup>29</sup> E mesmo os *Anuarios Estadísticos de España*.

<sup>30</sup> As fontes din que serían 44.739, aínda que con esa imprecisión que comentamos.

1960, fenómeno que leva implícita a individualización do servizo de transporte, que aínda segue caracterizando en gran medida o transporte de viaxeiros no medio urbano ou entre as cidades maiores e as súas contornas periféricas inmediatas.

Mesmo cómpre engadir que nunha reorientación deste tipo tamén se inclúe unha muda de hábitos na que automóbil, sen deixar de ser un medio de transporte, tamén pasará a ser un obxecto de consumo e tamén unha referencia da relación social, de maneira que a súa “utilidade” xa non se limita ao simple carrexo de persoas ou de mercadorías.

Ambas as dúas cuestións –a individualización do sistema de transporte e mais a socialización do automóbil neses termos que acabamos de referir– definen un fenómeno sociolóxico que excede a dimensión estritamente económica da actividade transportista, o que tamén supera o obxecto deste texto.

## **5. CONCLUSIONES**

Para concluír, e xa de maneira sintética, pode ratificarse tamén para España o principio de que o sistema de transporte, en calquera das súas modalidades, non adopta formas e dimensións modernas máis que nun contexto de economía de mercado desenvolvida: é o desenvolvemento do mercado quen tira del e non ao revés, en contra do que esperaban algún dos nosos predecesores ilustrados. Agora ben, se a dispoñibilidade de medios de transporte con capacidade e calidade suficientes non abonda para desencadear unha dinámica sostida de crecemento económico, a súa carencia si que é un atranco moi decisivo para o logro dese mesmo obxectivo.

En segundo lugar, cando se produce en España o desenvolvemento definitivo da economía de mercado e se inicia a fase de modernización produtiva e de crecemento económico a comezos da década dos anos cincuenta do século pasado, o sistema de transporte que se adapta a todo iso vira a preferencia do ferrocarril á estrada, atendendo ás condicións do novo estadio tecnolóxico e financeiro en que se produce a transformación económica de España.

Esta opción tamén resulta reforzada polo feito de que, nunha boa parte, o aumento do número de pasaxeiros transportados por vehículos automóbiles está vinculado ao desenvolvemento das concentracións urbanas, que nos casos de Madrid e Barcelona tamén inclúe inicialmente o uso do ferrocarril subterráneo. Os desprazamentos de grandes masas de pasaxeiros en España marcan os espazos de alta concentración con maior intensidade que as redes interurbanas de conexión entre eles.

Por fin, a irrupción do automóbil particular amosa ata que punto a reorientación do sistema de transportes vinculada ao desenvolvemento da economía de mercado trenza a confluencia entre o coche como medio de transporte e o coche como obxecto de representación social, convertido tamén el en obxecto de consumo. Esta e a razón de que sexa tratado nun epígrafe específico.

As consecuencias destas opcións xa se fixeron evidentes a comezos da década dos anos setenta, cando a crise enerxética encareceu de maneira extraordinariamente rápida e acentuada os combustibles derivados do petróleo. O feito de que en España, cun goberno case paralizado ante o desencadeamento definitivo e irreversible do fin da ditadura, se sostivese durante uns cantos anos unha política de subvención deses combustibles para evitar a tensión social e inflacionista, non agochou, nin sequera a quen a implantaron, a ineficacia á que, á conta do novo esquema de custos, era empurrado o sistema español de transportes, tanto de viaxeiros coma de mercadorías. Aquelas opcións, en fin, representaron unha hipoteca para o futuro que aínda hoxe está pendente de ser saldada definitivamente.

## ANEXO

Transporte de pasaxeiros en contorna urbana, 1940-1975 (en miles)

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

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

FONTE: INE: *Anuarios*.

Transporte de pasaxeiros en contorna interurbana, 1940-1975 (en miles)

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

FONTE: INE: *Anuarios*.

## Transporte terrestre de pasaxeiros, 1940-1975 (en miles)

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

FONTE: INE: *Anuarios*.

## Sistema de transporte de viaxeiros por estrada en contorna interurbana, 1940-1975

	EMPRESAS	AUTOBUSES	LIÑAS	QUILÓMETROS	VIAXEIRO
1940	904	3.165	1.572	69.230	51.028
1941	968	3.179	1.670	73.566	49.562
1942	1.023	3.336	1.742	79.155	48.868
1943	1.074	3.507	1.836	84.661	57.227
1944	1.112	3.388	1.904	85.743	60.082
1945	1.097	3.319	1.852	82.426	45.818
1946	1.096	3.591	1.915	79.073	48.759
1947	1.124	3.815	2.001	84.894	62.626
1948	1.145	4.134	2.062	89.077	65.123
1949	1.167	5.074	2.130	90.111	76.441
1950	1.307	5.175	2.451	99.611	85.844
1951	1.299	5.302	2.446	102.696	93.029
1952	1.308	5.421	2.489	104.786	103.239
1953	1.310	5.630	2.524	108.373	109.927
1954	1.398	5.976	2.792	119.492	115.640
1955	1.417	6.190	2.771	124.644	125.186
1956	1.428	6.307	2.803	127.094	146.152
1957	1.432	6.466	2.753	128.720	161.226
1958	1.445	6.578	2.779	130.255	173.569
1959	1.436	6.658	2.759	132.741	183.879
1960	1.411	6.784	2.762	133.730	189.010
1961	1.409	7.669	2.791	136.969	203.416
1962	1.348	7.140	2.690	139.304	212.310
1963	1.361	7.341	2.772	138.020	249.787
1964	1.376	8.281	2.952	162.398	322.250
1965	1.461	8.252	4.201	175.284	319.450
1966	1.383	8.156	4.413	203.513	358.553
1967	1.488	9.106	4.691	211.632	360.730
1968	1.479	8.488	4.714	196.998	386.953
1969	1.431	10.064	4.779	214.670	454.500
1970	1.382	10.139	4.813	203.163	491.455
1971	1.341	10.379	4.657	206.149	489.209
1972	1.303	10.665	4.692	201.062	506.753
1973	1.286	10.827	4.597	195.869	538.210
1974	1.241	11.153	4.659	214.427	571.165
1975	1.209	11.164	4.548	203.531	567.085

FONTE: INE: *Anuarios*.

**BIBLIOGRAFÍA**

- ALZOLA MINONDO, P. (1979): *Historia de las obras públicas en España*. Madrid.
- ARTOLA, M. (1978): *Los ferrocarriles en España, 1844-1943*. Madrid: Banco de España, Servicio de Estudios.
- BACHAUMONT, L.P. DE (1762-1771): *Memoires secrets pour servir a l'histoire de la republique des lettres*. Paris.
- BLANCO LOSADA, L. (1960): "La industria automovilística en España", *Información Comercial Española*, núm. 36, pp. 211-239.
- CALVO, A. (1985): "Los inicios de la industria del automóvil", en: *Historia urbana del Plá de Barcelona*. Barcelona: Instituto Municipal de Historia.
- CASTRO VICENTE, M. (1967): *Historia del automóvil*. Barcelona: CEAC.
- CIURO, J. (1970): *Historia del automóvil en España*. Barcelona: CEAC.
- COMÍN, F. (1996): *Historia de la Hacienda Pública: España, 1808-1995*. Barcelona: Crítica.
- COMÍN, F.; MARTÍN ACEÑA, P.; MUÑOZ RUBIO, M.; VIDAL OLIVARES, J. (1998): *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*. Madrid: Anaya.
- CUÉLLAR VILLAR, D. (2001): "La mecanización del transporte por carretera: redes y empresas en el sureste andaluz (1900-1950)", *VII Congreso de la Asociación de Historia Económica*. Zaragoza.
- CUÉLLAR VILLAR, D. (2003): *Los transportes en el sureste andaluz, 1850-1950. Economía, empresas y territorio*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- DELEGACION DEL GOBIERNO PARA LA ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE (1947): *Resumen del sexto período de actuación: 1 de julio de 1945 a 31 de diciembre de 1946*. Madrid. *Gaceta de Madrid*, de 10/02/1926.
- GIMENO, P. (1993): *El automóvil en España. Su historia y sus marcas*. Madrid: RACE.
- GÓMEZ MENDOZA, A. (1989): *Ferrocarriles, industria y mercado en la modernización de España*. Madrid.
- HERNÁNDEZ MARCO, J.L. (1996): "La oferta automovilística en España antes del SEAT 600: 1906-1957", *Economía Industrial*, núm. 307, pp. 131-148.
- INE (1947): *Anuario Estadístico de España, 1946-1947*. Madrid.
- INE (1967): *Estadística del transporte. Transporte terrestre (no ferroviario), 1865-1965*. Madrid.
- MARTÍN, E.F. (1994): "Grandes inventos para un mundo más pequeño", *Revista del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente*, núm 422, (monográfico sobre "Historia de las Comunicaciones en España"), pp. 156-173.
- MARTÍN, L. (1985): "Tercera encuesta nacional del transporte de mercancías por carretera", *Revista del Ministerio de Transporte, Turismo y Comunicaciones*, núm. 16-17.
- MINISTERIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (1983): *Estadísticas de transportes. Series cronológicas, 1950-1980*. Madrid.
- MUÑOZ, M. [dir.] (2005): *Historia e los ferrocarriles de vía estrecha e España*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- MUÑOZ, M.; SANZ, J.; VIDAL, J.: *Siglo y medio de ferrocarril en España. Economía, industria y sociedad*. Madrid: Instituto de Cultura Juan Gil-Albert, Caja de Ahorros del Mediterráneo / Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

- ORTIZ ECHAGÜE, J. (1958): *Previsiones de la expansión del mercado del automóvil en España y posible competencia*. Madrid: Gráficas Reunidas.
- PATRONATO NACIONAL DE FIRMES ESPECIALES (1931): *Memoria de los trabajos efectuados desde la creación del Circuito, en febrero de 1926, al 31 de diciembre de 1930. Obras que se proyecta ejecutar en 1931 y liquidación del último ejercicio económico*. Madrid.
- PELLEJERO MARTINEZ, C. (2002): "La actuación del Estado en materia turística durante la Dictadura de Primo de Rivera", *Revista de Historia Económica*, núm. 1, pp. 149-158.
- PEYPOCH, L. (¿1927?): *Construcción de albergues para automovilistas en las principales carreteras del Reino*. Archivo Xeral da Administración, Sección Cultura, caixa 11.980.
- RODRÍGUEZ LÁZARO, J. (1997): "Las primeras autopistas españolas, 1927-1936", *Carreteras*, núm. 89, pp. 295-318.
- RUIZ, M. *et al.* (1985): *Cien años de automóvil, 1886-1896*. Barcelona: Difusora Internacional.
- SAN ROMÁN GÓMEZ, E. (1995): *La industria del automóvil en España. El nacimiento de SEAT*. (Documento 9503). Madrid: Fundación Empresa Pública.
- SAN ROMÁN GÓMEZ, E. (2001): "Política económica y atraso automovilístico, 1900-1939: España y Japón en perspectiva", *VII Congreso de la Asociación de Historia Económica de España*. Zaragoza.
- TAMAMES, R. (1973): *La República. La era de Franco*. Madrid: Alianza
- TAMAMES, R. (1995): *La economía española, 1975-1995*. Madrid.
- URIOL SALCEDO, J.I. (1990): *Historia de los caminos de España*. Madrid.