

**FERROCARRIL, CARRETERA Y TERRITORIO:
LOS SERVICIOS FERROVIARIOS Y LOS SERVICIOS REGULARES DE
TRANSPORTE DE VIAJEROS MEDIANTE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN
MECÁNICA EN LA PROVINCIA DE CIUDAD REAL, 1924/1936**

Francisco Javier Rodríguez Lázaro

ETSI de Caminos, Canales y Puertos. Universidad de Castilla-La Mancha

José María Coronado Tordesillas

ETSI de Caminos, Canales y Puertos. Universidad de Castilla-La Mancha

Resumen

Tras algunos intentos fallidos, que pueden documentarse desde los últimos años del siglo XIX, el establecimiento efectivo de líneas regulares de transporte de viajeros mediante vehículos de tracción mecánica se inició en España durante los últimos años de la primera década del siglo XX. La proliferación de líneas reclamó pronto la regulación del sector, pero habría que esperar hasta 1924, año en que se encontraban ya en explotación 456 líneas regulares de transporte de viajeros, para que la Administración se hiciera eco de tal necesidad. En virtud de un Real Decreto promulgado el 4 de julio de aquel año se crearon la Junta Central y Juntas Provinciales de “transportes mecánicos rodados sobre vías ordinarias del Estado”, quedando a su cuidado la tramitación, concesión y control de las líneas solicitadas por las empresas o particulares interesados en la puesta en marcha de tales servicios.

Si bien el sistema de concesión de líneas, que se estableció en régimen de exclusividad, planteó una fuerte polémica, el número de concesiones otorgadas observó considerables incrementos anuales a partir de 1925, y en 1930 se hallaban en servicio un total de 1.196 líneas regulares de transporte de viajeros en régimen de concesión para su explotación en exclusiva. En lo que toca a la prestación de los servicios, sujetos en gran medida a las posibilidades de los vehículos y el estado de las carreteras, los trayectos de largo recorrido supusieron una excepción, resultando mucho más frecuentes las conexiones entre núcleos urbanos próximos o entre una o varias poblaciones y la estación ferroviaria más cercana.

Por lo demás, el desarrollo del sector coincidió en el tiempo con la grave crisis estructural que sufrieron los ferrocarriles españoles desde los años centrales de la segunda década del siglo, denunciando pronto las compañías ferroviarias tanto las pérdidas derivadas de la competencia de la carretera en términos de captación y transferencia de tráfico, como la fuerte desigualdad fiscal, muy perjudicial para el ferrocarril, a la que se encontraban sometidos ambos sectores.

Expuesta la dinámica de crecimiento de los servicios regulares de transporte de viajeros por carretera en España, y una vez planteada la respuesta del sector ferroviario, el análisis de los servicios regulares de transporte de viajeros por carretera en la provincia de Ciudad Real, objeto de la segunda parte de la comunicación, permite explorar con mayor detalle algunas de las cuestiones planteadas. Por una parte, y atendiendo a su

implantación, resulta incuestionable que, hacia 1930, tales servicios habían observado un notable desarrollo pero seguían desempeñando una función claramente subsidiaria respecto al ferrocarril. Por otra, parece evidente que, en las escasas relaciones donde fue posible, la presunta competencia de la carretera no supuso amenaza alguna para el ferrocarril. A tal respecto, y para un territorio como el considerado, la comparación entre la oferta de ambos medios de transporte otorga escasa credibilidad al recurrente argumento de la competencia que la carretera habría planteado al ferrocarril en la década previa a 1936.

1. Introducción

1.1. Los primeros servicios regulares de transporte de viajeros mediante vehículos de tracción mecánica en España. 1907/1936

Como es sabido, el origen y primer desarrollo de los servicios regulares de transporte de viajeros y mercancías por carretera mediante vehículos de tracción mecánica se produjo en paralelo al propio desarrollo del automóvil. Si, tímidamente tras la construcción de las primeras líneas, y de manera explícita una vez aprobada la Ley General de Ferrocarriles de 1855, la atención de legisladores, empresarios y técnicos se había volcado en la construcción y explotación de la red ferroviaria, fue durante las primeras décadas del nuevo siglo cuando, advirtiendo el potencial del nuevo tipo de tracción, los intereses de unos y otros se reorientaron lentamente hacia la carretera.

El parque de vehículos de tracción mecánica inició con el siglo XX un lento despegue, y frente a los 3 automóviles matriculados en el país en 1900, se registraron 71 vehículos en 1905, 999 en 1910, y 1.210 en 1915. En el último año señalado, el total de matriculaciones acumuladas al origen ascendía a 11.765 (tabla 1).

Año	vehículos matriculados	matriculaciones acumuladas (desde 1900)	matriculaciones anuales por cada 1.000 habitantes
1900	3	3	0,0001
1901	65	68	0,0034
1902	40	108	0,0021
1903	46	154	0,0024
1904	50	204	0,0026
1905	71	275	0,0037
1906	192	467	0,0099
1907	704	1.171	0,0361
1908	883	2.054	0,0450
1909	943	2.997	0,0478
1910	999	3.996	0,0503
1911	1.267	5.263	0,0630
1912	1.621	6.884	0,0805
1913	1.809	8.693	0,0892
1914	1.862	10.555	0,0912
1915	1.210	11.765	0,0589

Tabla 1. Evolución del parque móvil entre 1900 y 1915. Fuente: Gómez Mendoza, 1989.

En 1897, tres años antes de iniciarse el proceso de matriculación de automóviles, se dictaron ya las primeras reglas para la circulación de “vehículos que no sean movidos por la fuerza animal”. Aquel año, José Hernández Bermúdez, vecino de Guadix, había

solicitado autorización para sustituir la fuerza animal por la de vapor en la línea que explotaba entre Berja a Almería. Trasladó Fomento la solicitud a la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, en cuyo dictamen se advirtió sobre “la ya múltiple y variada colección de sistemas de tracción por las carreteras ordinarias”, proponiendo algunas reglas de carácter general en relación con la circulación de vehículos automóviles. Tres años más tarde, coincidiendo con las primeras matriculaciones de vehículos de tracción mecánica, una Real Orden de 17 de septiembre de 1900 aprobó el primer Reglamento para la circulación de automóviles por las carreteras del Estado.

Sería, precisamente, poco antes de finalizar el siglo XIX, cuando particulares interesados en las posibilidades del nuevo tipo de tracción intentaron poner en marcha los primeros servicios regulares de transporte de viajeros por carretera en España. Ya en 1899, poco antes de concluir el siglo, procuraron ponerse en servicio diversas líneas regulares de transporte de viajeros mediante ómnibus automóviles de tracción vapor. Es el caso de las de Vitoria a Bilbao¹, Oviedo a Lluarca², La Coruña a Santiago³, o la de Pamplona a Estella, Sangüesa, Baztán, Elizondo e Irún⁴. Se trata, en todo caso, de proyectos que no llegaron a fructificar, tanto por razones económicas como por motivos de tipo técnico. Los costes de explotación de las líneas superaron frecuentemente las previsiones de sus promotores, y tanto las habituales averías que sufrían los vehículos, como la inadecuación de las carreteras al nuevo tipo de tracción, imposibilitaron el desarrollo regular de los servicios.

La precariedad y escasa fortuna de las experiencias efectuadas mediante vehículos de vapor corrió pareja al progresivo éxito del motor de combustión interna, y los proyectos de establecimiento de servicios regulares de transporte de viajeros mediante vehículos con motor de explosión sucedieron con éxito a aquellas primeras tentativas. Fue, concretamente, a partir de 1907, cuando se inició la explotación estable de las primeras líneas.

El 15 de diciembre de aquel año entró en servicio la que cubriría el itinerario de Cáceres a Trujillo⁵. La carretera de segundo orden que separaba ambos núcleos no presentaba especiales problemas para el tránsito de vehículos, aunque, como en tantos otros casos, su conservación resultara deficiente. El material adquirido por los promotores de la empresa se componía de tres ómnibus automóviles de la casa *SAG (Siiddeutsche Automobilefabrik Gaggenau)* adquiridos en Alemania. El más pequeño, de 24 CV y cuatro cilindros gemelos, había importado 25.000 pesetas y era capaz para ocho pasajeros. Los otros dos, de 40 CV y cuatro cilindros gemelos, habían costado 35.000 pesetas, y podían transportar hasta dieciséis viajeros. Continuando el esquema tipológico de los ómnibus de tracción vapor, heredado a su vez de la disposición de las diligencias, contaban con berlina (1ª clase), dispuesta en la parte delantera de la caja y con capacidad para seis viajeros situados tres a tres en sentido transversal al de la

¹ Martín Zurimendi, 1997.

² Casariego, 1973.

³ González Martín, 1995.

⁴ Oliver, 1997.

⁵ España Automóvil, 1907; Samaniego, 1908a.

marcha, e interior (2ª clase), situado en la parte posterior de la caja y con acceso desde la trasera del vehículo, dotado de dos banquetas laterales con capacidad para cuatro viajeros cada una. En ambos casos, la zona correspondiente al conductor y el interventor estaba únicamente techada. El ómnibus más pequeño iba equipado con ruedas con neumáticos en la parte delantera y llantas macizas traseras. Los otros dos, con llantas macizas, siendo dobles las traseras. La capacidad de carga de equipaje era de 200 y 400 kilogramos respectivamente.

Los servicios se efectuaban realizando paradas en Marimarco, Venta y Serrezuela, empleando los ómnibus unas dos horas en hacer el recorrido completo. La velocidad media desarrollada en el trayecto era de unos 24 km/h. Tanto en Cáceres como en Trujillo, contaba la empresa con locales para la venta de billetes y zona de espera y, en la capital cacereña, se ofertaba a los viajeros un servicio de carruajes para conectar con la estación ferroviaria. Los precios de los billetes para el recorrido completo eran de 7,80 pesetas en 1ª clase, y 6 pesetas en 2ª.

Empleando también tres ómnibus SAG, entró en servicio, en los primeros meses de 1908, la línea de Ávila a Piedrahita, El Barco y Béjar⁶. Los vehículos, de 40 CV, podían transportar veinte viajeros y, como en el caso de los que cubrían el itinerario de Cáceres a Trujillo, contaban con habitáculos de 1ª y 2ª clase. Dado que, al inaugurarse la línea, la carretera de El Barco a Béjar no se hallaba todavía abierta al tráfico, el servicio se inició cubriendo los 80 km que separaban Ávila y El Barco. Ofrecía la empresa un servicio diario, que partía de Ávila a las 7 de la mañana, para regresar desde El Barco a las 15,30 horas. Según relata José María Samaniego, “se han instalado a cada 20 kilómetros depósitos de agua y esencia, por la conveniencia de contar con repuestos al tener que pasar un puerto de 12 kilómetros de largo, y hay un proyecto de instalar un teléfono para el servicio exclusivo de la línea”⁷.

También en 1908, se inauguró en Asturias la línea que cubriría el itinerario de San Esteban de Pravia a Vega de Ribadeo por Muros, Cudillero, Luarca, Navia, Caridad y Castropol⁸. En este caso, los promotores del servicio habían adquirido tres ómnibus alemanes de la casa *Schneider*, de 40 CV, con habitáculos de primera y segunda clase.

Nos hemos referido hasta aquí a algunas líneas regulares explotadas mediante vehículos importados. Deben sumarse a ellas, también desde 1908, otras en las que se emplearon los primeros ómnibus automóviles *Hispano-Suiza*. Según Joaquín Ciuró, la primera línea servida por *Hispanos* cubrió desde aquel año el servicio de Artesa de Segre a Tàrrega, en Lleida, mediante cuatro vehículos matriculados con los números L-6, L-9, L-13 y L-20. La empresa explotadora, radicada en Artesa, era propiedad de Martín Bruno Maluquer, y había sido titulada con el nombre de *Hispano-Montañesa*⁹. También

⁶ Samaniego, 1908b.

⁷ Idem.

⁸ Samaniego, 1908c.

⁹ Ciuró, 1970.

entre las primeras se encuentra la línea que, en Pontevedra, cubrió, a partir de mayo de 1908, el itinerario de Vigo a Baiona.

Inicialmente, el trayecto fue servido por un solo vehículo, con capacidad para ocho pasajeros, que efectuaba dos servicios diarios en ambas direcciones¹⁰. La actividad de *Hispano-Suiza* resultó fundamental en el primer desarrollo del transporte de viajeros y mercancías mediante vehículos de tracción mecánica. A la construcción de vehículos de alta calidad, sumó una interesante actividad financiera con objeto de animar y facilitar la creación de nuevas compañías de transporte por carretera. Estableció la compañía una suerte de *leasing*, estudiando la viabilidad de las demandas recibidas y entregando los vehículos necesarios para la puesta en marcha de los servicios, y permitiendo aplazar su pago a la obtención de beneficios por parte del particular o empresa explotadora de la línea. Si ésta no ofrecía beneficios, los vehículos eran devueltos al fabricante y, si el rendimiento era positivo, ambas partes rescindían su compromiso tras el correspondiente pago. No es extraño que muchas de las primeras empresas que emplearon *Hispanos* compusieran su denominación sumando el nombre de la compañía al topónimo que refería al área geográfica en que desarrollaban sus servicios¹¹.

Junto a los servicios de transporte cubiertos mediante *Hispanos*, siguieron inaugurándose otros en que se emplearon vehículos importados. Es el caso de las líneas de Burgos a Aranda por Lerma y de Burgos a Melgar de Fernamental por Villadiego, explotadas, desde noviembre de 1910, mediante ómnibus franceses *Saurer*¹².

La tendencia apuntada en 1910 se consolidó en los años sucesivos, implantándose en el país, desde la segunda década del siglo, numerosas líneas regulares de transporte de viajeros por carretera.

A lo largo del período descrito, y aunque la proliferación de líneas regulares reclamara la regulación del sector, no se había establecido legislación alguna en relación con el transporte de viajeros y mercancías por carretera. Habría que esperar a 1924, año en que se encontraban ya en explotación 456 líneas de transporte de viajeros¹³, para que la Administración se hiciese eco de tal necesidad. En virtud de un Real Decreto promulgado el 4 de julio de aquel año se crearon la *Junta Central* y *Juntas Provinciales* de “transportes mecánicos rodados sobre vías ordinarias del Estado”, quedando a su cuidado la tramitación, concesión y control de las líneas solicitadas por las empresas o particulares interesados en la puesta en marcha de tales servicios.

La Junta Central de Transportes quedó compuesta por el Director General de Comunicaciones, el Director General de Obras Públicas, el Jefe del Centro Electrotécnico y de Comunicaciones, delegados de los Ministerios de Hacienda y Trabajo, Comercio e Industria, un representante del Real Automóvil Club de España, un

¹⁰ González Martín, 1995.

¹¹ Lage, 1995.

¹² España Automóvil, 1911.

¹³ Marañón, 1933.

representante de la Cámara Oficial de Industria, un representante de la Cámara Oficial de Comercio, y tres representantes de las empresas españolas de automóviles.

Según lo establecido en el Real Decreto, las solicitudes para establecer líneas de transporte se dirigirían a la Junta Provincial correspondiente, o a la Junta Central, según afectaran a una o a más de una provincia. Las solicitudes deberían acompañarse de una memoria descriptiva del servicio, incluyendo el itinerario, las paradas, el horario, las tarifas, el número y capacidad de los vehículos, etc. Solicitada la línea, y elaborado por la Junta el pliego de condiciones, sería ésta objeto de licitación, determinando la Junta la proposición más ventajosa y otorgando la concesión de la línea “con el carácter de exclusiva”. Sólo excepcionalmente, y a juicio de la Junta, podría otorgarse más de una concesión para cubrir un trayecto. En la licitación, tendría derecho de tanteo aquel peticionario que ya estuviera explotando la línea objeto de concesión, o quienes explotaran líneas que fueran prolongación o tuvieran puntos de contacto con la solicitada. La concesión se otorgaría mediante escritura pública, por un período máximo de veinte años, quedando obligado el concesionario al transporte gratuito de la correspondencia pública, así como a la satisfacción de un canon para conservación de la carretera objeto del trayecto.

En sus disposiciones transitorias, se refería el Real Decreto a los casos en que ya se encontrara en explotación más de una línea en un itinerario, concretando que debería abrirse la correspondiente licitación, existiendo derecho de tanteo bien para la empresa concesionaria del servicio de correo, bien para aquella que tuviera ya en explotación el mayor número de kilómetros en la provincia. Resuelta la licitación, y como en los demás casos, las empresas no favorecidas por la concesión deberían suspender su actividad.

El Reglamento que desarrolló la disposición, de 11 de diciembre de 1924, confirmó que no podría haber más de una concesión por línea, así como el procedimiento establecido en el Real Decreto para otorgar las concesiones. Junto con ello, se establecía que, en caso de presentarse propuestas similares, “se entenderá más ventajosa aquella en que se ofrezca emplear en la prestación del servicio material de producción nacional”, concretando en tres meses el plazo concedido a los concesionarios para verificar la apertura de la línea objeto de concesión.

Por lo demás, clasificó el Reglamento, por primera vez, los tipos de servicios públicos de transporte por carretera mediante vehículos de tracción mecánica:

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

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

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

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

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

Los servicios de clase A se otorgarían mediante concesión, según lo dispuesto en el Real Decreto de 4 de julio y el propio Reglamento. Los servicios de clase B se podrían realizar mediante autorización de la Junta de Transportes correspondiente, “que podrá otorgarla sin limitación alguna a uno o varios solicitantes, cuando el itinerario solicitado no tenga parte alguna común con una línea de la clase A. En caso contrario, la Junta determinará si el servicio es de conveniencia y compatible con el servicio de esta última clase, y requerirá al concesionario, si así lo estimase conveniente, (...) para que realice por su cuenta la totalidad del servicio solicitado o el correspondiente al trayecto común, pudiendo la Junta en caso contrario, autorizar el servicio de la clase B que se solicite”.

Los servicios de clase D deberían contratarse “por un itinerario y vehículo completos y sin que puedan tomar o dejar viajeros con billete o pago individual”, y en cuanto a los servicios de clase E, “podrán realizarse mediante autorización de la Junta de Transportes, con las mismas condiciones que los de la clase B, cuando se soliciten para un itinerario fijo, y en las de la clase D, cuando el itinerario sea libre”.

Refrendó asimismo el Reglamento, en sus disposiciones transitorias, lo establecido en el Real Decreto de referencia respecto a la situación en que más de una empresa se hallara explotando un itinerario.

El régimen de concesiones exclusivas, adoptado según la Administración con objeto de garantizar la calidad de los servicios e impedir las situaciones de competencia irregular, fue pronto contestado por la prensa, diversas entidades, y empresas y particulares. Asociando la disposición a la creación de tantos monopolios como autorizaciones se concedieran, numerosas instancias advirtieron sobre la vulneración de los derechos de las empresas existentes, propugnando la libre competencia e incidiendo sobre la posibilidad de evitar la competencia irregular, transportar gratuitamente la correspondencia y obtener un canon de conservación sin necesidad de acudir a las concesiones exclusivas¹⁴.

En respuesta a tal estado de opinión, una Real Orden de 16 de marzo de 1925 ratificó la necesidad de licitar cada línea en favor de una sola empresa concesionaria, si bien autorizó al resto de las empresas legalmente establecidas que se hallaran explotándola para que siguieran operando durante un período de cinco años, tras los cuales se haría efectivo el servicio en régimen de exclusividad. Considerada como una solución parcial, tal medida no atemperó las críticas de la prensa, las cámaras de comercio e industria y los propios empresarios¹⁵.

¹⁴ Revista de Obras Públicas, 1924; España Automóvil y Aeronáutica, 1925a; Reguant, 1925; Martínez de la Fuente, 1925; Madrid Científico, 1925a.

¹⁵ Vives, 1925; Revista de Obras Públicas, 1925; España Automóvil y Aeronáutica, 1925b.

En cualquier caso, y puesto en marcha el proceso regulador, se otorgaron, a partir de 1925, numerosas concesiones. En 1926, un Real Decreto de 20 de febrero dispuso que se podrían otorgar concesiones en caso de trayectos comunes o puntos de contacto con otros ya concedidos, correspondiendo a los nuevos concesionarios, únicamente, derecho de tránsito en la sección común. Tres años más tarde, un Real Decreto de 21 de junio de 1929 autorizó la explotación de trayectos que fueran parte de uno ya concedido, debiendo pagar al primero, el nuevo concesionario, una cantidad previamente pactada por cada viajero que utilizara el nuevo servicio. El Reglamento de 22 de junio correspondiente a esta disposición añadía que, en Madrid y Barcelona, podrían explotarse trayectos comunes, disfrutando los concesionarios de idénticos derechos, en un radio de 30 kilómetros desde la Puerta del Sol y la Plaza de Cataluña.

Corresponden estos años a un período de fuerte crecimiento del parque móvil, registrándose una notable progresión en las matriculaciones anuales de vehículos de tracción mecánica, que alcanzó máximos históricos durante el período de la Dictadura, para decaer durante la Segunda República (tabla 2):

año	vehículos matriculados	matriculaciones acumuladas (desde 1900)	matriculaciones anuales por cada 1.000 habitantes
1925	21.934	112.660	0,983
1926	25.793	138.435	1,145
1927	28.615	167.068	1,257
1928	34.495	201.563	1,501
1929	37.049	238.612	1,596
1930	25.658	264.270	1,094
1931	13.375	277.645	0,564
1932	11.185	288.830	0,468
1933	17.209	306.039	0,713
1934	23.051	329.090	0,946
1935	21.369	350.459	0,869
1936	18.837	396.296	0,791

Tabla 2. Evolución del parque móvil entre 1925 y 1936. Fuente: Gómez Mendoza, 1989.

Como en el caso de la tabla correspondiente a los primeros quince años del siglo, las cifras consignadas se refieren a matriculaciones anuales y acumuladas, y no contamos tampoco, para este período, con series sistemáticas relativas al parque en uso. Valga anotar, aunque se trate de un solo año, que el parque en circulación en 1930 ascendía a 189.650 unidades, de las que 133.305 eran automóviles y autobuses, y 56.345 camionetas y camiones¹⁶.

Desde el punto de vista de la infraestructura viaria, algunos de los servicios de transporte pudieron beneficiarse de las sustanciales mejoras efectuadas en los itinerarios

¹⁶ Dirección General del Instituto Geográfico, Catastral y de Estadística, 1933.

del Circuito Nacional de Firms Especiales a partir de 1927, transitando el resto por carreteras de macadam, inadecuadas a la tracción mecánica y afectadas, a menudo, por acusadas pendientes y alineaciones curvas de pequeño radio. La calidad de los servicios dependía en gran medida del estado de la carretera, y la velocidad media de los autobuses se situaba entre 20 y 30 km/h, ofertándose, a menudo, billetes de primera y segunda clase¹⁷.

En 1929, año que se registró el mayor número de matriculaciones anuales con anterioridad a la Guerra Civil, se hallaban en servicio 1.196 líneas de transporte de viajeros en régimen de concesión para su explotación en exclusiva. Cubrían 47.671 kilómetros, lo que supone un recorrido medio de 40 kilómetros por línea. Por lo que respecta a la distribución de las concesiones, presentaba el sector una acusada atomización, siendo mayoritario el caso en que un solo particular o empresa explotaba únicamente una o dos líneas (tabla 3):

concesiones	Concesionarios		kilómetros en explotación	
	Número	%	número	%
1	697	82,87	22.933	48,35
2	78	9,27	5.939	12,45
3	31	3,69	4.080	8,56
4	16	1,90	3.930	8,24
5	5	0,59	1.424	2,98
6	3	0,36	796	1,67
7	3	0,36	1.513	3,17
8	3	0,36	1.561	3,27
9	3	0,36	1.360	2,84
12	1	0,12	491	1,03
59	1	0,12	3.644	7,42
Total	841	100,00	47.671	100,00

Tabla 3. Estructura de los servicios regulares de transporte de viajeros por carretera en España en 1929. Fuente: Patronato Nacional del Turismo, 1930.

Tan solo 65 trayectos, de los que 13 tenían origen en Madrid, superaban los 100 kilómetros, siendo habituales los servicios entre núcleos cercanos o entre éstos y sus estaciones ferroviarias más próximas. Los itinerarios de mayor longitud corresponden a las líneas Sevilla-Lisboa, de 509 km, explotada por Arturo López, Oviedo-La Coruña, de 361 km, explotada por *Automóviles de Luarca S.A.*, Madrid-Cáceres, de 300 km, explotada por la *Empresa de Automóviles del Oeste*, y Madrid-Burgos, de 240 km, explotada por *Continental Auto S.A.* Al respecto, y desde el punto de vista de su competitividad en relación con el ferrocarril, se había estimado que en distancias mayores a 200 ó 300 km los servicios de transportes por carretera no tendrían apenas posibilidades frente al transporte ferroviario¹⁸.

¹⁷ Patronato Nacional del Turismo, 1930.

¹⁸ Rodríguez Arango, 1926.

En lo que respecta a las empresas concesionarias, resulta excepcional el caso de *Alsina-Graells S.A.*, que explotaba un total de 59 concesiones y 3.644 km de red. La empresa, radicada en Cataluña, operaba en nueve provincias, siendo especialmente significativa su actividad en Andalucía oriental. Trabajaba *Alsina*, además de en Lleida, Barcelona, Cuenca y Badajoz, en Málaga, Córdoba, Jaén, Granada y Almería, explotando 2.343 de los 4.008 km de líneas con origen en las cinco provincias andaluzas. En Almería, la empresa catalana controlaba 904 de los 1.020 km correspondientes a las 22 líneas con origen en aquella provincia. Otros casos de concentración se observan en Álava, donde la *Compañía de Automóviles de Álava* explotaba 356 de los 514 km correspondientes a la provincia vasca, Castellón, donde la *Hispano de Fuente Ensegueres* controlaba 432 de los 983 km correspondientes a la provincia levantina, o Asturias, donde *ALSA* explotaba 863 de los 1.588 km correspondientes a las 27 líneas radicadas en el Principado.

1.2. La respuesta del ferrocarril

Convertida en “camino ordinario”, la carretera había desempeñado, durante la segunda mitad del siglo XIX, una función secundaria consistente en conectar con la red de “caminos de hierro” aquellos núcleos de población privados de estación ferroviaria. Si tal enfoque se prolongó a las primeras décadas del siglo XX¹⁹, comenzando a percibiéndose entonces el enorme potencial que la tracción mecánica estaba aportando a la carretera, fue a partir de los años centrales de la década de los veinte cuando, coincidiendo con un período de profunda crisis del sector ferroviario, el desarrollo de los servicios de transporte por carretera planteó abiertamente el debate sobre el problema de su competencia y coordinación con el transporte ferroviario²⁰. Como consecuencia, y al margen de la cuota real de mercado que la carretera pudiera hurtarle al ferrocarril, dispusieron pronto las compañías, que venían solicitando reiteradamente el apoyo de la Administración, de un argumento más entre los empleados para procurar la protección del Estado.

Como respuesta, un Real Decreto de 22 de febrero de 1929 modificó la constitución de la Junta Central de Transportes, concretando que su presidente sería el Director General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera, y que figurarían entre los vocales un representante del Consejo Superior de Ferrocarriles y otro de las empresas concesionarias de tranvías. Por otra parte, se dispuso que, en las concesiones de líneas en que alguno de los representantes de aquel sector viera afectados sus intereses, sería trámite necesario oír al Consejo Superior de Ferrocarriles o a la empresa afectada, reconociéndole derecho de tanteo en la concesión “siempre que ofrezca ventajas en los servicios combinados de ambos medios de transporte u otras de reconocida utilidad pública, a juicio de la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera”. Poco después, la presunta lesión ocasionada al ferrocarril llegó a dejar en

¹⁹ Documentos como Fort, 1906, dan idea de la pervivencia de semejante planteamiento poco antes de iniciarse la explotación de los primeros servicios regulares de transporte de viajeros por carretera mediante vehículos de tracción mecánica.

²⁰ Véanse, por ejemplo, Madrid Científico, 125a y 1925b; Rodríguez Arango, 1926; Bolín, 1927.

suspensión la concesión de servicios regulares de transporte por carretera, quedando paralizada su autorización en virtud de un Decreto de 7 de octubre de 1930.

Promulgado el Real Decreto de 1929, y a pesar de las facilidades concedidas al ferrocarril para explotar servicios regulares de transporte por carretera, no se observó, en cualquier caso, una especial implicación de las compañías ferroviarias en aquel sector. Como ya señaló Francisco Wais, “toda la disposición hace una llamada al ferrocarril hacia la carretera, que las compañías entonces no escucharon”²¹. En todo caso, y planteado el problema en los términos establecidos en el Real Decreto, sí se apresuraron las compañías a argumentar sobre los perjuicios económicos que el transporte por carretera estaba ocasionando al ferrocarril. La carretera, se objetaba, arrebatada tráficos creados por el ferrocarril, “prevaliéndose no solamente de las ventajas técnicas, que en todo caso serían inatacables, sino principalmente de la desigualdad en las condiciones económicas, legales y tributarias de la explotación”²².

No habiéndose llegado a una solución óptima durante la Dictadura, la discusión relativa a las relaciones entre ambos medios de transporte se prolongó a la década de los años treinta. En un período de intensa actividad por parte de la Asociación General de Transporte por Vía Férrea, numerosos libros, editoriales y artículos²³ abundan sobre la vigencia de un debate al que se sumaron las propias compañías denunciando pérdidas millonarias debidas a la transferencia de tráficos del ferrocarril a la carretera²⁴.

Por lo demás, y si bien sus conclusiones no se tradujeron en norma alguna, la Conferencia Nacional de Transportes Terrestres celebrada en 1932²⁵ procuró encontrar salidas al problema. Dos años más tarde, coincidiendo con la celebración de una segunda Conferencia Nacional de Transporte, un Decreto de 19 de junio de 1934 dispuso la creación de la *Comisión de Coordinación de Transportes* con objeto de estudiar un proyecto de ordenación ferroviaria y del transporte por carretera, autorizando al Ministerio de Obras Públicas para que, previo informe de dicha comisión, pudiera otorgar líneas regulares de transporte de viajeros y mercancías por carretera a las compañías ferroviarias²⁶. Todo ello no obstó para que, en 1936, las compañías ferroviarias siguieran argumentando sobre la desigualdad entre las cargas económicas y jurídicas que pesaban sobre ambos medios de transporte²⁷.

²¹ Wais, 1974.

²² Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante, 1931.

²³ Jiménez Ontiveros, 1932; Diz, 1932; Rodríguez Arango, 1932.

²⁴ Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante, 1933.

²⁵ Asociación General de Transportes por Vía Férrea, 1932a, 1932b.

²⁶ Asociación General de Transportes por Vía Férrea, 1934.

²⁷ Asociación General de Transportes por Vía Férrea, 1936.

2. El caso de Ciudad Real

2.1. El territorio y la población en la década de los años treinta

La provincia de Ciudad Real es un territorio extenso (19.813 km²) y escasamente poblado. En 1930 contaba con una población de 491.657 habitantes, distribuidos en 98 municipios. Su economía seguía siendo eminentemente rural, y el sistema de ciudades de la provincia se caracterizaba por la ausencia de un gran núcleo de población que aglutinase el territorio²⁸. Según los datos del censo de 1930, el municipio más poblado de la provincia era Valdepeñas (26.002 habitantes), seguido por Tomelloso (25.896) y Alcázar de San Juan (24.205). La población de la capital de la provincia se situaba en 23.401 habitantes. Estos cuatro núcleos concentraban únicamente el 20 % de la población de la provincia, y sólo once localidades, que albergaban el 42% de la población, superaban los 10.000 habitantes.

Por lo demás, la distribución de la población distaba de ser uniforme. La comarca de los Montes al noroeste, y Sierra Morena y el Campo de Montiel al sur, eran espacios escasamente habitados, concentrándose la población, principalmente, en el área de La Mancha, en la capital de la provincia y en el área de Puertollano y Almadén.

La Mancha, tierra de paso hacia Andalucía y Levante desde Madrid, se había visto favorecida por la construcción de las redes de transporte, principalmente en el caso de Alcázar de San Juan, Manzanares y Valdepeñas. Además, el desarrollo del viñedo en el siglo XIX favoreció el crecimiento de los núcleos y la aparición de industrias vinculadas al vino. Ciudad Real, que comenzó a crecer a mediados del siglo XIX tras su designación como capital de la provincia en 1833, siguió dependiendo, en buena parte, de las rentas agrícolas. En Puertollano, el descubrimiento de vetas de hulla impulsó un rápido crecimiento demográfico desde finales del siglo XIX, y Almadén siguió explotando a buen ritmo sus tradicionales minas de cinabrio.

²⁸ Paulatinamente, Madrid fue desempeñando semejante papel.

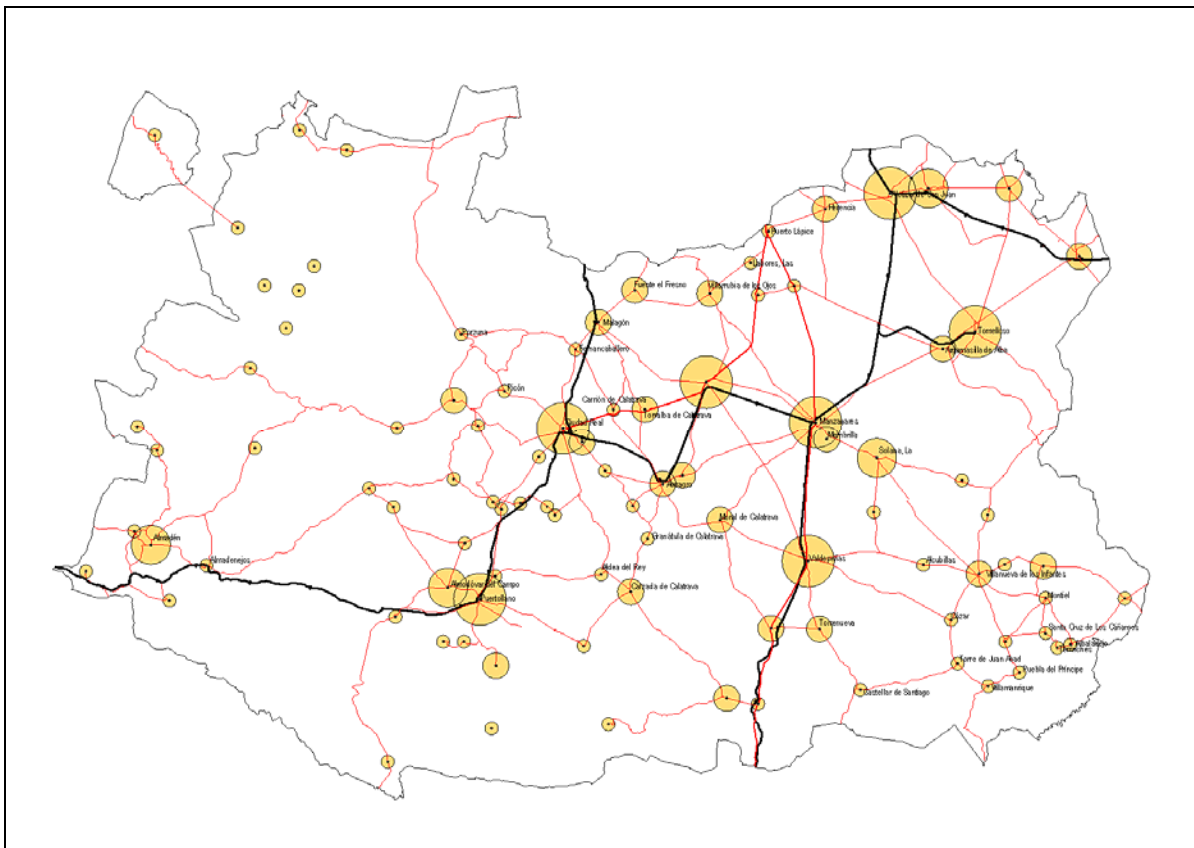


Figura 1. Redes de transporte y distribución de la población de Ciudad Real en 1930. Los intervalos de población de han representado mediante círculos, correspondiendo, de mayor a menor, a: población de más de 15.000 habitantes, de entre 15.000 y 10.000, de entre 10.000 y 5.000, y menores de 5.000 habitantes. Las carreteras se han dibujado en rojo, empleando un trazo más grueso para las de primer orden. La red ferroviaria de ancho ibérico aparece en negro.

Buena parte de los núcleos citados eran ya los más poblados en el siglo XIX²⁹, y la construcción del ferrocarril contribuyó a consolidarlos como nodos principales del sistema de asentamientos de la provincia.

2.1. La configuración de la red ferroviaria

Al igual que en la mayor parte de las provincias españolas, y salvo por lo que respecta al ferrocarril minero de Puertollano a Peñarroya, cuando, durante las primeras décadas del siglo XX, se inició en Ciudad Real la explotación de las primeras líneas de transporte de viajeros mediante vehículos de tracción mecánica, la red ferroviaria de la provincia había alcanzado ya su máxima extensión.

²⁹ Según los datos del censo de 1857, los principales núcleos de la provincia eran: Daimiel, con 12.503 habitantes, Valdepeñas con 10.786, Almagro con 10.273, Manzanares con 10.237, Ciudad Real con 10.139, Alcázar de San Juan con 7.942, y Tomelloso con 7.801. Salvo en el caso de Tomelloso, todos ellos contaron pronto con estación ferroviaria.

El sentido y estructura del dispositivo ferroviario obedecía a presupuestos fijados durante las décadas en que se inició la construcción de la red ferroviaria. Como es sabido, y si bien no concretó un plan de líneas, la Ley General de Ferrocarriles de 1855 había asumido la conveniencia del modelo de crecimiento radial y arborescente definido por la red de caminos, señalando en el articulado que de “entre las líneas de servicio general se considerarán como de primer orden las que, partiendo de Madrid, terminen en las costas o fronteras del Reino”. No es, pues, casual que, tanto por su orografía y posición en la Península, como por la pauta seguida en la secuencia de construcción de la red por parte de las compañías, Ciudad Real se consolidara, desde las décadas centrales del siglo XIX, como tierra de paso hacia la costa levantina, Andalucía y Extremadura.

El ferrocarril llegó a la provincia en 1854, año en que, avanzadas ya las obras de prolongación de la línea de Aranjuez hacia Albacete y Almansa, se abrieron al tráfico las estaciones de Alcázar de San Juan, Campo de Criptana, Río Záncara y Socuéllamos. Poco tiempo después, y a partir de la línea de Almansa, construyó MZA el tendido que, desde marzo de 1861, conectó Alcázar y Ciudad Real por Manzanares, Daimiel y Almagro. No era la línea simple prolongación de la de Almansa, puesto que, cuando en 1859 se estableció que Alcázar constituiría el origen del ramal a la capital manchega, el trazado se concibió ya como parte del tendido que, desde aquella localidad, permitiría conectar el centro de la Península con Andalucía y Extremadura³⁰.

Por lo que respecta a Andalucía, MZA obtuvo, a finales de 1860, la concesión de una línea entre Manzanares y Córdoba. En este caso, el condicionante orográfico se sumó a la longitud del trazado, que no pudo inaugurarse hasta septiembre de 1866. Discurría la línea, desde Manzanares, por Valdepeñas, Santa Cruz de Mudela, Almuradiel y Venta de Cárdenas, ingresando en Andalucía por el Paso de Despeñaperros.

En lo que toca al sector occidental del país, la construcción de una línea que conectara Madrid y Lisboa venía planteándose desde la década de los años cuarenta y, a partir de 1850, tanto los proyectos de ley de Seijas Lozano y Esteban Collantes, como el dictamen de la comisión nombrada por las Cortes Constituyentes en 1854, habían incluido entre los prioritarios el tendido entre ambas capitales por Extremadura. Como se ha señalado, la construcción del tendido de Alcázar de San Juan a Ciudad Real se había planteado, en 1859, como parte de una línea de mayor entidad, que conectaría Madrid con Badajoz y Lisboa. Suponía esta solución un notable rodeo, pero resultaba más sencilla y permitiría conectar el Atlántico y el Mediterráneo por Alcázar de San Juan³¹. La construcción de los tramos de Ciudad Real a Mérida y de Mérida a Badajoz fue aprobada en 1859, otorgándose pronto una primera concesión y constituyéndose dos años más tarde, con importante aportación de capital francés, la *Compañía del Ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz* (CRB). Las obras se habían iniciado en 1860, y la línea, que contaba con estaciones y apartaderos en Poblete, Cañada de Calatrava,

³⁰ Esteve, 2003.

³¹ Idem.

Caracuel, Argamasilla de Calatrava, Puertollano, La Nava de Puertollano, Veredas-Brazatortas, Caracollera, El Madroñal, Alamadenejos, Alamillo, Chillón y Los Pedroches, pudo abrirse al tráfico en 1866.

Iniciada la explotación de la línea de Extremadura, solicitó CRB extenderla hasta Madrid mediante un trazado directo por Malagón y las proximidades de Toledo. Dejaría así de depender de MZA, acortando en algunos kilómetros el trazado hasta la Corte y pudiendo canalizar directamente el tráfico con origen o destino en Madrid. Tanto la situación de inestabilidad política como la previsible contestación de MZA alargaron las gestiones, y la concesión no pudo verificarse hasta 1876. Una vez otorgada, y llevadas las obras con gran celeridad, pudo inaugurarse la línea en 1879³². Contaba, en Ciudad Real, con estaciones y apartaderos en Fuente el Fresno, Malagón y Fernán-Caballero.

En cualquier caso, la previsible situación de competencia entre ambas compañías no llegó a ser tal, puesto que, en 1880, CRB fue absorbida por MZA. Desde aquella fecha, y por lo que a estas páginas interesa, la *Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante* controlaría la totalidad de las líneas de ancho ibérico de la provincia de Ciudad Real.

La red descrita se mantuvo estable durante más de dos décadas, y no fue hasta los primeros años del siglo XX cuando otras líneas de menor entidad fueron completando el entramado ferroviario provincial. La primera de ellas, construida por la *Sociedad Minero Metalúrgica de Peñarroya*, conectó Puertollano y las minas de plomo de San Quintín desde 1903. Explotaba asimismo la compañía, en la provincia de Córdoba, las minas de Belmez y Peñarroya. Con objeto de dar salida al mineral allí extraído, había puesto en servicio una segunda línea de vía estrecha que, desde 1895, permitió conectar Peñarroya con la línea de Mérida a Sevilla en la localidad cacereña de Fuente del Arco. La progresiva expansión de la SMMP se tradujo, años más tarde, en la prolongación de aquella misma línea en dirección este. En 1906 concluyeron las obras del tramo de Peñarroya a Pozoblanco y, un año más tarde, las de Pozoblanco a Conquista. Fue, finalmente, en 1927 cuando la línea de Peñarroya llegó hasta Puertollano. La última sección de la línea se había electrificado, y contaba, en los 47 kilómetros de trazado correspondientes a la provincia de Ciudad Real, con las estaciones o apartaderos de La Garganta, El Horcajo, Fuencaliente-Escorial, Brazatortas-Alcudia, Cabezarrubias del Puerto, Ojailén y Puertollano, en cuya estación conectaba con la línea de San Quintín. En lo que toca a la explotación, y si bien ambas líneas tuvieron un uso esencialmente minero, fueron también empleadas, aunque en menor medida, para el transporte de viajeros.

Intereses vinculados al transporte de mercancías motivaron también la construcción de un ferrocarril de vía estrecha entre Valdepeñas, en la línea de Andalucía, y Calzada de Calatrava. Databa la concesión de 1890 e, iniciadas las obras meses más tarde, quedó la línea abierta al tráfico en 1893. Servía, en este caso, a los grandes propietarios del Campo de Calatrava, empleándose fundamentalmente para el transporte de productos

³² Idem.

agrícolas. No fue hasta unos años después de iniciada su explotación cuando, considerando los beneficios derivados de la conexión con la de Badajoz, se procedió a la prolongación de la línea. Llegó así el tendido a Puertollano en 1903, totalizando el trazado desde Valdepeñas 76 km de longitud³³. Disponía la línea de estaciones o apeaderos en La Gredera, Moral de Calatrava, Montachuelos, Granátula de Calatrava, Calzada de Calatrava, Hernán Muñoz, Miró, La Zarza y Argamasilla de Calatrava. Los beneficios de la explotación fueron siempre escasos y, a partir de 1919, empezaron a acusarse pérdidas. Ya en 1932, y ante las crecientes dificultades que venía arrastrando la línea, pasó la explotación a manos del Estado.

Sería, asimismo, pocos años después de iniciarse el siglo XX cuando Tomelloso, origen o punto de paso de anteriores proyectos, pudo materializar la vieja aspiración de contar con ferrocarril. Fue concretamente en 1907 cuando el Gobierno autorizó la construcción de una línea de ancho ibérico que conectaría la estación de Argamasilla de Alba, en el tendido de Alcázar de San Juan a Ciudad Real, con la localidad del mismo nombre y Tomelloso. MZA se hizo cargo de las obras, completándose la línea, de poco más de 19 kilómetros, en 1914. La construcción de la nueva estación intermedia de Argamasilla de Alba motivó un cambio de denominación en la de conexión con el tendido de Alcázar, que era la anterior de Argamasilla y pasó a llamarse de Cinco Casas. A pesar de su potencial, los resultados económicos del ferrocarril de Cinco Casas a Tomelloso no correspondieron con las primeras expectativas y, en 1921, rescindió MZA el contrato de explotación. Sobrevivió en todo caso la línea, e incluso llegó a plantearse, aunque sin éxito, su conexión con la de Almansa.

En síntesis, y con la única excepción de las líneas de Valdepeñas a Puertollano y de Cinco Casas a Tomelloso, la práctica totalidad del transporte de viajeros seguía efectuándose, en la década de los años treinta, a través de la red definida en 1879. En 1930, los servicios en las líneas de ancho ibérico presentaban las frecuencias que se indican en la figura 2.

³³ Véase, en relación con la evolución de la línea, www.eltrenillo.com.

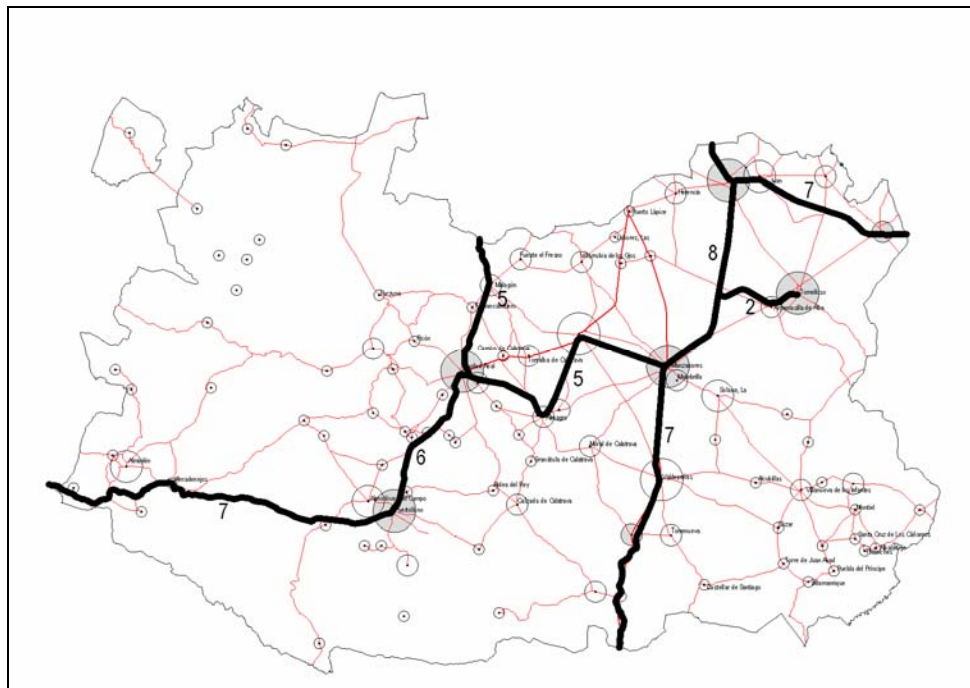


Figura 3. Frecuencias diarias, por sentido, de los ferrocarriles con servicio de transporte de viajeros en la provincia de Ciudad Real en 1930. Elaboración propia a partir de Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante, 1930.

2.3. Los servicios regulares de transporte de viajeros por carretera mediante vehículos de tracción mecánica

Cuando, en 1924, se promulgó en el país la primera legislación en materia de transporte de viajeros y mercancías por carretera, contaba Ciudad Real con 6 líneas regulares de transporte de viajeros en explotación. En años sucesivos, y siguiendo un ritmo de crecimiento paralelo al que se detecta en la mayor parte de las provincias españolas, el número de líneas abiertas al tráfico acusó un notable aumento, explotándose 14 en 1928³⁴, 19 en 1929³⁵, y 21 en 1930³⁶.

Las 14 líneas abiertas al tráfico en 1928 cubrían una longitud media de 32 km, siendo excepcional el caso de la de Alcázar de San Juan a Ciudad Real, de 90 km de longitud. La frecuencia media diaria era de un servicio en cada sentido, y la velocidad comercial oscilaba entre los 14 y los 25 km/h. En la mayor parte de los casos se ofrecían billetes de primera, segunda y tercera clase, ascendiendo la tarifa intermedia a 0,16 pts/km, 0,13 pts/km y 0,11 pts/km respectivamente (tabla 4 y figura 3). En lo que toca a la propiedad las concesiones, la mayor parte de los titulares explotaban una sola línea, resultando excepcional el caso de Juan Antonio Solís, titular de cuatro.

³⁴ Patronato Nacional del Turismo, 1929.

³⁵ Patronato Nacional del Turismo, 1930.

³⁶ Dirección General del Instituto Geográfico, Catastral y de Estadística, 1933.

nº	origen	destino	l	pi	fd	tr	vc	ptas./km		
								1ª	2ª	3ª
1	Alcázar de San Juan	<i>Ciudad Real</i>	90	7	1	260	21	0,16	0,14	0,12
2	<i>Ciudad Real</i>	Valdepeñas	63	3	1	150	25	0,16	0,14	0,12
3	<i>Ciudad Real</i>	Porzuna	28	2	1	120	14	0,17		
4	<i>Villanueva de los Infantes</i>	Albadalejo	28	3	1	90	19	0,12	0,11	0,10
5	Ciudad Real	Torralba de Calatrava	17	1	2	45	23	0,20	0,17	0,13
6	Calzada de Calatrava	Almagro	23	1	1	70	20	0,10	0,08	
7	Calzada de Calatrava	Ciudad Real	36	2	1	90	24	0,17	0,12	0,12
8	<i>Villanueva de los Infantes</i>	Valdepeñas	34	2	2	90	23	0,16	0,15	0,12
9	Castellar de Santiago	Valdepeñas	29	1	1	75	23	0,12		
10	Almadén	Almadenejos	6	0	4	15	24	0,13	0,10	no
11	Tomelloso	Cinco Casas	20	1	1	60	20	0,25	0,00	0,00
12	Tomelloso	Alcázar de San Juan	30	1	2	100	18	0,15	0,12	0,08
13	<i>Almodóvar del Campo</i>	<i>Puertollano</i>	7	0	4	20	21	0,14		
14	Puebla del Príncipe	Valdepeñas	52	3	1	140	22	0,20	0,17	0,13
15	La Solana	Manzanares	15	1	3	45	20	0,20	0,17	0,13

Tabla 4. Estructura de los servicios regulares de transporte de viajeros por carretera en Ciudad Real en 1928. l: longitud, en km, pi: número de paradas intermedias, fd: frecuencia diaria en cada sentido, tr: tiempo total de recorrido en minutos, y vc: velocidad comercial en km/h. En los casos en que se dispone de la información, se ha marcado en negrita el nombre de la localidad cuando el autobús salía de la estación de ferrocarril, y en cursiva cuando lo hacía desde otro punto de la localidad. Fuente: Patronato Nacional del Turismo, 1929.

Por lo que respecta a la infraestructura viaria, los vehículos circulaban en su práctica totalidad por carreteras de segundo y tercer orden o provinciales. Ninguna línea empleaba la carretera de primer orden y del Circuito Nacional de Firmes Especiales de

Madrid a Cádiz y, únicamente el servicio de Ciudad Real a Torralba de Calatrava, utilizaba la carretera de primer orden de Puerto Lápice a Ciudad Real.

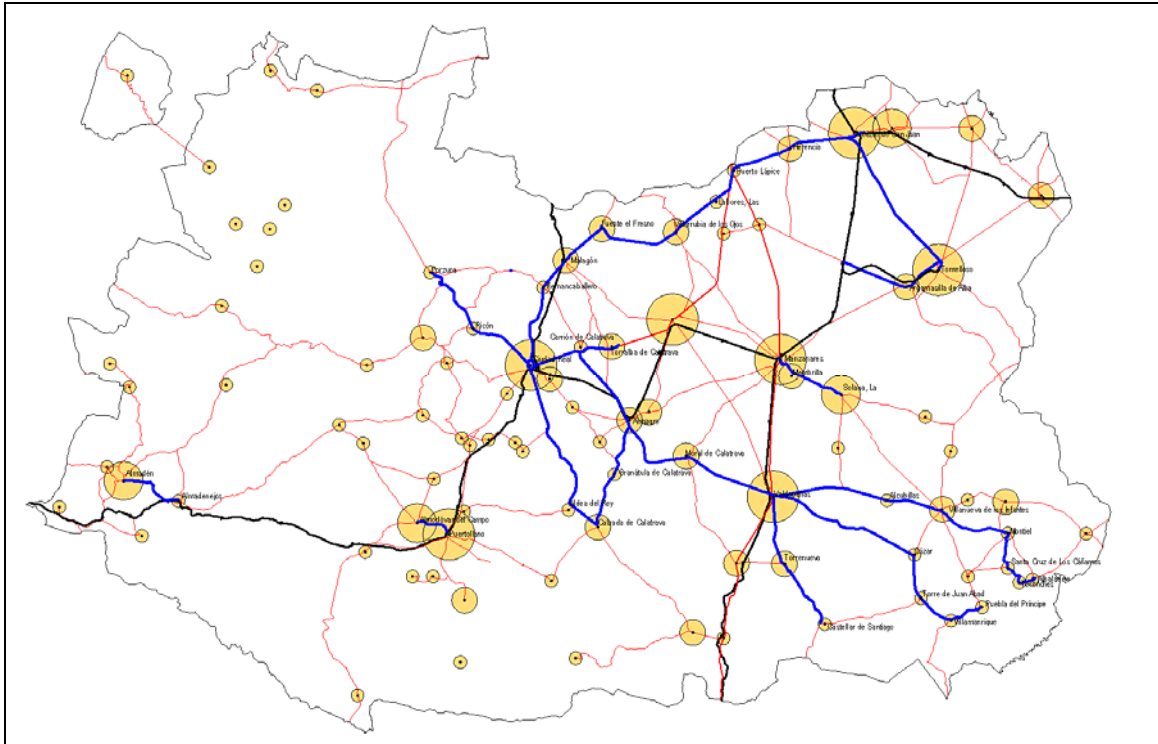


Figura 3. Recorridos de las líneas regulares de transporte de viajeros por carretera en la provincia de Ciudad Real en 1928. Elaboración propia a partir de Patronato Nacional del Turismo, 1929.

En atención a sus características, las líneas pueden dividirse en cuatro grupos diferenciados:

1. Líneas que conectaban pequeños núcleos de población con otros que eran cabeceras de partido judicial y contaban con estación ferroviaria. Es el caso de las líneas de Porzuna a Ciudad Real, Torralba de Calatrava a Ciudad Real, Calzada de Calatrava a Almagro, Calzada de Calatrava a Ciudad Real, Villanueva de los Infantes a Valdepeñas, Castellar de Santiago a Valdepeñas, Tomelloso a Alcázar de San Juan, Almodóvar del Campo a Puertollano Puebla del Príncipe a Valdepeñas y La Solana a Manzanares.
2. Líneas que conectaban uno o varios núcleos de población importantes con una estación ferroviaria aislada o situada en un núcleo de escasa relevancia en términos de población. Es el caso de las de Almadén a Almadenejos y Cinco Casas a Tomelloso.
3. Líneas que conectaban dos núcleos importantes dotados de estación ferroviaria, recogiendo tráficos intermedios. Es el caso de las líneas de Alcázar de San Juan a Ciudad Real, con siete paradas intermedias, y de Ciudad Real a Valdepeñas, con tres.

4. Líneas que conectaban núcleos pequeños con cabeceras de comarca sin estación. Corresponde, únicamente, a la de Albadalejo a Villanueva de los Infantes que, en cualquier caso, permitía conectar con el ferrocarril en Valdepeñas utilizando la línea de Villanueva de los Infantes a aquella localidad³⁷.

En síntesis, y por lo que respecta al ferrocarril, las líneas en explotación en la provincia ofertaban tres tipos de relaciones. Once de ellas conectaban núcleos sin estación ferroviaria con otros que sí disponían de estación, y una cubría un trayecto ajeno al dispositivo ferroviario pero quedaba también conectada a la red. Únicamente las líneas de Alcázar de San Juan a Ciudad Real, de Ciudad Real a Valdepeñas³⁸ y de Cinco Casas a Tomelloso planteaban una posible situación de competencia entre ambos medios de transporte.

2.4. El territorio, el ferrocarril y la carretera

Desde su creación durante las décadas centrales del siglo XIX, las grandes compañías ferroviarias habían procurado definir los trazados de las líneas recogiendo la mayor parte de los tráficos potenciales de los corredores de transporte, hecho al que hay que sumar la posterior contribución del propio ferrocarril a las dinámicas de desarrollo y crecimiento urbano. No es, pues extraño que, en 1930, y si bien solo el 21% de los núcleos de la provincia de Ciudad Real disponía de estación ferroviaria, el porcentaje de población directamente vinculado al ferrocarril ascendiera al 48% del total provincial. En las mismas fechas, los servicios de transporte por carretera daban servicio a más del 40% de los núcleos de la provincia, lo que suponía el 65% del total provincial. Atendiendo a ambos porcentajes, y considerando los itinerarios de las líneas, parece claro que la principal función territorial de los servicios de transporte por carretera siguió consistiendo en conectar con el ferrocarril aquellos núcleos de segundo orden que, no encontrándose a excesiva distancia de las líneas ferroviarias, carecían de estación. Como se ha señalado ya, la posible competencia entre la carretera y el ferrocarril se reducía, en la provincia, a un pequeño número de relaciones (tabla 5):

³⁷ El intercambio entre ambas líneas suponía un intervalo de una hora.

³⁸ La línea de Ciudad Real a Valdepeñas tenía paradas en Carrión de Calatrava, Almagro y Moral de Calatrava, por lo que, en el tramo de Moral de Calatrava a Valdepeñas podía también entrar en conflicto con el ferrocarril de vía estrecha de Puertollano a Valdepeñas.

relación		tiempo (minutos)		frecuencia diaria		tarifas (ptas.)					
		fc.	ctra.	fc.	ctra.	ferrocarril			carretera		
						1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª
Ciudad Real	Alcázar de S. Juan	165 ⁽¹⁾	250	4 ⁽²⁾	1	17,95	13,35	8,20	14,60	12,75	10,95
Ciudad Real	Valdepeñas	178 ⁽³⁾	150	4 ⁽³⁾	1	16,15	10,90	5,95	9,80	8,55	7,35
Ciudad Real	Almagro	34	90	4	1	3,65	2,80	1,65	4,00	3,50	3,00
Ciudad Real	Malagón	26	55	5	1	4,90	2,50	1,45	3,70	3,25	2,80
Cinco Casas	Tomelloso	50	60	2	1	2,85	2,15	1,30	5,00		

(1) Tiempo para el servicio directo.

(2) Un servicio era directo, y tres con trasbordo en Manzanares.

(3) Servicio con trasbordo en Manzanares.

Tabla 5. Relaciones con posible situación de competencia entre la carretera y el ferrocarril en la provincia de Ciudad Real en 1928. Se señalan, en negrita, los tiempos, frecuencias y tarifas más favorables para el viajero. Fuentes: Patronato Nacional del Turismo, 1929, y Compañía de los Ferrocarriles de MZA, 1930.

Según se desprende de los datos consignados, la situación era claramente favorable al ferrocarril para todas las relaciones tanto en términos de tiempo como por lo que respecta a las frecuencias diarias. En lo que toca a las tarifas, la carretera únicamente resulta favorecida comparándola con la primera clase del ferrocarril, que incrementaba notablemente el precio de los billetes conforme mejoraba la calidad del viaje en lo que respecta a la comodidad, el espacio disponible o los servicios ofrecidos a bordo.

En el caso del servicio de Ciudad Real a Alcázar de San Juan, parece claro que el objetivo de la línea no era otro que captar los tráficos existentes entre una serie de núcleos intermedios, no servidos por el ferrocarril, y los extremos. Tanto para el recorrido completo, como en el tramo entre Ciudad Real y Malagón, donde podía optarse por ambos medios de transporte, el servicio ferroviario era claramente más ventajoso que la carretera.

El trasbordo en Manzanares, en el caso de la relación Ciudad Real-Valdepeñas, permitía que el servicio por carretera entre ambas localidades se efectuara en un tiempo menor. Es el único caso en que la carretera resulta favorecida en términos de tiempo, y cabe hablar de una situación de competencia real entre ambos medios de transporte. El transporte de viajeros entre Ciudad Real, Almagro y Valdepeñas, y la captación de tráficos capilares hacia sus estaciones ferroviarias, justifican la viabilidad de la línea. Al igual que en el caso anterior, en la relación intermedia Ciudad Real-Almagro la oferta del autobús era manifiestamente peor que la del ferrocarril.

Por último, es singular el caso de la relación Tomelloso-Cinco Casas, servida por un ferrocarril con escasa frecuencia, que hacía que en ciertos horarios, y para desplazarse a determinados destinos³⁹, fuera necesario utilizar el autobús pese a que su tarifa era muy elevada respecto al ferrocarril.

Resulta, pues, incuestionable que, hacia 1930, los servicios regulares de transporte de viajeros por carretera seguían desempeñando una función claramente subsidiaria respecto al ferrocarril. Y parece asimismo evidente que, en las escasas relaciones donde era posible, la competencia de la carretera no suponía amenaza alguna para MZA. En tal sentido, y por más que las compañías ferroviarias denunciaran importantes pérdidas derivadas de la transferencia de tráficos del ferrocarril a la carretera, cabe concluir que, en términos de oferta, para un territorio como el que se aborda⁴⁰, y por lo que respecta al transporte de viajeros, la comparación entre ambos medios de transporte otorga escasa credibilidad al recurrente argumento de la competencia que la carretera habría planteado al ferrocarril en la década previa a 1936.

3. Bibliografía

- ASOCIACIÓN GENERAL DE TRANSPORTES POR VÍA FÉRREA (1932a) *Asamblea extraordinaria celebrada durante los días 9 y 10 de mayo de 1932, para tratar de los problemas actuales que afectan a los ferrocarriles y tranvías*. Gráfica Administrativa, Madrid.
- (1932b) *Conferencia Nacional de Transportes*. Gráfica Administrativa, Madrid.
- (1934) *Resumen de los trabajos de la Comisión para el estudio de un proyecto de ordenación ferroviaria y de transportes por carretera*. Gráfica Administrativa, Madrid.
- (1936) *La coordinación del automóvil y el ferrocarril*. Gráfica Administrativa, Madrid.
- BOLÍN, L. (1927) “La lucha entre el tren y el automóvil”. *Madrid Científico*, pp. 327 y 328.
- CASARIEGO, J. E. (1973) *Caminos y viajeros de Asturias*. ALSA, Oviedo.
- CIURÓ, J. (1970) *Historia del automóvil en España*. Ceac, Barcelona.
- COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y ALICANTE (1930) *Guía oficial ilustrada con los itinerarios y servicios de los trenes de viajeros en 1.º de diciembre de 1930*. Sucesores de Rivadeneira S.A., Madrid.
- (1931) *La coordinación del transporte mecánico por carretera con el ferrocarril*. Gráfica Administrativa, Madrid.
- (1933) *El problema de los ferrocarriles: sus causas sus soluciones*. Gráficas Administrativas, Madrid.

³⁹ Es el caso de los usuarios que quisieran viajar de Ciudad Real a Tomelloso durante la tarde.

⁴⁰ Evidentemente, no cabe generalizar lo ocurrido en Ciudad Real a otros territorios. Véase por ejemplo, para el caso del sureste andaluz, Cuellar, 2003.

- CUÉLLAR, D. (2003) *Los Transportes en el Sureste Andaluz (1850-1950): Economía, Empresas y Territorio*. Fundación de los Ferrocarriles españoles, Madrid.
- DIRECCIÓN GENERAL DEL INSTITUTO GEOGRÁFICO, CATASTRAL Y DE ESTADÍSTICA (1933) *Anuario Estadístico de España. Año XVIII. 1931*. Talleres del Instituto Geográfico y Catastral, Madrid.
- DIZ, P. (1932) “Carreteras y ferrocarriles”. *Revista de Obras Públicas*, pp. 343 a 345 y 361 a 363.
- ESPAÑA AUTOMÓVIL (1907) “La propaganda por el hecho. Cáceres”, pág. 2.
- (1911) “Dos nuevas líneas de automóviles: Burgos-Lerma-Aranda y Burgos-Villadiego-Melgar de Fernamental”, pp. 41 y 42.
- ESPAÑA AUTOMÓVIL Y AERONÁUTICA (1925a) “El transporte por carretera”, 24, p. 413.
- (1925b) “La situación de las empresas de transporte por automóvil ante el nuevo régimen de exclusivas”, 7, p. 95.
- ESTEVE, Juan Pedro (2003) “El ferrocarril de Madrid a Ciudad Real (1878-1988)”. *III Congreso de Historia Ferroviaria*. Gijón. Actas en soporte digital.
- FORT, A. (1906) *Indicador de los servicios de carruaje combinados con los Ferrocarriles de España y guía descriptiva de sus 49 capitales de provincia*. Imprenta y litografía de la Viuda de José Cunill, Barcelona.
- GÓMEZ MENDOZA, A. (1989) “Transportes y Comunicaciones”. En A. CARRERAS (coord.) *Estadísticas históricas de España. Siglos XIX-XX*. Fundación Banco Exterior, Madrid, pp. 269-325.
- GONZÁLEZ, G. (1995) *Gallegos al volante. 1900-1930. Orígenes del automóvil en la provincia de Pontevedra*. Instituto de Estudios Vigueses, Vigo.
- JIMÉNEZ ONTÍVEROS, F. (1932) *Problemas de la Economía Nacional: el automóvil y el ferrocarril*. Blass, Madrid, 1932.
- LAGE, M. (1995) *Hispano-Suiza/Pegaso. Un siglo de camiones y autobuses*. Lunwerg, Barcelona.
- MADRID CIENTÍFICO (1925a) “El problema nacional de los transportes mirando al porvenir”, pp. 341 y 342.
- (1925b) “¿Carreteras o ferrocarriles?”, pp. 193 a 196.
- MARAÑÓN, L. (1933) “Política de transportes”. *Revista Nacional de Economía*, 109-111, pp. 301-310.
- MARTÍN ZURIMENDI, M. (1997) *El automóvil en Vizcaya: crónica de un centenario (1886-1996)*. Laga, Bilbao.
- MARTÍNEZ DE LA FUENTE, J. (1925) “Los transportes mecánicos por carretera”. *Madrid Científico*, 1.150, pp. 340-341.
- OLIVER, C. (1997) *¡Los automóviles! ¿Locura apasionante... ? ¿Pasión alocada... ? Primeros años del automovilismo en España, 1896-1930*. Edita, Buñuel.
- PATRONATO NACIONAL DEL TURISMO (1929) *Guía general de líneas exclusivas de transporte en automóviles para viajeros, equipajes y mercancías en toda España*. Imp. del P. de H. de Intendencia e Intervención Militares, Madrid.
- (1930) *Guía general de líneas exclusivas de transporte en automóviles para viajeros, equipajes y mercancías en toda España*. Imp. del P. de H. de Intendencia e Intervención Militares, Madrid.

- REGUANT, J. (1925) “Los transportes por carretera”. *España Automóvil y Aeronáutica*, 23, p. 385.
- REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS (1924) “Los servicios de transportes sobre carreteras”, p. 295.
- (1925) “Los servicios de transportes por carreteras”, p. 147.
- RODRÍGUEZ ARANGO, L. (1926) “El ferrocarril y la carretera”. *Revista de Obras Públicas*, pp. 56 a 58.
- (1932) “La carretera y el ferrocarril”. *Revista de Obras Públicas*, pp. 381 a 384.
- SAMANIEGO, J.M. (1908a) “El servicio de automóviles de Cáceres a Trujillo”, pp. 1 y 2.
- (1908b) “La línea de automóviles de Ávila a Piedrahita, El Barco y Béjar”, *España Automóvil*, pp. 166 y 167.
- (1908c) “La nueva línea de automóviles de San Esteban de Pravia a Vega de Ribadeo (Asturias)”, pág. 240.
- VIVES, B. (1925) *Los transportes mecánicos por carretera*. Vicente Rico, Madrid.
- WAIS, F. (1974) *Historia de los ferrocarriles españoles*. Editora Nacional, Madrid.