

La Mecanización del Transporte por Carretera: Redes y Empresas en el Sureste Andaluz (1900-1950)

Domingo Cuéllar Villar

dcuellar@wanadoo.es

Introducción

Este trabajo se divide en tres apartados, confluentes y necesarios para hacer una primera incursión en una parte bastante desconocida de la Historia del Transporte reciente. En el primer apartado, se hace una recapitulación de la dotación de infraestructuras viarias con las que contaba el Sureste andaluz, teniendo especial interés en reseñar, no sólo la cantidad de kilómetros disponibles si no también su estado y las facilidades o dificultades que podía plantear al tráfico rodado motorizado. Al igual que en otros apartados se busca establecer una relación con las disponibilidades en el ámbito andaluz y español. El segundo apartado realiza un breve repaso a la ordenación que sufrió el sector a lo largo del periodo, y cómo su crecimiento y proliferación hizo al legislador tomar una postura excesivamente reguladora de las líneas de transporte mecanizado para viajeros y mercancías. Las reacciones, principalmente de oposición a lo dispuesto, y las primeras consecuencias vienen a confirmar lo polémica de la decisión. Finalmente, el capítulo más extenso da cuenta del desarrollo de las distintas empresas de transporte mecanizado que operaron en el Sureste andaluz, no muy diferentes de las de otros puntos de la geografía española, y que se caracterizaron por la existencia de un fuerte monopolio de la empresa catalana Alsina Graells S.A. en las principales líneas de zona. En claro y significativo contraste, aparecerían numerosas empresas de carácter muy reducido, habitualmente con una sola concesión y con un número de kilómetros escaso en explotación.

La documentación que principalmente ha servido de base a este estudio es el fondo existente en el Archivo General de la Administración (AGA) sobre los *Expedientes de concesión de servicios de transporte por carretera*, el cual ofrece una serie de información muy interesante sobre todo el proceso desde 1924 hasta 1950. Para conocer la evolución acaecida en los años anteriores en los que existía una legislación más permisiva hemos analizado la serie de la *Estadística del Impuesto sobre los transportes de viajeros y mercancías por las vías terrestres y fluviales* que se editó desde 1900 hasta 1930, y que, a pesar de las ocultaciones que se producían -especialmente en lo referido a empresas pequeñas y de corto recorrido-, constituye una fuente muy interesante para entender los procesos de expansión, por ejemplo, de las primeras líneas de transporte mecanizado. Los datos de las *Memorias, Anuarios y Estadísticas de Obras Públicas* (1856-1924), junto con los expedientes de Obras Públicas del AGA -que ya han sido estudiados por este autor en otros trabajos- completan el apartado de las fuentes más destacadas, cerrado con la consulta de la *Gaceta de Madrid* y alguna prensa especializada de la época (véase, *Revista de Obras Públicas* y *Revista Ilustrada de Banca, Ferrocarriles, Industria y Seguros*).

1. El estado de las infraestructuras viarias: realizaciones y desatenciones

La llamada red de carreteras del Estado tuvo su génesis y configuración esencial a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX. Es a partir de 1850 cuando se afronta con decisión la construcción de una red viaria de entidad, que viniera a mitigar los enormes

problemas de incomunicación y aislamiento que sufrían numerosos territorios del conjunto nacional. Desde ese momento, importantes cantidades de caudales públicos van a sufragar el enorme coste de la realización de las infraestructuras básicas que eran necesarias para un crecimiento económico moderno¹.

Este primer momento tendría el objetivo básico de proporcionar la conectividad necesaria entre diferentes centros económicos y poblacionales del Estado para facilitar los intercambios de personas y mercancías. Hay que tener presente que todo este proceso coexistiría con la acelerada realización de la red ferroviaria española, la cual se había iniciado con cierto retraso en relación con Europa pero que, al amparo de una legislación especialmente permisiva, iba a propiciar un gran desarrollo a partir de 1855².

La floreciente actividad ferroviaria, vista desde un primer momento como la solución ideal para los estrangulamientos de demanda que se producían en el transporte tradicional³, asumiría su papel de líder, en especial en todo lo relacionado con el transporte de grandes volúmenes y a grandes distancias. Sin embargo, el transporte carretero y arriero, ahora dotado de unas mejores vías de comunicación, no sólo no disminuyó sino que incrementó su actividad e importancia para economías locales y comarcales, y en especial para aquellos amplios espacios de la geografía española que quedaron fuera de los planes ferroviarios. Además, la propia existencia de la red ferroviaria servía de acicate para el transporte de mercancías y personas desde los enclaves ferroviarios, favoreciéndose así relaciones de intermodalidad entre los sistemas de transporte⁴.

Cuadro 1. Evolución de la Red Viaria en el Sureste andaluz (1900-1940)

	Kilómetros construidos por 1.000 km2					
	1900	Índice	1920	Índice	1940	Índice
Almería	60,23	81	88,58	77	105,12	71
Granada	56,18	75	80,59	70	110,67	75
Jaén	68,23	91	110,09	96	122,63	83
Sureste andaluz	61,84	83	93,96	82	113,90	77
Andalucía	61,38	82	111,66	97	128,87	87
España	74,61	100	115,06	100	147,77	100

FUENTE: Los kilómetros de carreteras se refieren a kilómetros construidos y a cargo del Estado, datos tomados de Memorias, Anuarios y Estadísticas de Obras Públicas. Las cifras de habitantes han sido extraídas de los censos de población de los años referidos. Finalmente, los datos relativos a superficie del Estado, Comunidades y Provincias utilizados son de la Estadística de Obras Públicas de 1900 (No se incluyen datos de País Vasco y Navarra).

¹ En ALZOLA MINONDO (1994) es interesante constatar las diferentes etapas por las que atravesaría la política del Estado con relación a las Obras Públicas. Una primera valoración del conjunto de esa inversión en Obras Públicas se puede ver en GÓMEZ MENDOZA (1991). En relación con los resultados de esa inversión para el conjunto de economía española y la diferente tipología de las infraestructuras es interesante conocer las aportaciones de HERRANZ LOCÁN (1997). Para el caso del Sureste andaluz se puede consultar, CUÉLLAR VILLAR (2001b).

² ARTOLA (1978), Vol. 1, Parte I y II. Sobre el tardío desarrollo del ferrocarril en el Sureste andaluz, CUÉLLAR VILLAR (2001a).

³ Al respecto, son ya clásicas las referencias a RINGROSE (1972) y MADRAZO MADRAZO (1984). Para el caso andaluz, JURADO SÁNCHEZ (1988).

⁴ GÓMEZ MENDOZA (1999), pp. 722-727.

A lo largo de la primera mitad del siglo XX, la dotación kilométrica en el Sureste andaluz es claramente inferior a la del conjunto de Andalucía o de España (Ver Cuadro 1)⁵. Esta situación desventajosa se fue extendiendo de manera progresiva y, si en 1900 alcanzaba el 83 % de la dotación nacional y era incluso levemente superior a la andaluza, en 1940 el retroceso se había confirmado y el Sureste andaluz presentaba un número de kilómetros de carretera con relación a la superficie provincial notablemente inferior a la media andaluza o estatal. A escala provincial, incluso Jaén que contaba con una cifra de partida bastante interesante vería notablemente paralizado su extensión de la red viaria a partir de 1920, coincidiendo precisamente con el periodo de la Dictadura de Primo de Rivera⁶. Por su parte, Almería y Granada tuvieron siempre notable retraso en la realización de su viaria.

Si la cantidad de la red kilométrica no era la más propicia, su calidad dejaba aún en peor situación las relaciones de transporte viario en el Sureste andaluz (Cuadro 2). Más difícil resulta valorar el estado cualitativo de esa misma red que a partir de la segunda decena del siglo XX tendría que ser cauce para la continua expansión que tendrían los transportes mecanizados por carretera. El mayor peso por eje de los vehículos motores, el incremento de velocidad registrado y la superior capacidad de arrastre de mercancías provocaría, inevitablemente, un mayor desgaste en la superficie de las obsoletas carreteras de macadán decimonónicas⁷.

Cuadro 2. Estado de los pavimentos de las carreteras españolas en 1924. Porcentaje de kilómetros en buen estado

Provincias con más del 75 % de la red viaria en buen estado	Huesca (91,9), Salamanca (84,2), Sevilla (84,0), Toledo (81,3), Segovia (80,0) y Ávila (76,3)
Provincias con el 50-75 % de la red viaria en buen estado	Madrid (71,0), Guadalajara (71,0), Palencia (70,2), Cuenca (67,0), Lugo (66,4), Las Palmas (65,8), Santander (64,0), Badajoz (59,9), Teruel (57,4), León (55,5), Valladolid (55,2), Albacete (55,2), Baleares (55,0), Zaragoza (52,3), Castellón (52,1), Murcia (51,0) y Ciudad Real (50,0)
Ciudades con el 25-50 % de la red viaria en buen estado	Cáceres (48,2), Gerona (48,1), Logroño (43,6), Córdoba (41,0), Tarragona (41,0), Burgos (40,8), Coruña (38,8), Soria (38,3), Valencia (37,2), Santa Cruz de Tenerife (34,8), Cádiz (34,0), Zamora (29,3), Orense (28,1), Lérida (27,2), Barcelona (25,0) y Jaén (25,0)
Provincias con menos del 25 % de la red viaria en buen estado	Huelva (22,0), Alicante (19,9), Pontevedra (18,3), Almería (18,0), Oviedo (14,8) y Granada (10,0)

FUENTE: URIOL SALCEDO (1992), Vol. II, pág. 238.

Podemos aquí constatar unas notables deficiencias en la red del Sureste, cuyas carreteras se encuentran entre las peores valoradas del país. Granada, con sólo un 10 %

⁵ En CUÉLLAR VILLAR (2001b) se puede ver en el Cuadro 2 un estado comparativo de la red viaria del Sureste andaluz, de Andalucía y de España desde 1850 hasta 1940, en el que se establece una relación tanto con el total de la superficie provincial como con la población de hecho existente en cada provincia. Los resultados son muy parecidos al comprobar ambas identidades y por esto, en este caso y en aras a la simplificación, se opta sólo por establecer comparación del número de kilómetros de carreteras construidos con el total de la superficie provincial.

⁶ CUÉLLAR VILLAR (2001b), nota 34.

⁷ La técnica de construcción básicamente consistía en la realización de camino alineado, con el firme comprimido mecánicamente en dos capas de piedra gruesa, con la superposición de capa fina de grava, llamada recebo. Más datos en MADRAZO MADRAZO (1984), pp. 190 y ss.

de la red en buen estado, confirmaba esas pesimistas impresiones que destacó Salvador de Madariaga en su visita a la ciudad de la Alhambra: "*...Las pistas primitivas que con el pomposo nombre de carreteras nacionales o provinciales la cruzan de parte a parte se hallan en un estado de abandono que el automóvil más robusto no puede arriesgarse a mayor velocidad que la del paso de un hombre sin inminente peligro de desastre*"⁸. Almería (18 %) y Jaén (25 %) tampoco le iban a la zaga y completaban así un panorama desalentador para el transporte viario del Sureste andaluz: un nivel de dotación bastante escaso, y el que se tenía, en un estado de conservación insuficiente. En resumen, las carreteras del Sureste andaluz eran pocas y malas, deficiencias que se acrecentaban aún más por el progreso del transporte mecanizado que necesitaba de una consistencia mayor del firme, demasiado propenso al bacheo y a estar cubierto de polvo.

Estas nuevas exigencias del tráfico se justificaban sobre la base de un notable cambio que se estaba registrando en el concepto primitivo del viaje: "*...hasta hace pocos años casi todos los que transitaban por las carreteras eran, digámoslo así, viajeros de tercera clase, mientras que ahora circulan con profusión los de primera, y entre ellos, muchos que viajan por puro recreo y que no se resignan a soportar las molestias inherentes a un mal camino surcado de baches y cubierto de polvo o barro en abundancia*"⁹.

Esta novedosa, y anticipada, interpretación tendría su aplicación años más tarde cuando se afronta de una manera decidida el asfaltado generalizado de las principales carreteras de la red nacional. Efectivamente, el llamado Circuito Nacional de Firmes Especiales (CNFE)¹⁰ creado en 1926 tenía entre sus objetivos el favorecer el desarrollo de la actividad turística, potenciando para ello además de la clásica red radial con epicentro en Madrid, la optimización de las carreteras del litoral español, tanto mediterráneo como atlántico¹¹.

Los resultados de este ambicioso proyecto fueron bastante modestos y, aunque se produjeron evidentes mejoras en la red de carreteras asfaltadas, a la altura de 1940 un porcentaje bastante elevado de esta red seguía sin conocer las ventajas del riego asfáltico, que en el mejor de los casos consistía en riegos superficiales sobre el antiguo trazado de macadán¹².

La búsqueda de las causas de ese deficiente estado de la red viaria del Sureste, en cantidad y calidad, debe encontrar parte de la argumentación en aspectos económicos y sociales, además de otra serie de aspectos puntuales de no menor significación, como pudieran ser la escasa capacidad de influencia de las clases políticas locales a la hora de hacer valer las reivindicaciones en la mejora de las comunicaciones, el escaso papel jugado por las burguesías locales, la fuerte movilidad del sector primario, agrario y minero, derivaría en sentimientos de desarraigo que no se dieron, por ejemplo, en la parte occidental de Andalucía, etc. Sin embargo, también hemos de otorgar un peso decisivo al factor limitante propiciado por las especiales condiciones orográficas del Sureste andaluz, en donde el 71,7 % de su territorio se encuentra por encima de los 600 metros de altitud, mientras en los casos andaluz (36,4) y español (57,7) los obstáculos son menores¹³. Estas dificultades orográficas están acrecentadas por la propia

⁸ *Diario El Sol*, 1926, citado por MARTÍNEZ LÓPEZ (1998), pág. 96.

⁹ TERÁN (1909), pág. 469.

¹⁰ Reales Decretos de 9 de febrero y 5 de noviembre de 1926, y modificaciones introducidas en estas disposiciones con Reales Decretos de 19 de septiembre y 21 de noviembre de 1930.

¹¹ VELARDE FUERTES (1968), pp. 53-55.

¹² MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS (1940), pág. 220 y ss.

¹³ *Anuario Estadístico de España*, 1990.

disposición de los sistemas montañosos y por las herencias radiales en la propia orientación de las carreteras y vías principales¹⁴.

Pero, en general y no sólo en el Sureste andaluz, las carencias de las vías de macadán diseñadas para el paso de las carretas y diligencias del transporte tradicional necesitaban una serie de mejoras y transformaciones de carácter técnico que había que sumar a las propias deficiencias del mal estado del firme. Estas mejoras que debían facilitar el desplazamiento de los vehículos motorizados, los cuales desarrollaban mayores velocidades y aumentaban la capacidad de carga de los propios vehículos, consistían básicamente en la "...*rectificación de trazados, lo mismo horizontal que verticalmente; peraltamiento de curvas y amplificación del campo visual, tanto en éstas como en cualesquiera otros puntos peligrosos de la vía; ensanchamientos de pasos especiales o difíciles...*"¹⁵.

Finalmente, los notables retrasos que podemos constatar en la conclusión de la red de carreteras en el conjunto del Estado español y del Sureste andaluz en particular, que se concretaban en la no-finalización de las travesías de algunos pueblos y ciudades, y las interminables dilaciones en pasos dificultosos o las eternas paralizaciones en puentes y viaductos tendrían un efecto limitador para las líneas que se habrían de poner en servicio¹⁶.

2. Legislación y regulación del transporte mecanizado por carretera

Si el ferrocarril había sido el protagonista principal de la revolución de los transportes a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX, a partir de 1900 y de manera progresiva, este papel relevante en el sistema de transportes debía ser compartido con la carretera, que se constituiría en un referente básico a los sones del cambio tecnológico y las nuevas características del transporte mecanizado.

En España, a lo largo de la primera decena del siglo XX no habría mayores avances en este sentido, y la práctica generalidad del transporte de mercancías y pasajeros realizado por la red viaria se ceñía a los cánones del servicio tradicional de tartanas, carruajes o diligencias. Es a partir de 1910 cuando se comienza a registrar la presencia regular de servicios que tienen vehículos automóviles como principal novedad. El creciente número de empresas dedicadas a estos servicios y el fácil acceso, que se propiciaba con una inversión moderada y una legislación permisiva, hacía en numerosas ocasiones que no se prestara en las mejores condiciones para la seguridad de los viajeros, aunque eso sí, el enriquecimiento de la oferta provocaba una carrera descendente en los precios y una proliferación muy variada de los servicios.

Hasta 1924 la única legislación que regulaba en cierta medida estos servicios, tanto regulares como discrecionales, de viajeros y mercancías se remitía al *Reglamento sobre las empresas dedicadas al transporte de viajeros y mercancías* de 20 de marzo de 1900, en el que quedaban reglamentados los deberes fiscales de estas empresas mediante los conciertos y las patentes. Más tarde, 23 de julio de 1918, el ministro de Fomento Francés Cambó daba salida al *Reglamento para la circulación de vehículos de motor mecánico por las vías públicas de España*¹⁷ y en el que ya, ante el notable crecimiento numérico de este tipo de vehículos, se establecían las primeras condiciones

¹⁴ VILLEGAS MOLINA (1979), pp. 55-65.

¹⁵ TERÁN (1909).

¹⁶ En el año 1900 en España existían 132 obras paralizadas con una antigüedad superior a los 12 años, de ellas 43 (un 32 %) se localizaban en las provincias de Almería (20), Granada (14) y Jaén (9), gran parte de ellas no se concluirían hasta la década de 1920-30. CUÉLLAR VILLAR (2001b).

¹⁷ *Gaceta de Madrid*, 24 de julio de 1918.

de circulación y categorías de vehículos (Capítulo I y II), las primitivas normas de circulación (Capítulo III y IV), y se regulaban también las reglas que debían cumplir "los vehículos de alquiler o destinados a servicio público" (Capítulo V). Igualmente quedaban fijadas las actuaciones en el capítulo de denuncias y faltas (Capítulo VII), papel que se encomendaba a las recientemente creadas patrullas motorizadas de la Guardia Civil. Los datos que conocemos de este periodo, en especial en los sectores de rechazo al Real Decreto de 1924, hablan de una gran actividad de líneas y servicios que daban una cumplida asistencia a la población.

El 4 de julio de 1924¹⁸ el Directorio Militar de Primo de Rivera daría un fuerte giro a la política liberal del periodo anterior y con el Real Decreto referido establecería un sistema de concesiones exclusivas que tendrían una vigencia de 20 años, en el que se otorgaba preferencia a las empresas concesionarias de correo público y a las que, sin serlo, se encontrasen en el momento de la publicación del Decreto explotando una línea o la tuvieran solicitada¹⁹.

Otro aspecto fundamental que regulaba el Real Decreto de 4 de julio era la organización de los transportes terrestres y su estructura de gestión y control (ver Cuadro 3), así las Juntas Central y provinciales de Transportes serán las encargadas de la concesión, vigilancia y explotación de los diferentes servicios públicos. Cada una de ellas tenía una composición variada en la que se encontraban representados las diferentes administraciones políticas con intereses en el sector, el Real Automóvil Club de España, las Cámaras oficiales de Comercio, Industria y Agricultura y los propios representantes de las empresas españolas de automóviles. En el caso de la Junta Central, estaba presidida por el Subsecretario del Ministerio de Gobernación y en el de las juntas provinciales, por el Gobernador Civil respectivo.

Cuadro 3. Organización de los Transportes Terrestres por Carretera, 1924-1945



FUENTE: Elaboración personal a partir de Real Decreto de 4 de julio de 1924 y Orden de 26 de julio de 1944.

El fuerte papel intervencionista del referido Decreto recibiría toda clase de críticas y algunos apoyos. Se basaban éstos en el gran descontrol existente en el periodo anterior y que quedaba recogido en el propio texto previo del edicto: "...reglamentar

¹⁸ *Gaceta de Madrid*, 5 de julio de 1924.

¹⁹ Disposiciones transitorias 1ª y 2ª del citado Real Decreto.

estos medios de transporte, incrementando su desarrollo con las máximas garantías de seguridad, higiene y confort para el público y haciendo desaparecer servicios irregulares que sin garantía de estabilidad amenazaban la seguridad de los viajeros por las deplorables condiciones en que se realizaban..."²⁰.

La oposición al Decreto fue mucho más numerosa. Así, el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos a lo largo de las fechas siguientes realizaría una intensa labor propagandística en contra de la norma declarándose "*enemigos convencidos de toda clase de monopolio*" y rechazando la disposición con especial hincapié en la ausencia del Cuerpo de Ingenieros en la composición de las Juntas²¹.

Algunas acusaciones iban más allá, y culpaban al Gobierno de someterse a los intereses particulares de los adscritos al régimen de las exclusivas, a los que se le ha facilitado "*una explotación prácticamente incondicional del tráfico*", propiciando la ruina de sus competidores y encareciendo el coste del transporte²².

Sin duda, una de las más referidas consecuencias negativas de la nueva regulación fue el encarecimiento del servicio de transporte. Los sitios más perjudicados, o al menos que más manifestaron su oposición, serían Galicia, Navarra, País Vasco y Andalucía, lugares en los que se celebrarían reuniones y protestas ante la nueva situación generada. En Andalucía, la Cámara de Comercio de Jaén fue una de las primeras en denunciar los perjuicios del nuevo régimen, refiriéndose concretamente al servicio de viajeros de Alcalá la Real a Alcaudete, cuya exclusiva recayó en manos de Alsina Graells S.A. en los primeros meses de 1925.

El caso de la línea de Granada-Motril tuvo un amplio eco en la prensa y en las manifestaciones hechas por los presidentes de las principales entidades económicas de aquella región (Sindicato Agrícola Católico, Cámara de Comercio e Industria y Círculo Mercantil de Motril), denunciando al Gobierno y a la opinión "*el encarecimiento y la imperfección de los transportes desde que rige la exclusiva*"²³. Se calculaba el aumento de precio del viaje entre Granada y Motril en un 40 %, llegando incluso hasta el 300 % en los equipajes, encargos y paquetería.

Una segunda consecuencia del Decreto de las exclusivas, sería la supresión de servicios de manera generalizada, ya que de las dos, tres y, algunos casos, más empresas que cubrían el servicio con anterioridad a 1924, después sólo quedaba uno y esto necesariamente reducía la oferta. Así se denuncia en los casos de servicios de Granada con Motril²⁴, de Granada con Órgiva²⁵, de Almería con Adra²⁶ o de Almería con

²⁰ *Gaceta de Madrid*, 5 de julio de 1924, pág. 151. Recogido también en JIMÉNEZ ONTIVEROS (1932), pág. 185 y ss.

²¹ *Revista de Obras Públicas*, nº 2410, 01-08-1924, pág. 295.

²² VIVES (1925), pp. 7-8. Posteriormente la rigidez del Decreto se fue suavizando y permitiendo la permanencia de algunos servicios durante un periodo transitorio de 5 años. Real Orden de 16 de marzo de 1925 y Real Decreto de 20 de febrero de 1926.

²³ Citado en VIVES (1925), pág. 54.

²⁴ AGA, Obras Públicas, Caja 57, Carpeta 2, Documento 9. En este caso la movilización anti-exclusiva alcanzó dimensiones importantes ya que la Cámara de Comercio, el Círculo Mercantil y el Sindicato Agrícola conseguirían más de 2.500 firmas de comerciantes, ciudadanos y ayuntamientos de la zona para reclamar una reducción de precios.

²⁵ *El Imparcial*, 5 de diciembre de 1925.

²⁶ *El Sol*, 6 de diciembre de 1925. En este caso se denuncian también las malas condiciones en las que ha quedado el servicio: «*El servicio de viajeros que efectúa entre Almería y Adra la empresa ... se hace, por falta de material, en coches destartados, reparados a toda prisa, para lanzarlos a la circulación, a trueque de quedar atascados en todo el trayecto, como ocurre con frecuencia...; cada día innumerables viajeros han de dejar viaje para otra ocasión, porque los coches pasan atestados... Respecto al servicio del correo, baste decir que son para nosotros días de júbilo cuando recibimos dos días seguidos la correspondencia y la prensa de Madrid... En los últimos quince días no ha faltado la correspondencia de Madrid más que (sic) ¡seis días!*»

Tabernas²⁷. En todos los casos la empresa Alsina Graells S.A. se había hecho con la exclusiva del servicio.

La progresiva suavización del Decreto de exclusivas a la que ya hemos hecho mención tendría su mayor aplicación a las pocas semanas de la proclamación de la II República española²⁸. Se criticaba la política de reglamentación de los transportes mecánicos por carretera que ha llevado al país "*a un régimen caótico*" y que ha generado desde esa regulación errónea a continuas contradicciones en perjuicio del interés público. También se refiere a los desequilibrios tributarios entre los dos sistemas de transporte principales del momento, ferrocarril y automoción, en perjuicio de aquél que había de sufrir una fuerte fiscalidad²⁹.

La reforma subsiguiente de los años cuarenta prorrogaría progresivamente el régimen de concesiones de exclusivas de transporte mecanizado por carretera hasta el cierre temporal de nuevas admisiones, regulado por Orden de diciembre de 1950³⁰.

3. Redes y empresas de transporte mecanizado en el Sureste andaluz

El ferrocarril había jugado un papel decisivo en la transformación del transporte terrestre tradicional. A lo largo de la segunda mitad del siglo XIX tendría un desarrollo especialmente intenso en las relaciones que se establecían con las florecientes estaciones de ferrocarril, a la vez que servía a las poblaciones que no contaban con tan influyente medio de transporte y siendo muy visible su importancia en los servicios que se debían prestar a los crecimientos urbanos tan destacados que se desarrollaron en todo este siglo. El ferrocarril, pues, aunque sí transformó notablemente el transporte con tracción de sangre tradicional no acabó con él, siendo en algunos casos impulsor y alentador de su presencia, que se hacía imprescindible para la actividad económica del país³¹. El cambio de siglo y la llegada de los servicios mecanizados de transporte por carretera si ejercerán esa labor sustitutiva que afectará sobremanera a las comunicaciones terrestres interiores y que propiciará, a su vez, una progresiva transformación en las características de las obsoletas carreteras de macadán. Diversificaría la actividad económica de numerosas ciudades y pueblos con el establecimiento de almacenes, talleres y surtidores, derivados de los dinamismos de las empresas de transporte y potenciaría una mayor movilidad de la población, que además del ferrocarril, contaba con un medio de transporte más ágil y adaptable que el rígido camino de hierro.

Aunque de una manera ciertamente titubeante y con cierto retraso con respecto a Europa, ya en la década de 1910 se puede contabilizar una red muy primaria de servicios automóviles que iban progresivamente adaptando sus servicios a las mejoras

²⁷ AGA, Obras Públicas, Caja 1205, Carpeta 1, Documento 1. En la concesión de la exclusiva a Alsina Graells de la línea de Huércal Overa a Berja por Almería podemos encontrar grandes quejas por parte de los ayuntamientos de Berja, Canjáyar y Tabernas. En todos los casos alegan la merma de servicios y el incremento de las tarifas.

²⁸ Decreto de 20 de mayo de 1931, *Gaceta de Madrid*, 21 de mayo de 1931.

²⁹ Este tema apasionó a numerosos autores de la época y generó una densa bibliografía en la que se hacía hincapié en esta desigualdad. Especialmente destacables serían los profusos trabajos editados por la ASOCIACIÓN GENERAL DE TRANSPORTES POR VÍA FÉRREA, en torno a la que se agruparon las principales compañías ferroviarias españolas para defender sus intereses. Sobre este tema insiste recientemente RODRÍGUEZ LÁZARO (2001).

³⁰ *Boletín Oficial del Estado*, 22 de diciembre de 1950.

³¹ GÓMEZ MENDOZA (1999), pág. 722. En su reflexión este autor reivindica el importante papel jugado por la tracción de sangre como complemento, y en algunos casos sustitutiva, de la tracción de vapor en el conjunto del sistema de transporte español aun en los momentos más esplendorosos del ferrocarril.

técnicas propiciadas por los transportes mecanizados. En algunos casos se creaban servicios nuevos, pero en gran parte podemos considerar que la mayoría de estos transportes eran en sí mejoras por cambio de material que se realizaban en las líneas ya establecidas.

Los primeros fracasos, propiciados por el deficiente estado de la red viaria, la inexperiencia empresarial en este sector y, en cierta medida, por la fuerte presión impositiva a la que eran sometidos los combustibles líquidos, ralentizaron pero no detuvieron la progresiva expansión del modelo de transporte mecanizado³². Este panorama inestable se veía agravado por lo intermitente de los servicios que también sufrían frecuentes averías y paralizaciones del material, lo cual influiría negativamente en los costes de explotación previstos³³.

El crecimiento, configuración y consolidación de los principales servicios de transporte mecanizado por carretera que estudiaremos más adelante, y que comenzaron a desarrollarse de una manera generalizada a partir de 1924, tendrían un vital acontecer en la década anterior. Es en esos años cuando los servicios de suministro de correo y de enlace con las principales ciudades y enclaves ferroviarios iban a conocer una entrada masiva de vehículos a motor basados en los modelos de motor de explosión y que habían desplazado a otros modelos como los de vapor³⁴. Es en este momento, por ejemplo, cuando empresas precursoras de posteriores monopolios del transporte mecanizado por carretera iban a realizar sus primeras expansiones, accediendo a concesiones de transporte de correo e implantando las primeras líneas motorizadas en algunos puntos del Sureste andaluz³⁵.

Esta empresa sería el principal referente, aunque no el único, del transporte mecanizado por carretera en el Sureste andaluz. Constituida en 1920 en la ciudad leridana de Pons con la aportación igualitaria de dos socios que contaban con actividades de transporte anteriores, Francisco Alsina Serra y José Graells Pinós. Desde el primer momento su orientación fue hacia la construcción de una red organizada de concesiones³⁶ que pretendía explotar y extender *"por aquellas comarcas que se encuentran relativamente aisladas por falta de buenas líneas de comunicación y generalmente, en la mayoría de los casos, es por atender solicitudes de los pueblos que se ven necesitados de esta índole de servicios"*³⁷. Para ello hubo de configurar un sistema de apoderados en los principales puntos de actuación y que nos dibujan el primer mapa de expansión de la empresa. Estos primeros apoderados disponían, según las escrituras de constitución de la compañía, de la *"facultad de otorgar toda clase de actos y contratos incluso la compra de material, y activo y pasivo de otras sociedades que se dediquen a la explotación de servicios de pasajeros y mercancías"*, quedando así

³² OLIVER ROMÁN (1906).

³³ RODRÍGUEZ LÁZARO (2001).

³⁴ URIOL SALCEDO (1992), pp. 218-226.

³⁵ Así podemos constatar la presencia de la futura Alsina Graells S.A. en 1915 en amplias zonas del Sureste andaluz en lo que constituía una clara estrategia de expansión empresarial, diferente de la mayoría de las empresas del sector que serán de ámbitos mucho más locales. Así lo hizo de la línea principal de la que dispondría en la provincia de Almería, denominada de Huércal Overa a Berja por Almería, e hijuelas, con las inclusiones de Adra a Albuñol y de Las Balsicas a Ugíjar (AGA, Obras Públicas, Caja 1205, Documento 1, Carpeta 1). También podemos constatar un intento de incursión en el corredor transversal oriental, entre Vélez Rubio y Cartagena en ese mismo año, *Estadística del Impuesto sobre los transportes de viajeros y mercancías por las vías terrestres y fluviales, 1915*.

³⁶ Ya en esta fecha disponía en el Sureste de una amplia red de líneas en explotación: Almería, 370 km; Córdoba, 76; Granada, 175; Jaén, 184; Murcia, 174. Si bien, en los casos de Córdoba y Jaén figuraba como Sociedad de Calaf a Seo de Urgel, Puigcerdá, Rivas y Ripoll. *Estadística del Impuesto sobre los transportes de viajeros y mercancías por las vías terrestres y fluviales, 1920*.

³⁷ AGA, Obras Públicas, Caja 1205, Carpeta 1, Documento 4.

de manifiesto, por un lado el espíritu expansivo de la compañía y, por otra parte, la existencia de una compleja organización empresarial³⁸.

Es evidente que Alsina Graells se encontraba perfectamente preparada para la nueva política que se iba a derivar del Real Decreto de 4 de julio de 1924 que configuraba el sistema de las exclusivas basado en los derechos adquiridos por el transporte de la correspondencia pública. En concreto en el Sureste andaluz la red declarada de la empresa en enero de 1923 era: **Almería, 374 km**, que comprendían la línea de la estación de Huércal Overa a Almería y Berja (184 km), con hijuelas de Garrucha a Vera (9 km), de Vera a Huércal Overa y su estación (32 km), de Huércal Overa y su estación (otra expedición) (2 km), de Almería a Berja (57 km), de Berja a Adra (17 km), de Berja a Fondón (29 km) y de Almería al puente de los Calvos (44 km); **Granada, 227 km**, que comprendía la línea de Granada a Lanjarón y otros (52 km), Granada a Órgiva y Adra (138 km) y Granada a Alcaudete (37 km); **Jaén, 310 km**, que comprendían la línea de Jaén a Granada (98 km), de Úbeda a Orcera (110 km) y de Jaén a Villanueva del Arzobispo (102 km).

La especial presencia de Alsina Graells y el papel predominante que tuvo en la zona se verá acrecentado en años sucesivos, como podemos comprobar en el Cuadro 4. El resto del sector se encuentra fuertemente atomizado y se configura dentro de lo que fue común en el resto de la geografía española³⁹. Esta numerosa presencia de empresas pequeñas, que disponían de una sola concesión que además, por lo general, era de escaso recorrido entre dos pueblos importantes cercanos o bien de conexión entre un pueblo y su estación de ferrocarril, tenía una estructura empresarial muy básica con escasa capitalización y un nivel de empleo también reducido, ya que en algunos casos el propio dueño del vehículo era a su vez, capitalista y conductor. Esto dibuja, necesariamente, un panorama de precariedad y movilidad muy elevado en estas primeras empresas que fue muy común en estos primeros momentos⁴⁰.

Alsina Graells acaparaba a la altura de 1930 gran parte de los servicios de transporte por carretera que se realizaban en las provincias de Almería, Granada y Jaén. El menor papel jugado en esta última provincia (un 32 % de los kilómetros en explotación) contrastaba con el claro dominio ejercido en Granada (más del 70 %) y en Almería (51 %). Autedia, en Granada, y Ureña Peragón, en Jaén, se constituirán como empresas de rango medio y que harán, de lejos, la competencia a la empresa dominante, disponiendo de una red superior a los 100 km en explotación. También merece especial atención la presencia de un interesante número de servicios urbanos (hasta 15) contratados en las principales ciudades (Granada, Almería, Jaén, Linares) y que enlazaban los centros urbanos y los hoteles con las estaciones de ferrocarril de esas ciudades⁴¹.

³⁸ La relación de apoderados con el lugar de actuación se cita a continuación: Gaspar Escudé Ferrero, Seo de Urgell; Aurelio Bautista Cobacho, Pons; Elías Verde González, Cuenca; José Haro Jiménez, Granada; Humberto Monche Cancela, Murcia; Francisco Carmona Martínez, Almería; Antonio Sánchez Horcajada, Úbeda; Gabriel Escribano Cabello, Córdoba. AGA, Obras Públicas, Caja 1205, Carpeta 1, Documento 1.

³⁹ RODRÍGUEZ LÁZARO (2001). Según este autor, otros casos puntuales de monopolización serían: los Automóviles de Lurca S. A. (ALSA), la Compañía de Automóviles de Álava o la Hispano de Fuente Ensegueres en Castellón, además de la citada Alsina Graells S.A.

⁴⁰ Sin embargo, una vez consolidadas las explotaciones, aunque se tratase de líneas muy modestas, podemos detectar su presencia en la actualidad: Autedia (y Maestra), Ureña, Bernardo, Marín (y Amat), Ramón del Pino, Plaza... Algunas de ellas se han unido y otras han ampliado sus servicios, pero en todos los casos superan los 75 años de actividad empresarial.

⁴¹ En algún caso, como Granada o Linares el papel más destacado dentro del transporte urbano sería realizado por el servicio de tranvías electrificados que se desarrollarían con esplendor a lo largo del siglo XX, MONCLÚS y OYÓN (1996). Sobre la importante red tranviaria de Granada se puede consultar el trabajo de NÚÑEZ ROMERO-BALMAS (1999).

Cuadro 4. Distribución empresarial del transporte por carretera en el Sureste andaluz, 1930.

Provincias y Empresas		Nº concesiones	%	Nº kilómetros	%
Almería	Alsina Graells	9	27,3	460	51,4
	Servicios urbanos	4	12,1	8	0,9
	Otros	20	60,6	427	47,7
	Total Almería	33		895	
Granada	Alsina Graells	20	55,6	777	70,4
	Autedia	5	13,9	210	19,0
	Servicios urbanos	7	19,4	14	1,3
	Otros	4	11,1	102	9,2
	Total Granada	36		1.103	
Jaén	Alsina Graells	11	22,0	424	32,9
	Ureña Peragón	5	10,0	135	10,5
	Servicios urbanos	4	8,0	8	0,6
	Otros	30	60,0	722	56,0
	Total Jaén	50		1.289	
Sureste andaluz	Alsina Graells	40	33,6	1.661	50,5
	Autedia	5	4,2	210	6,4
	Ureña Peragón	5	4,2	135	4,1
	Servicios urbanos	15	12,6	30	0,9
	Otros	54	45,4	1.251	38,1
	Total Sureste andaluz	112		3.287	

FUENTE: Elaboración personal a partir de *Estadística del Impuesto sobre los transportes de viajeros y de mercancías por las vías terrestres y fluviales, 1930*.

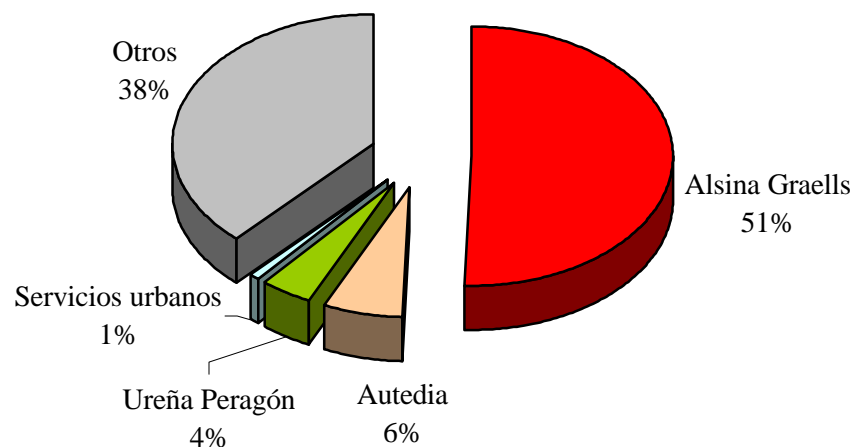
El Gráfico 1 pone de manifiesto de una manera más explícita el alcance del monopolio que ejercería Alsina Graells en el transporte mecanizado por carretera en el Sureste andaluz, acaparando el 33,6 % de las concesiones operativas en el Sureste andaluz que sumaban un total de 1.661 km, más del 50 % del total explotado en ese momento. Por su parte las empresas Autedia y Ureña Peragón escasamente alcanzaban el 6 y 4 % respectivamente del kilometraje en explotación, el resto, excluidos los servicios urbanos, y hasta un total de 54 empresas sólo disponían de un 38 % de los kilómetros.

La distribución espacial y las políticas de expansión de las empresas dedicadas al transporte por carretera en el Sureste andaluz pueden ser seguidas en el

Mapa 1 en el que se han representado las concesiones de líneas de autobuses para transporte de viajeros y mercancías, A y B, que se realizaban en el Sureste andaluz. Dada la relevancia de Alsina Graells se han destacado sus líneas en color rojo, señalándose en verde las líneas de Autedia y el resto en color azul. También se pueden localizar en el mapa la red ferroviaria de la zona y su estrecha relación, en algunos casos, con el servicio de automóviles. Las principales estaciones de ferrocarril con servicio de transporte de automóviles se han indicado convenientemente. Finalmente, y

en aras a una mayor claridad en el mapa, se han eliminado aquellas carreteras que no contaban con servicio de automóviles y que, básicamente, se centraban en los enclaves centrales de la Alpujarra, de Granada y de Almería, a lo largo de la problemática carretera de primer orden de Estación de Vilches (Jaén) a Almería, y en las tierras altas de las tres provincias en especial en los sectores más orientales de la provincia de Granada⁴².

Gráfico 1. Concentración empresarial del transporte mecanizado por carretera en el Sureste andaluz.

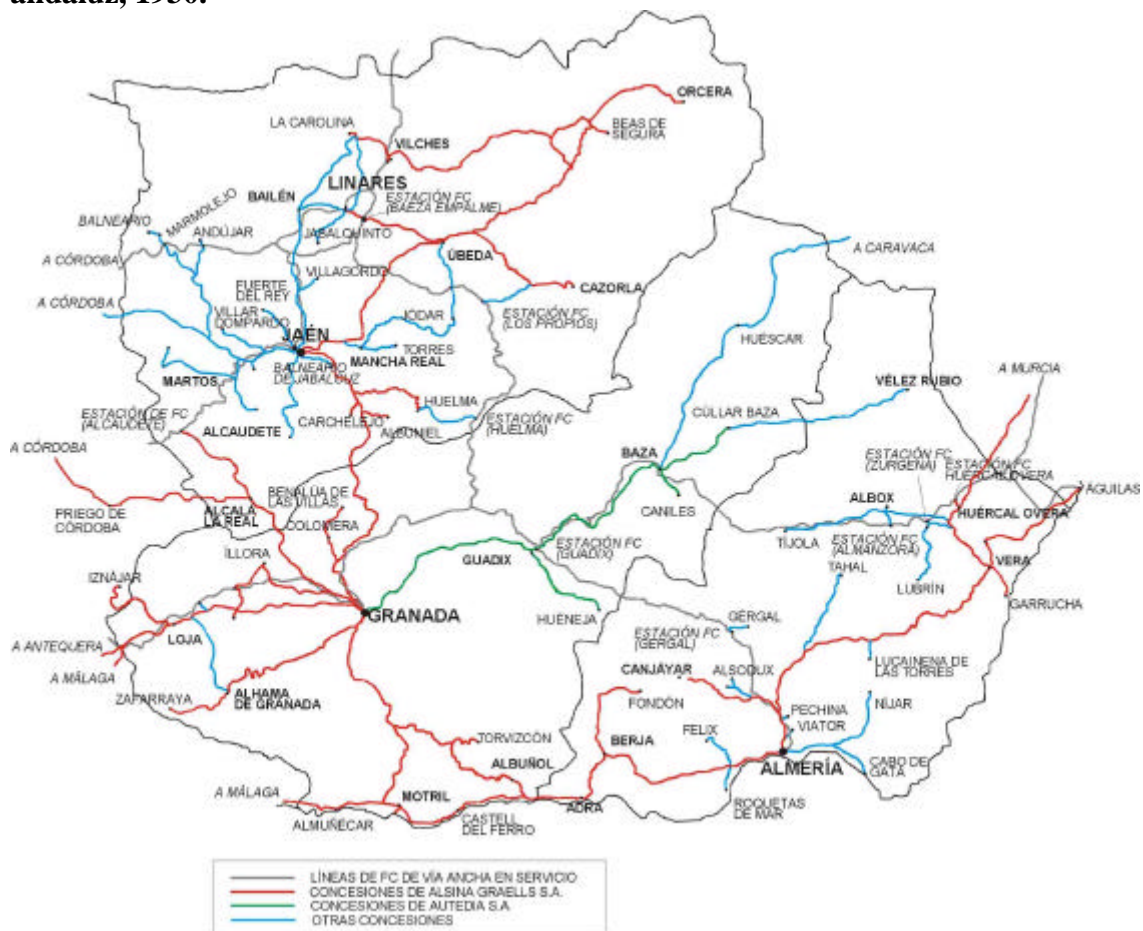


FUENTE: Datos de Cuadro 4.

La especial relevancia de la red de Alsina Graells cobra aún más importancia a la vista del mapa, en el que se puede apreciar como la red se extiende en sentido nortesur a lo largo de los núcleos más poblados de las provincias de Jaén y Granada y siguiendo el corredor de la carretera de primer orden de Bailén a Málaga, continuándose hacia el sur para conectar en Motril con el otro gran eje, el litoral que engancharía desde Málaga hasta Murcia pasando por la propia capital almeriense y extendiéndose a las principales ciudades de esta provincia, Berja, Canjáyar, Garrucha y el enlace a Águilas (Murcia). Igualmente, en el sector occidental, se realiza la conexión entre Granada y Córdoba (a través de Priego) y Sevilla (a través de Antequera). El último brazo de la red se registra en el sector nororiental, en la rica comarca de la Loma y entre las ciudades de Linares, Úbeda, Cazorla y Orcera, principales núcleos de toda esta zona.

⁴² Un completa identificación de esta red y sus principales periodos de construcción se pueden comprobar en CUÉLLAR VILLAR (2001b).

Mapa 1. Líneas de transporte por carretera y redes empresariales en el Sureste andaluz, 1930.



FUENTE: Elaboración personal a partir de AGA, Obras Públicas, Cajas 56-60, 81-84 y 1205-1208; *Estadística del Impuesto sobre los transportes de viajeros y de mercancías por las vías terrestres y fluviales, 1930.*

Quedaban, pues, pocos espacios que Alsina Graells no pudiera acaparar. Sólo los corredores de Jaén a Córdoba (Ureña Peragón), Jaén-Bailén-La Carolina (Empresa Plaza) y todo el corredor transversal intrabético Granada-Guadix-Baza-Los Vélez, que era cubierto por Autedia.

La especial relación que existió entre la presencia del ferrocarril y el desarrollo de los servicios de automóvil también lo podemos verificar en numerosos casos a lo largo de las diferentes líneas en explotación. Pero llamativa es, dentro de esta relación positiva entre el ferrocarril y las líneas de autobuses, la ausencia de una relación consistente a lo largo de la línea ferroviaria de Linares a Almería, con escasa relación de empresas de transporte que enlazaban en sus estaciones, si se exceptúan los casos puntuales de Jódar y Cazorla, algo alejadas del núcleo urbano, y los centros principales de Almería, Guadix y Baeza Empalme. Sin duda estas deficiencias están en lo desacertado de su elección y los problemas de explotación y rentabilidad que tuvo la compañía ferroviaria⁴³.

Llama así mismo la atención, la fuerte presencia de las empresas ferroviarias más importantes en servicios de carretera de cierta envergadura. En su afán por no perder el gran negocio que se presentaba e intentar establecer una lucha de competencias con los servicios de transporte de carretera a los que se consideraba

⁴³ CUÉLLAR VILLAR y SÁNCHEZ PICÓN (1999).

causante, en cierta medida, de la crisis generalizada que atravesaba el sector ferroviario⁴⁴. Así Mza, Norte u Oeste, y posteriormente la propia Renfe, además de numerosas compañías de tranvías y de servicios urbanos participaron con distinta suerte en la avalancha de peticiones que se realizaban sobre las más insospechadas líneas. En el Sureste es especialmente llamativo el fuerte pleito que mantuvo la empresa de tranvías de La Loma con la propia Alsina Graells por la concesión del transporte entre Úbeda y la Estación de ferrocarril de Baeza Empalme, punto de conexión de los ferrocarriles de Mza y Sur de España-Andaluces y que tenía también prevista la frustrada conexión del ferrocarril de Baeza a Utiel⁴⁵.

Esta importante actividad generó, a su vez, una importante demanda de suministros industriales, desde los ya referidos combustibles y lubricantes, pasando por neumáticos y toda clase de repuestos, hasta las mejoras y modificaciones en las carrocerías de los vehículos que se ponían en circulación. La industria del automóvil necesitaba cubrir de manera creciente una demanda que no cesaba ante el aumento de los servicios. Nuevamente, como en otros aspectos de la historia económica española reciente, el papel jugado por el sector exterior como principal suministrador fue esencial⁴⁶. Sin embargo en este panorama de clara dependencia del exterior y de insuficiencia de la producción nacional destaca la relevancia de la empresa catalana Hispano-Suiza que alcanzaría una cuota de mercado muy apreciable, además de una diversificación de la oferta muy variada y adaptable a las condiciones de las líneas en las que debía prestar servicio⁴⁷.

El papel jugado por Hispano Suiza en el capítulo de las concesiones de líneas de transporte ya desde la temprana fecha de 1910 había sido muy destacado. Además, podemos detectar un particular acuerdo con la empresa de transporte Alsina Graells S.A. que tomó a la industria catalana como principal suministrador de sus servicios⁴⁸. Incluso recurrió, en algunos casos, a una activa presencia en los Consejos de Administración de algunas compañías de transporte y participar así más directamente en los encargos de material⁴⁹. Sin duda, esta intensa colaboración con Alsina Graells, fue el motivo que provocó la masiva presencia de los *Hispano Suiza* en las duras carreteras del Sureste⁵⁰. Otras marcas y modelos, casi exclusivamente procedentes del mercado exterior surtirían al resto de las empresas, entre la que sorprendentemente los modelos de Hispano Suiza prácticamente no tienen presencia alguna⁵¹.

A partir de 1940, los primeros datos obtenidos nos confirman la persistencia del sistema tal y como se había diseñado en los años precedentes, esto es, una numerosa proliferación de empresas de pequeño tamaño y reducidas líneas, mientras, como contraste, la presencia de Alsina Graells se agigantaba y ampliaba su monopolio en la

⁴⁴ JIMÉNEZ ONTIVEROS (1932). Más recientemente es interesante la valoración de RODRÍGUEZ LÁZARO (2001).

⁴⁵ AGA, Obras Públicas, Carpeta 5, Documento 1.

⁴⁶ LÓPEZ CARRILLO (1998); ESTAPÉ-TRIAIY (1999).

⁴⁷ LAGE (1995).

⁴⁸ También se puede confirmar este tipo de acuerdo con otras empresas destacadas, como ALSA, o El Progreso. URIOL SALCEDO (1992), pág. 219.

⁴⁹ CIURÓ GABARRÓ (1970), pp. 82-86.

⁵⁰ Aunque contabilizamos más de 50 vehículos declarados en los contratos de concesiones, es evidente que su número real era bastante inferior, ya que aprovechaban las líneas y los recorridos para propiciar economías de escala que redujeran considerablemente el material a utilizar. Esto podían conseguirlo mediante un uso más intensivo del material que descansaba sólo lo necesario para pasar por los talleres. Los modelos más comunes fueron los 30/40 CV y 22 plazas de capacidad, para líneas pequeñas y medianas, y los 40/50 CV de 34 plazas que funcionaban en líneas de mayor demanda.

⁵¹ Los modelos de Chevrolet, 10 CV de 14 plazas y NAG, 40/45 CV de 22 plazas, como los utilizados por la empresa Autedia, tendrían especial presencia en estas empresas menores.

red principal, estableciendo ahora comunicaciones con las Alpujarras y con el interior del Valle del Almanzora. Del total de 1.394 km de líneas concedidos en la provincia de Almería en el año 1945, un 69,6 % (970 km) correspondían a la compañía catalana, mientras el resto se encontraba fuertemente atomizado en pequeñas líneas de las que la de mayor recorrido era de Almería a Carboneras con un total de 64 km⁵². Igualmente en Granada y Jaén esa red se había ampliado con servicios directos a Córdoba o a Ugíjar y Berja⁵³.

En este periodo se agudizarían los problemas de explotación, en especial para las empresas menores, que habrán de soportar fuertes restricciones de combustibles y lubricantes, lo que, unido a la creciente falta de material motor que no había sido renovado desde el decenio anterior, obligaba a realizar los servicios en un estado muy precario y con evidentes deficiencias en vehículos viejos y mal conservados.

4. Conclusiones

Sobre las características de las empresas de transporte por carretera la teoría económica constata el protagonismo de un gran número de empresas pequeñas actuando en dura competencia. Igualmente, las características de la "planta móvil" entran en claro contraste con las de la infraestructura o planta fija, teniendo un coste inferior, lo que posibilita ese acceso más generalizado al negocio, aunque la vida es mucho menor y necesita una renovación de material en plazos más cercanos, 10 a 20 años a lo sumo. También ofrece usos más alternativos, es más flexible que la infraestructura, y la posibilidad de economías de escala, aunque sí está presente, es más limitada⁵⁴. Surgen así por doquier numerosas empresas de transporte mecanizado, al amparo de una notable evolución tecnológica, y que necesitan un escaso capital para su conformación. Los cambios normativos van a propiciar una mayor concentración empresarial, especialmente en torno a ciudades y líneas principales, quedando otros lugares más apartados bajo la explotación de pequeñas empresas de carácter muy local.

Esta flexibilidad de las empresas de transporte mecanizado por carretera, en claro contraste con el que el negocio ferroviario -que integraba infraestructura y explotación- no arrastra necesariamente a una identidad de oposición sino de complementariedad. La actuación a una escala más reducida de coches y autobuses en cuanto a carga y número de personas la hace más rentable a distancias cortas⁵⁵, en las que el ferrocarril entra en deseconomías de escala provocadas por las rupturas de carga y los incómodos transbordos. Surgen así numerosos encuentros entre el ferrocarril y la carretera verificados a través de relaciones intermodales que permitían a ciudadanos y mercancías llegar a los lugares de destino a menor coste y con mayor celeridad, independientemente si los puntos de origen o destino disponían de ferrocarril o no.

Queda, pues, de manifiesto el surgimiento de un proceso económico, social y cultural que tendría un especial papel en la segunda mitad del siglo XX, en el que el automóvil se convertiría en un bien de consumo habitual, y que ya desde los primeros momentos se atisbó la importancia del fenómeno de la automoción en el conjunto de los sistemas de transporte, y en esa continua referencia que era el ferrocarril, se llegaba a

⁵² AGA, Obras Públicas, Caja 1205, Carpeta 1, Documento 7.

⁵³ AGA, Obras Públicas, Caja 84.

⁵⁴ THOMSON (1976), pp. 41-55.

⁵⁵ D'ENTREMONT (1997), pp. 344-349.

afirmar "que nos hallamos en vísperas de una transformación más considerable que la emprendida por Watt y Stephenson"⁵⁶.

Bibliografía

ARTOLA, Miguel (Dir.) (1978) *Los ferrocarriles en España (1844-1943)*. 2 vols. Madrid. Servicio de Estudios del Banco de España.

ALZOLA MINONDO, P. (1994 [1899]): *Las obras públicas en España*. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid.

CIURÓ GABARRÓ, Joaquín (1970): *Historia del Automóvil en España*. Ediciones CEAC, Barcelona.

CUÉLLAR VILLAR, Domingo (1998): "Almería, 1898: atraso e incomunicación", en Seminario *La Crisis de Fin de Siglo en la provincia de Almería: El Desastre de 1898*. Almería, Instituto de Estudios Almerienses.

— (2001a): "Un modelo ferroviario de ciclo minero: Auge y caída del ferrocarril en el Sureste andaluz", en *II Congreso de Historia Ferroviaria*, Sección Economía. Formato CD-Rom.

— (2001b): "Las Carreteras en el Sureste Andaluz (1850-1940): Organización del Territorio y Formación de Capital", *3^{er} Congreso de Historia de Andalucía*, Sesión de Historia Contemporánea. Córdoba, 2-6 de abril de 2001.

CUÉLLAR VILLAR, Domingo y SÁNCHEZ PICÓN, Andrés (1999): "El impacto de un ferrocarril periférico: la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España (1889-1929)", en Miguel Muñoz, Jesús Sanz y Javier Vidal (ed.), *Siglo y medio de ferrocarril en España, 1848-1998*, pp. 619-643. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.

D'ENTREMONT, Alban (1997): *Geografía Económica*. Cátedra Geografía, Madrid.

ESTAPÉ-TRIAY, Salvador (1999): "State and Industry in the 1940's: The Spanish Automobile Industry", *Social Science Research Network*, Electronic Library. www.ssrn.com.

GÓMEZ MENDOZA, A. (1991): "Las obras públicas, 1850-1935", en COMÍN COMÍN, F. y MARTÍN ACEÑA, P. (dir.), *Historia de la Empresa Pública en España*, pp. 177-204. Espasa Calpe, Madrid.

— (1999): "Caballo de sangre, caballo de vapor en el transporte de fines del siglo XIX", en *Doctor Jordi Nadal: La industrialización y el desarrollo económico de España*. Vol. 1, pp. 720-735. Universitat de Barcelona, Barcelona.

HERRANZ LONCÁN, A (1997): "Una aproximación al impacto de las infraestructuras sobre el crecimiento económico español, 1859-1935", en *II Encuentro de Historia Económica*, tomo I, 705/1. Universidad Internacional Menéndez y Pelayo, Valencia.

⁵⁶ REVISTA ILUSTRADA DE BANCA, FERROCARRILES, INDUSTRIA Y SEGUROS (1904). El articulista se hacía eco de la opinión de Sir Henry Norman, miembro del Parlamento británico y director de la revista *The World's Work*.

JIMÉNEZ ONTIVEROS, F. (1932): *El automóvil y el ferrocarril. La competencia que ofrecen al ferrocarril los transportes mecánicos por carretera. La construcción de nuevos ferrocarriles*. Blass S.A., Madrid.

JURADO SÁNCHEZ, J. (1988): *Los caminos de Andalucía en la segunda mitad del siglo XVIII (1750-1808)*. Universidad de Córdoba, Córdoba.

LAGE, Manuel (1995): *Hispano-Suiza, Pegaso: un siglo de camiones y autobuses*. Lunweg, Barcelona.

LÓPEZ CARRILLO, J.M. (1998): *Los orígenes de la industria de automoción en España*. Universidad Europea-CEES, Madrid.

MADRAZO MADRAZO, S. (1984): *El sistema de transportes en España, 1750-1850*. 2 vols. Turner, Madrid.

MARTÍNEZ LÓPEZ, David (1998): "La red de transportes", en TITOS MARTÍNEZ, M. (coord.), *Historia Económica de Granada*. Asukaria Mediterránea S.L. y Cámara oficial de Comercio, Industria y Navegación de Granada, Granada, pp. 87-101.

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS (1940): *Plan General de Obras Públicas*. Madrid.

NÚÑEZ ROMERO-BALMAS, Gregorio (1999): *Raíles en la ciudad. Ciudad y empresa en torno a los tranvías de Granada*. Ayuntamiento de Granada, Fundación Caja de Granada, Granada.

OLIVER ROMÁN (1906): "Servicios Públicos de Transportes con Automóviles", *Revista de Obras Públicas, Edición Industrial*, nº 1582, pp. 1-4. 18 de enero de 1906.

REVISTA ILUSTRADA DE BANCA, FERROCARRILES, INDUSTRIA Y SEGUROS (1904): "Los automóviles y los Caminos de Hierro", *Revista Ilustrada de Banca, Ferrocarriles, Industria y Seguros*, pp. 263-265.

RINGROSE, D. (1972): *Los transportes y el estancamiento económico en España (1750-1850)*. Tecnos, Madrid.

RODRÍGUEZ LÁZARO, Javier (2001): "Caminos ordinarios y caminos de hierro: el Estado y las compañías ferroviarias ante el desarrollo del transporte por carretera mediante vehículos de tracción mecánica en España, 1924-1936", *II Congreso de Historia Ferroviaria*, Sección Institucional. Formato CD-Rom.

TERÁN, F. (1909): "Los nuevos presupuestos y las nuevas exigencias del tráfico respecto al estado de viabilidad de las carreteras", *Revista de Obras Públicas*, nº 1776, pp. 469-473. 7 de octubre de 1909.

THOMSON, J. M. (1976): *Teoría económica del transporte*. Alianza Universidad, Madrid.

URIOL SALCEDO, José Ignacio (1992).: *Historia de los caminos de España. Vol. I: Hasta el siglo XIX. Vol. II: Siglos XIX y XX.* Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid.

VELARDE FUERTES, J. (1968): *Política económica de la Dictadura.* Guadiana Public., Madrid.

VILLEGAS MOLINA, Francisco (1979): "Factores geográficos y red de carreteras en Andalucía Oriental", en *Estudios Regionales*, Extra, Vol. I, pp. 37-68. Málaga.

VIVES, Blas (1925): *Los transportes mecánicos por carretera. Exposición crítica de los preceptos del Real Decreto de 4 de julio de 1924 y de sus disposiciones complementarias.* Madrid.