

El período que abarca los años de 1914 a 1918 tuvo una coyuntura favorable para el desarrollo de las empresas españolas, ya que el conflicto europeo potenció el desarrollo de la producción autóctona. Este hecho no estuvo exento de conflictos, tanto a nivel de confrontación de intereses entre los distintos grupos dominantes españoles entre sí y por el dominio de los centros de decisión estatales, así como por las luchas que el movimiento obrero organizado protagonizó. La situación económica, política y social se fue degradando durante el período de posguerra, desembocando en un agudizado enfrentamiento social, incapaz de ser resuelto por un sistema político inoperante. Esta situación determinó la solución dictatorial protagonizada por el golpe de estado del general Primo de Rivera, que concordaba con la adoptada por la mayoría de países europeos ante el avance del movimiento obrero y la crisis del sistema democrático.

INTRODUCCION

El objeto del presente estudio es analizar el desarrollo de las empresas de transporte mecánico por carretera en Vizcaya, durante el período de tiempo comprendido entre los años 1920-1949. Se pretende detectar si dicho nuevo sistema de transporte fue bien aceptado y si su evolución se vio o no influida por la coyuntura político- económica que atravesó España en estos 30 años.

EL TRANSPORTE POR CARRETERA EN VIZCAYA: 1920-1949

El desarrollo del trabajo, ajustándose a la escasa documentación que existe, sobre todo de los primeros tiempos, pretende considerar el papel de la pequeña y mediana empresa de transporte, tanto de la que presta servicios regulares por rutas definidas, como de otras empresas que se dedican a realizar transportes de viajeros o mercancías sin ajustarse a unos itinerarios y horarios periódicos y determinados de antemano.

Se incluyen también algunos datos sobre los diferentes servicios que se van originando como consecuencia del desarrollo de este nuevo tipo de transporte: garajes, gasolineras, compra-venta de vehículos y accesorios, construcción y reparación de carrocerías, motores, baterías, acumuladores, etc., escuelas de conductores, seguros del automóvil, talleres de reparaciones, etc.

No se incluyen en este trabajo a los propietarios individuales, limitándose tan sólo a los servicios organizados bajo la forma de cualquier clase de sociedades, ni tampoco se incluyen las empresas de trolebuses y autobuses urbanos.

Maria Angeles Torné Hierro

Al no existir, en los primeros años en que este moder-

no medio de transporte comienza a desarrollarse una organización administrativa en la que se centralizasen sus datos, las estadísticas que, numéricamente, recogen los datos afectos a estos servicios son escasas e incompletas.

Los datos que han podido encontrarse de los años veinte no recogen los transportes de líneas regulares, aun cuando ya existían. A partir de los años treinta del siglo XX, existen algunos datos más, aunque no demasados, sobre la importancia de este tráfico, tanto en líneas regulares como en servicios de otro tipo.

Por ello, en este trabajo, se van a utilizar, mayormente, datos de los años treinta y cuarenta. No obstante, en la creación de sociedades y los capitales invertidos en ellas se incluye también la información hallada de los años veinte.

El llamado transporte por tracción mecánica por carretera vino, por tanto, a añadir un nuevo sistema de comunicaciones terrestres, a los ya existentes hasta el momento, de los cuales el más importante era el ferrocarril.

Mientras no estuvo regularizado legalmente, la creación de empresas dedicadas a estos servicios y la inversión de capitales en este medio de transporte eran arriesgadas. Por este motivo, el número de empresas dedicadas a ello en la provincia de Vizcaya fue, al principio, reducido, a pesar de que el Estado otorgaba subvenciones a las que además incluían el Servicio Postal.

Con el fin de regularlo y acabar con el desorden que existía en el mismo, se publicó el Real Decreto de 4 de julio de 1924, que estableció la normativa fundamental, normativa que meses después quedó plasmada en un Reglamento.

tanto en km de recorrido como en número de líneas en servicio, y capitales invertidos en estas pequeñas y medianas empresas.

Este nuevo sistema de transporte, vino a cubrir en Vizcaya la necesidad de una fácil, rápida y periódica comunicación entre zonas que, o bien no estaban atendidas por el ferrocarril, o bien, estando atendidas, precisaban un servicio más amplio que enlazase los puntos de destino de las vías férreas con otras zonas vecinas.

La ventaja que suponía la posibilidad de atender servicios de transporte de volumen muy inferior al que exigía la construcción de una línea férrea y el poder establecer horarios diversificados, fue decisiva.

Por otra parte, el perfeccionamiento y comodidades que ofrecía el transporte mecánico por carretera captó, también, desde el principio, la atención del público.

De la importancia alcanzada por este sistema de transporte nos da medida el Anuario del Real Automóvil Club de España que ya en el año 1928, registra en Bilbao concesionarios, entre otros, de las siguientes marcas de vehículos: Buick, Cadillac, Citroën, Chrysler, Daimler, Dodge, Fiat, Ford, Hispano Suiza, Peugeot, Renault, etc

Las compañías de ferrocarril vieron una amenaza en estos nuevos servicios de transporte, desatándose la competencia, sobre todo, en aquellas líneas que discutirían paralelas o próximas a los tendidos ferroviarios.

El transporte por carretera compitió en ciertos recorridos con el ferrocarril y lo complementó en otras ocasiones alcanzando los puntos geográficos a los que no llegaban las líneas férreas.

La inclusión en la legislación de la regularización del transporte por carretera, vino a proporcionar cierta seguridad a los empresarios interesados en este moderno sistema de transporte, y animó las inversiones en la creación de nuevas líneas de transporte de viajeros y de mercancías, en la renovación de las ya existentes, así como en negocios derivados de ellas y auxiliares de las mismas.

EL TRANSPORTE REGULAR POR CARRETERA EN VIZCAYA (1927-1940)

La intensa actividad económica desarrollada por la provincia de Vizcaya, precisaba, cada vez más, de una red de comunicaciones más amplia que la atendida por el ferrocarril.

Esta necesidad tuvo una adecuada respuesta ya desde el primer tercio del siglo XX, por parte de un moderno medio de transporte que, si bien no era una novedad en 1924, ya que existían algunos trayectos atendidos por él, es a partir de dicha fecha, con la ordenación legal del transporte mecánico por carretera, cuando se va a incrementar el número de empresas dedicadas a este servicio.

Se implantó, pues, el servicio de transporte regular de viajeros y mercancías en Vizcaya, aun cuando las carreteras vizcaínas por las dificultades que ofrecía la configuración del terreno -trazado difícil, desniveles, estrechez-, suponían muchos inconvenientes y peligros para un tráfico intenso. Sin embargo, el buen estado en que conservaba las mismas la Diputación provincial, la densidad de sus comunicaciones que incluía núcleos de más que discreta importancia y la activa vida mercantil que originaba un intenso movimiento de personas y mercancías, hizo que muy pronto alcanzase un desarrollo de proporciones considerables,

En un espacio de tiempo relativamente corto, se llegó a constituir una numerosa red que comunicaba Bilbao y diferentes pueblos de Vizcaya entre sí y con zonas de las provincias vecinas de Guipúzcoa, Alava, Santander y Burgos.

Las líneas regulares de transporte de viajeros podían atender, además, el transporte de mercancías, mediante el pago de un 10% más de patente, aunque en la mayoría de ellas, la escala en que se realizaba este último tráfico, comparado con el de viajeros es muy pequeño y podría considerarse reducido a lo que comúnmente se denomina "encargos". Sin embargo, algunas, además de los coches de viajeros, disponían también de camiones para el transporte de mercancías.

En Vizcaya que, para julio de 1924 contaba ya con algunas líneas regulares de transporte de viajeros y mercancías, así como de otras empresas dedicadas exclusivamente al transporte de mercancías, el Decreto de 4 de julio de 1924 vino a proporcionar un motor de desarrollo a las mismas.

Las Memorias de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao, registran en 1927 38 líneas de transporte regular pertenecientes a 28 empresas distintas y que cubrían un total de 1.336 km., lo que da idea del interés despertado por estos servicios. En 1930 han aumentado a 86 líneas, pertenecientes a 57 empresas y en 1949 las líneas en funcionamiento son 52 y las empresas son 33.

Las variaciones en número de líneas regulares de transporte y en los kilómetros recorridos desde el año 1927 al 1949, se recogen en el siguiente cuadro:

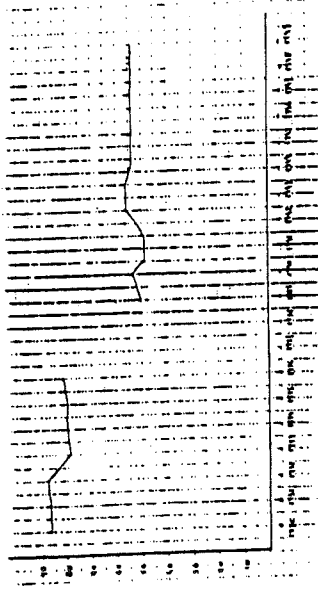
Cuadro nº 1

Variaciones experimentadas en las líneas de transporte regular en Vizcaya entre los años 1927-1949

Años	Total de km	Total de líneas
1927	1336	38
1930	1728	8
1931	1728	8
1932	1839	88
1933	1678	79
1934	1678	80
1935	1678	80
1936	1807	82
1937	---	---
1938	---	---
1939	1719	51
1940	1780	54
1941	1550	49
1942	1550	49
1943	1718	56
1944	1718	56
1945	1608	54
1946	1608	54
1947	1608	54
1948	1608	54
1949	1608	54

Gráfico nº 1

Representación gráfica de las variaciones experimentadas por las líneas de transporte regular ciudadas en el cuadro nº 1.



Respecto a los propietarios de las líneas regulares consideradas, experimentan las siguientes variaciones desde 1927 a 1949, tal y como se indica en el cuadro nº 2:

A través de los cambios de propietarios de las líneas de transporte regular por carretera, se ve como las comunicaciones dentro de unas zonas determinadas, van concentrándose en una sola empresa. Son los casos, entre otros, de:

Compañía de automóviles Vascongados, que posee la concesión de las siguientes líneas:

- Aceda-Lacá-Guernica
- Baquito-Mungía
- Bermeo-Bilbao
- Bermeo-Bilbao (por Mungía)
- Bermeo-Guernica
- Bermeo-Mungía
- Bermeo-Pedernales
- Elanchove-Bilbao
- Elanchove-Guernica
- Guizabiega-Guernica
- Lekeitio-Bilbao
- Lekeitio-Guernica
- Murdaga-Guernica
- Murdaga-Lekeitio
- Vergara-Bilbao

o el caso de la empresa Herederos de Veristain, que agrupa las líneas:

- Cenarrua-Ondarroa
- Ondarroa-Bilbao (por Marquina)
- Ondarroa-Deva-Bilbao
- Ondarroa-Elgoibar
- Ondarroa-Guernica
- Ondarroa-Lekeitio

o la de Acha, Inchaurre y Compañía que explota las líneas:

- Amurrio-vitoria
- Bilbao-Vitoria (por Barzari)
- Bilbao-Vitoria (por Dima)
- Bilbao-Vitoria (por Murguía)
- Bilbao-Vitoria (por Ochandiano)
- Bilbao-Vitoria (por Ubidea)

o Fullaondo y Compañía, que cubre los trayectos de:

- Elorrio-Durango
- Elorrio-Oñate
- Elorrio-Mondragón
- Elorrio-Vitoria

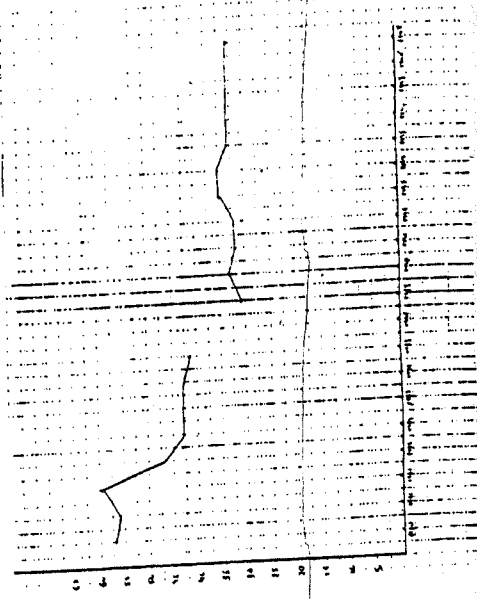
Cuadro nº 2

Número de propietarios de líneas de transporte regular por carretera en la provincia de Vizcaya con las variaciones experimentadas entre 1927 y 1949

Año	Nº de Empresas	Nº Empresas de nueva creación	Nº de Empresas desaparecidas
1927	28	-	-
1930	57	-	-
1931	56	-	1
1932	59	3	-
1933	47	8	20
1934	43	3	7
1935	43	-	-
1936	43	2	2
1937	42	-	1
1938	-	-	-
1939	31	10	21
1940	33	3	1
1941	32	-	-
1942	32	-	-
1943	35	10	7
1944	35	-	-
1945	33	2	4
1946	33	-	-
1947	33	-	-
1948	33	-	-
1949	33	-	-

Gráfico nº 2

Representación gráfica de las variaciones experimentadas por el número de propietarios de líneas de transporte regular ciudadas en el cuadro nº 2.



LA NORMATIVA LEGAL DE LA EXPLOTACION DE LINEAS DE TRANSPORTE REGULAR POR CARRETERA

El Decreto de 4 de julio de 1924 y sus disposiciones complementarias, tendían a garantizar la vida a los servicios regulares de viajeros contra la competencia de que les hacían objeto otros servicios no acogidos a este sistema.

Para paliar la competencia que, en el servicio de viajeros, enfrentaba al transporte por carretera con el ferrocarril, el Decreto de 19 de febrero de 1929 estableció que en aquellos trayectos que afectasen a ferrocarriles o tranvías, por discurrir paralelos o cercanos a sus recorridos, procedía, antes de resolver, oír al Consejo Superior de Ferrocarriles o a la empresa férrea interesada, a la que se le concedía derecho de prioridad para la concesión. Este reconocimiento se limitaba en el año 1929 al servicio de viajeros.

Las líneas de transporte regular podían optar al privilegio del sistema de exclusivas, el cual se concedía por periodos nunca inferiores a 20 años. Este sistema les garantizaba el privilegio de no tener empresa alguna que compitiese con ellos en el trayecto que habían logrado obtener.

En nombre del interés nacional o más bien de intereses particulares concretos, este tipo de concesiones fue origen de duras controversias.

Sin embargo, los concesionarios de este privilegio lo defendieron ante la Asamblea Nacional de Transportes por Carretera que se celebró en Madrid el 17 y 18 de junio de 1930. Argüían la absoluta necesidad de las exclusivas, en bien del servicio al público y para evitar competencias que pudieran derivar en la desaparición de muchas de estas líneas de transporte necesarias para asegurar el correcto tráfico de la provincia

10

El Gobierno por Decreto de 30 de octubre de 1930 adoptó una solución que respetaba virtualmente el Real Decreto de 4 de julio de 1924 y el Reglamento de 22 de Junio de 1929, limitándose a prohibir nuevas concesiones de exclusivas para el servicio regular de la clase A. Sin embargo, admitía la concesión de nuevas autorizaciones, sin exclusividad, para esta clase de servicio, en aquellas zonas en que no existiese en vigor alguna concesión exclusiva.

Abordaba también el Decreto mencionado la revisión de las exclusivas ya concedidas para comprobar si cumplían el Reglamento de 1929.

Además de las concesiones de servicios exclusivos, había otro medio de explotar las líneas de transporte regular. Se trataba de los servicios discrecionales en los que sí podía haber competencia de más de una empresa en el mismo recorrido.

Por Decreto de 17 de julio de 1932 se convocó una Conferencia Nacional de Transportes Terrestres, con el fin de estudiar la coordinación entre los transportes ferroviarios y los mecánicos por carretera. La Orden de 27 de julio de 1932 suspendió la autorización de servicios provisionales -exclusivos y discrecionales-, para impedir que aumentase la competencia que estos transportes realizaban al ferrocarril.

La finalidad de ambas disposiciones -1929 y 1932-, fue impedir que se continuasen creando derechos, al amparo de una legislación que estaba en vías de ser actualizada.

La Conferencia de Transportes, celebrada el año 1932 y la Comisión de Ordenación Ferroviaria y de Transporte por Carretera, coincidieron en la propuesta de que en los trayectos por carretera paralelos a las líneas férreas, era lógico otorgar a éstas el derecho de explotación.

12

responsable a la Segunda República Española, la Guerra Civil va a incidir negativamente en este medio de comunicación dejándole prácticamente paralizado.

En Vizcaya, aun cuando algunas líneas continuaron funcionando, el grave problema de la falta de combustible y la escasez de vehículos hizo que otras tuviesen que suspender los servicios. Son éstas las siguientes:

Bermeo-Bilbao (por Quernica)
Gleiza-Galdames
Gurizco-Bilbao
Ibarr-Bilbao
Morga-Bilbao
Mungia-Bilbao
Ondárroa-Quernica
Vitoria-Amurrio
Vitoria-Bilbao (por Ochandiano)
Vitoria-Bilbao (por Murguía)
Bilbao-Santander

De los años 1937 y 1938 no existen datos que revelen con claridad la situación del transporte por carretera, que puede imaginarse en pésimas condiciones para su continuidad.

En Septiembre de 1937, una vez que el ejército del General Franco hubo ocupado la provincia de Vizcaya, todos los vehículos -camiones y turismos-, quedaron requisados al servicio del Ejército o de la Junta de Transportes, la cual los fue asignando con carácter temporal o definitivo a las empresas, industrias o personas que los necesitaban (*). También el nuevo Gobierno Nacional ofreció a las empresas militarizadas o que trabajaban, directa o indirectamente para la guerra, la oportunidad de adquirir cuantos vehículos los precisasen, libres de toda requisa. (**)

En 1939, y finalizada ya la Guerra Civil, el tráfico por carretera fue poco a poco restableciéndose, y las

(*) Circular del Centro Industrial y Mercantil de Vizcaya N° 40 Ref. 537.131

(**) Circular del Centro Industrial y Mercantil de Vizcaya n° 24 Ref. 537.530

tación preferente. Esta solución se venía poniendo en práctica en los países que ya habían resuelto el problema de coordinar ambos medios de transporte.

Haciéndose eco de estas conclusiones, el Decreto de 19 de julio de 1934 modificó, en parte, la orientación seguida hasta el momento, facilitando a las Compañías ferroviarias la solicitud de concesiones en los trayectos paralelos a sus líneas férreas.

En Vizcaya, se aprovecharon de esta disposición algunas de ellas, como las líneas que a continuación se indican:

El ferrocarril Santander-Bilbao, explotó las siguientes líneas de transporte por carretera:

Bilbao-Algorza-Plencia
Bilbao-Santander
Despacho Central a Trucíos
Gurizco-Trucíos-Bilbao
Lemoiz-Plencia
Trucíos-Villaverde

El ferrocarril de Bilbao-Lezama, explotó la línea de transporte por carretera de Lezama-Bilbao.

También el ferrocarril a Guernica y Pedernales, explotó la concesión de la línea Bermeo-Bilbao.

Sin embargo, no fue hasta el Decreto de 9 de agosto de 1935 cuando se regula, en pequeña parte, el transporte de mercancías por carretera, para tratar, igual que en el caso de los viajeros, de reducir la competencia que ofrecían al ferrocarril.

LA INCIDENCIA DE LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA

Tras el notable desarrollo experimentado por el transporte regular por carretera en Vizcaya hasta el año 1930 y la pequeña recesión sufrida en el periodo co-

líneas registradas dicho año están destinadas, primordialmente, al servicio de viajeros.

Las comunicaciones entre los pueblos de la provincia y entre éstos y la capital con zonas de provincias limítrofes se cubren casi a diario, estando atendidas las distancias más largas por las agencias de transportes establecidas para la entrega de mercancías a domicilio.

La destrucción causada por la guerra y el destino obligado de los medios de transporte rodado a la distribución de mercancías para el abastecimiento interior, sometieron al material de transporte a un esfuerzo agotador.

En el año 1939 han desaparecido las líneas de transporte regular que se indican en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 3
Relación de las empresas de transporte regular por carretera de Vizcaya que desaparecieron en 1939, con especificación del año de su creación y de la sociedad propietaria:

Nombre de la Línea	Periodo de vigencia	Propietario
Acorta-Lucía Guernica	1930-1939	Compañía Automóviles Vascongados
Arredondo-Bilbao	1930-1939	Juan Mendizábal
Baracaldo-El Regajo	1930-1939	Resiatu Sáez y Compañía
Baracaldo-Portugalete	1930-1939	Juan Goicoechea
Bermeo-Quernica	1930-1939	Compañía Automóviles Vascongados
Bermeo-Pedernales	1930-1939	Compañía Automóviles Vascongados
Bilbao-Sodupe	1933-1939	Juan Mendizábal
Bilbao-Vitoria (por Ochandiano)	1930-1939	Acha y Compañía
Dima-Yurre	1930-1939	Luis Gogenola (*)
Durango-Marquina	1930-1939	Felipe Uriaga
Elanchore-Bilbao	1930-1939	Compañía Automóviles Vascongados
Elorrio-Arrozola-Durango	1930-1939	Vidal Zuazua
Elorrio-Mondragón	1930-1939	Fullaondo y Compañía
Elorrio-Oñate	1930-1939	Fullaondo y Compañía
Elorrio-Vitoria	1930-1939	Fullaondo y Compañía
Gallarta-La Arena (Serv. Verano)	1930-1939	Iguacio Martínez Osaba
Gorliz-Plencia	1930-1939	Antonio Uriutia
Guruzoa-Villaverde	1930-1939	Juan Mendizábal
Hijuela-Yurre-Villarreal	1930-1939	Acha, Inchaurbe y Compañía
Lancetosa-Ramalta	1930-1939	Juan Mendizábal
Larrabezua-Andra Mari-Bilbao	1930-1939	Gregorio Zarandona
Larrañazua-El Gallo	1930-1939	Gregorio Zarandona
Larrañecoche-Lujua-Bilbao	1930-1939	Unrucochea y Compañía

Nombre de la Línea	Periodo de vigencia	Propietario
Lauquíniz-Las Arenas	1930-1939	Juan Rautista Fano
Lequithio-Guernica	1930-1939	Compañía Automóviles Vascongados
Lezama-Bilbao	1930-1939	Ferrocarril Biba-Lezama
Manjuna-Guernica	1930-1939	Tomás Duralde
Medina de Poma-Bilbao	1932-1939	Legarra y Compañía
Mirguña-Bilbao	1930-1939	Juan Elorriaga
Mirguña-Bilbao	1930-1939	Julián Echevarría
Ondárroa-Deva-Bilbao	1930-1939	Herederos de veitstain
Orozco-Bilbao	1930-1939	Segundo Estivalles
Orozco-Llodio	1930-1939	Segundo Estivalles (2 Líneas)
Ripollis-Guernica	1930-1939	Nicolás Bilbao
Sesiao-Bilbao	1932-1939	Ignacio Martínez Osaba
Trucos-Valmaseda	1930-1939	Manuel Martínez
Trucos-Villaverde	1936-1937	Ferrocarril Santander-Bilbao

LOS AÑOS CUARENTA

En los años de la postguerra el reajuste de las fábricas llevó a un ritmo lento de producción, lo que no permitió reponer las pérdidas sufridas tan pronto como hubiera sido deseable.

Esto unido al insuficiente suministro de carburante es un grave obstáculo al normal desarrollo del transporte por carretera.

En el año 1940 figuran incluidos, en la Guía General de Industria y Comercio de Vizcaya, los siguientes servicios relacionados con el transporte por carretera

En Bilbao: 18 garajes, 14 surtidores de gasolina, 21 talleres de reparaciones, 13 Agencias de transportes y 39 empresas de venta de accesorios para automóviles. En los pueblos de la provincia de Vizcaya: 31 gasolineras, 21 talleres de reparaciones, 3 agencias de transportes y 1 garaje.

Los problemas derivados de la vuelta a la normalidad después de la guerra y los del abastecimiento de los años cuarenta son un obstáculo fuerte a la recuperación de los transportes.

LA CREACION DE SOCIEDADES DE TRANSPORTE POR CARRETERA Y SERVICIOS RELACIONADOS CON EL MISMO EN VIZCAYA 1920-1949

Además de las líneas de transporte regular de viajeros y mercancías, existían en Vizcaya, en los años que nos ocupan, otras empresas dedicadas también a estos servicios, -viajeros, mercancías o mixto- aunque sin el carácter de regular que es propio de las primeras.

Derivadas de ellas, se van creando durante el periodo de tiempo considerado, diversas empresas relacionadas con servicios auxiliares del transporte por carretera.

Los datos conseguidos se refieren a las empresas creadas bajo la forma de sociedades -limitadas, colectivas o anónimas-.

Las empresas creadas, tanto para transporte propiamente dicho como para servicios derivados de este nuevo medio y que guardan relación con el mismo, se recogen en los cuadros siguientes, indicando el número de ellas creadas cada año y los capitales invertidos en la constitución de las mismas, comparándolas con el total de empresas creadas anualmente en Vizcaya y con el importe anual de los capitales invertidos en sociedades nuevas.

Cuadro N.º 4

Empresas de transporte y derivadas del mismo creadas en Vizcaya bajo la forma de sociedades -Limitadas, Colectivas o Anónimas-, comparadas con el número total de ellas creadas en Vizcaya en los años 1920-1949.

Años	Nº Total de Sociedades constituidas	Nº Total de Empresas de Transporte constituidas	Nº Total de Empresas derivadas del transporte, constituidas
1920	156	3	8
1921	186	2	12
1922	126	-	1
1923	87	-	2
1924	112	2	5
1925	169	3	8
1926	97	4	4

Años	Nº Total de Sociedades constituidas	Nº Total de Empresas de Transporte constituidas	Nº Total de Empresas derivadas del transporte constituidas
1927	80	2	4
1928	71	4	1
1929	136	2	10
1930	88	2	3
1931	69	2	8
1932	99	2	2
1933	106	2	3
1934	101	3	4
1935	69	1	3
1936	88	3	-
1937	5	-	-
1938	17	3	1
1939	49	3	4
1940	86	3	2
1941	96	-	1
1942	169	-	-
1943	123	1	4
1944	145	2	3
1945	120	2	2
1946	111	-	2
1947	139	2	5
1948	111	2	1
1949	79	2	-

Cuadro n.º 5

Capitales anualmente invertidos en empresas de transporte no regular y en empresas con actividades derivadas del transporte terrestre por carretera en los años 1920-1949:

Años	Total Capitales en miles plus.	Capitales empresas de Transporte en miles plus	Capitales empresas derivadas del transporte en miles plus.
1920	70.798	391	1.313
1921	63.163	81	1.655
1922	50.679	-	138
1923	25.654	-	44
1924	19.969	25	(*)502
1925	44.396	43	(**)390
1926	29.418	376	390
1927	13.314	517	564
1928	9.394	439	15
1929	50.504	733	742
1930	21.686	65	568
1931	12.979	84	2.166
1932	28.542	90	10.006
1933	37.488	-	77
1934	15.091	1.000	340
1935	9.864	30	283
1936	23.105	178	110

Años	Total Capitales en miles plus.	Capitales empresas de Transporte en miles plus	Capitales empresas derivadas del transporte en miles plus.
1937	40	-	-
1938	7.025	-	220
1939	21.553	565	4.353
1940	105.175	1.045	150
1941	215.302	-	10
1942	170.893	-	700
1943	253.446	12	2.223
1944	117.876	670	1.580
1945	106.586	490	4.000
1946	206.223	-	300
1947	284.263	51.500	3.266
1948	282.488	310	80
1949	79.403	570	-

En el año 1926 en que figura en los capitales de sociedades derivadas 390.000 hay que añadir 600.000 francos que figuran así en los datos consultados.

CONCLUSIONES

Del análisis de los datos correspondientes al periodo estudiado 1920-1949, podemos determinar las siguientes etapas y la evolución que se da en las mismas en el transporte mecánico por carretera.

Primera Etapa: (1920-1930)

Este periodo puede considerarse de desarrollo, ya que es en el que se registra un mayor incremento, tanto del número de líneas de transporte regular como de las que cubren otros servicios y de los negocios afines a las mismas.

En las líneas de transporte regular, se observa un aumento significativo. En 1927 existían registradas 38 líneas y en 1930 se han convertido en 86.

Respecto al transporte no incluido en el apartado de regular puede comprobarse se evolución por el número de empresas creadas cada año. En el periodo considera

18
do 1920-1930, se crean 82 empresas de las cuales 24 corresponden a transporte y el resto a actividades relacionadas con el mismo.

Al no tener datos comparativos de periodos anteriores no podemos deducir el nivel de crecimiento de esta etapa.

Segunda Etapa: 1931-1936

En el periodo correspondiente a la II República Española se observa una ligera regresión respecto al periodo anterior, ya que las líneas de transporte regular se reducen de 86 a 82.

En cuanto al transporte no regular y a los negocios derivados de este medio de comunicación se registra la creación de 34 empresas. Si se comparan las 82 creadas en los 21 años de la etapa anterior, con las 34 creadas en estos 6 años se ve que el crecimiento es un poco menor, pero sin grandes diferencias.

Tercera Etapa: 1936-1939

Del periodo de la Guerra Civil no existen datos de los años 1937 y 1938. Es en 1939 cuando vuelven a registrar, observándose el profundo descenso experimentado por las líneas de transporte regular que han pasado de 82 a 51.

En cuanto a las líneas no regulares y a las otras sociedades derivadas de ellas, no hay tampoco registros de los años 1937 y 1938, pero en 1939 aparecen creadas 4 empresas, tres de transporte y una de compra-venta de vehículos, lo que indica que, nada más finalizar la contienda, los empresarios de Vizcaya intentan volver a cubrir los servicios y necesidades que durante el periodo bélico habían quedado paralizados.

20
teaba este nuevo sistema al tradicional sistema ferroviario y el interés de las Compañías de Ferrocarril por explotar directamente las líneas que pudieran ofrecer alternativas a sus servicios.

Cuarta Etapa: 1940-1949

El periodo de la postguerra y la primera década del gobierno del General Franco, es una etapa caracterizada por las dificultades inherentes a la recuperación de un conflicto bélico. En las líneas de transporte regular se caracteriza por una muy ligera recuperación, pasándose de 51 líneas registradas en 1939 a 54 líneas en 1949.

En los servicios de transporte no regulares y las empresas complementarias se registra la creación de 38 nuevas empresas, de las que 14 corresponden a transporte y el resto a los servicios complementarios.

Por tanto, a pesar de la escasez de los datos con que se cuenta, puede obtenerse la conclusión de que el nuevo sistema de transporte mecánico por carretera fue muy bien aceptado en la provincia de Vizcaya.

Las múltiples líneas que se crearon, tanto de transporte regular como no regular, destinadas a viajeros, mercancías o mixtas, en un periodo de tiempo poco propio como es el que atraviesa España entre los años 1930 a 1949 -Segunda República, Guerra Civil, postguerra-, dan idea del éxito de este nuevo sistema de transporte, máxima teniendo en cuenta que en el estudio realizado no se han tenido en cuenta los propietarios particulares, ya que solamente se han considerado las sociedades mercantiles.

Además, los negocios relacionados con él que van estableciéndose a lo largo de estos años, sobre todo en la capital, indican que existe un consumo suficiente para permitir su instalación y desarrollo.

También la explotación por parte de las compañías ferroviarias, de líneas de transporte paralelas o cercanas a las suyas hacen patente la competencia que plan

BIBLIOGRAFIA

Anuarios del Comercio, Industria, Profesiones y Tributación del País Vasco,- Bilbao

Anuarios Estadístico de España.- Sucesores de Rivadeneira, Madrid

Anuarios del Real Automóvil Club de España.- Madrid

Catálogos de Comerciantes de Vizcaya.- Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao

Circulares.- Centro Industrial y Mercantil, Bilbao

Gaceta de Madrid

Guía General de Industria y Comercio de Vizcaya.- Editorial Echevarría, 1940

La Coordinación del Transporte Mecánico por Carretera con el Ferrocarril.- Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante, Madrid, 1931

Memorias de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao

Notas Informativas sobre el problema ferroviario y la coordinación del automóvil con el ferrocarril.- Gráfica Administrativa, Madrid, 1935

Registro Mercantil

Líneas		1927	1930	1949
Acoria-Laida	Guernica		X	
Amurrio	Vitoria		X	X
Andra Mari	Larrazola		X	X
Arcentegui	Sodape		X	X
Arrancudiaga	Miravalles	X		X
Baquio	Mangüta	X		X
Baracaldo	El Regalo		X	
Basualdo	Portugalete		X	
Bernedo	Gernika		X	
Bermeo	Mingüda (2 Líneas)		X	
Bermeo	Pedernaldes	X		
Casarrua	Ondarra		X	
Dima	Yurre		X	
Durango	Gernika		X	
Durango	Marquina		X	
Durango	Vitoria	X		
Eibar	Gernika		X	
Elanchove	Gernika (Serv. Exp.)		X	
Elanchore	Gernika	X		X
Elorrio-Arrozola	Durango		X	
Elorrio	Durango		X	
Elorrio	Mondragón		X	
Elorrio	Oñate		X	
Elorrio	Vitoria	X		
Dima	Yurre		X	
Durango	Vitoria			X
Galdiccano	Basauri			X
Galdames	Gibela	X		X
Gallarta	La Arrea (Serv. Verano)		X	
Gallarta	Sestao		X	
Gallarta	Santurtzi		X	
Gortiz	Pleña			
Guerminca-Mendata	Zurgaiteta		X	
Guazabunaga	Gernika		X	
Hijuela-Villaverde	Trocián		X	
Hijuela-Yurre	Villarreal		X	
Lanetosa	Ramales		X	
Larrazola	Las Arenas		X	
Lauquiaz	Mungüta		X	
Lauquiaz	Gernika (Serv. Exp.)		X	
Lequeitio	Gernika		X	
Lequeitio	Mundaga		X	
Lequeitio	Elgoibar	X		X
Marquina	Gernika		X	
Marquina	Lequeitio			
Marquina	Dava	X		
Moitico	Gernika	X		
Mungüla	Gernika		X	
Mundaga	Gernika		X	
Narvaiz	Gernika (2 Líneas)		X	
Oba	Dima			X
Ondarra	Dava			X
Ondarra	Elgoibar			X
Ondarra	Gernika			X
Ondarra	Lequeitio			X