

LA MOBILITAT URBANA A L'ESPANYA DE FRANCO: EL TRANSPORT COL·LECTIU



Grau en Història

Cristià Busquet Seguí

Tutor: Dr. Joaquim Maria Puigvert Sola

Universitat de Girona

Dilluns, 27 de juliol del 2020. Girona.

Resum

Transport col·lectiu, mobilitat urbana, ciutat, Espanya, franquisme.

La mobilitat mecanitzada de les ciutats no sempre ha estat dominada pel transport individual. Hi va haver-hi uns anys que ho va estar pel sistema de transport col·lectiu, de la mà del tramvia, el metro, l'autobús i el troleibús. Encarregats de prestar servei a múltiples viatgers amb orígens i destins diferents.

A Espanya, aquesta hegemonia es constata fins a la dècada dels seixanta, quan és rellevat pel vehicle privat. I que significa un abans i un després en el sistema i model de transport, amb la reestructuració del servei del transport col·lectiu i la modificació en els comportaments de la mobilitat en favor dels viatges individuals. Representatius de la situació que regna en les ciutats del present.

En les següents pàgines ens centrarem en l'Espanya de Franco per copsar aquesta transició del model de transport urbà en les ciutats, a partir d'explicar la transformació del sistema de transport col·lectiu urbà en les ciutats i identificar les principals causes responsables dels canvis que es van produir des d'una triple perspectiva política, econòmica i social.

¹ Imatge de la portada: Circulació d'un tramvia, un troleibús i un autobús pels carrers Pere IV i Almogàvers de la ciutat de Barcelona a l'any 1955. Recuperat de: <https://www.pinterest.es/pin/336644140893960404/>

Índex

1. Introducció	5
2. Objectius i metodologia	6
2.1. Objectiu	6
2.2. Metodologia	7
3. Historiografia	8
4. L'evolució del transport col·lectiu urbà	13
4.1. Antecedents: des de la meitat del segle XIX a 1939	13
4.1.1. Els orígens del transport col·lectiu urbà	13
4.1.2. La consolidació del transport col·lectiu urbà	13
4.1.3. Una interrupció forçada: la Guerra Civil espanyola.....	16
4.2. L'Espanya de 1939 a 1975	16
4.2.1. General.....	17
4.2.1.1. <i>De la postguerra als Seixanta: el creixement</i>	17
4.2.1.2. <i>Dels Seixanta a la caiguda del règim: el declivi.</i>	19
4.2.2. Específic	20
4.2.2.1. <i>Tramvia</i>	21
4.2.2.2. <i>Metro</i>	22
4.2.2.3. <i>Autobús</i>	22
4.2.2.4. <i>Troleibús</i>	23
5. Context	24
5.1. Internacional.....	24
5.1.1. Política	24
5.1.2. Economia.....	25
5.1.3. Societat	25
5.2. Nacional	26
5.2.1. Política	26

5.2.1.1. <i>El primer franquisme: la reconstrucció (1939-1959)</i>	26
5.2.1.2. <i>El segon franquisme: l'expansió (1959-1975)</i>	28
5.2.2. <i>Economia</i>	30
5.2.3. <i>Societat</i>	31
5.2.3.1. <i>Demografia</i>	31
5.2.3.2. <i>Mentalitat</i>	32
6. <i>Resultats</i>	33
6.1. <i>General</i>	33
6.1.1. <i>Primera etapa: creixement</i>	33
6.1.2. <i>Segona etapa: declivi</i>	35
6.2. <i>Específic</i>	36
6.2.1. <i>Tramvia</i>	36
6.2.2. <i>Metro</i>	37
6.2.3. <i>Autobús</i>	38
6.2.4. <i>Troleibús</i>	39
7. <i>Conclusions</i>	41
Bibliografia	43

1. Introducció

La mobilitat mecanitzada de les ciutats no sempre ha estat dominada pel transport individual. Hi va haver-hi uns anys que ho va estar pel sistema de transport col·lectiu, de la mà del tramvia, el metro, l'autobús i el troleibús. Encarregats de prestar servei a múltiples viatgers amb orígens i destins diferents.

A Espanya, aquesta hegemonia es constata fins a la dècada dels seixanta, quan és rellevat pel vehicle privat. I que significa un abans i un després en el sistema i model de transport, amb la reestructuració del servei del transport col·lectiu i la modificació en els comportaments de la mobilitat en favor dels viatges individuals. Representatiu de la situació que regna en les ciutats del present.

Estudiar el transport col·lectiu urbà de les ciutats espanyoles servides per algun dels quatre mitjans de transport durant el règim franquista, significa poder centrar l'atenció en comprendre l'evolució que va experimentar aquest sistema. A la vegada que permet conèixer des d'una altra òptica la situació que va viure el país en aquests anys.

Una doble voluntat que, juntament a la formació d'historiador, però també de geògraf i urbanista, provinents del grau en geografia, finalitzat recentment, i el màster en urbanisme, el qual estic cursant en paral·lel al present grau, ha motivat el desenvolupament d'aquest treball. Amb la creença que la temàtica d'estudi m'ha de permetre reflectir, ampliar i unificar els coneixements adquirits en aquest dilatat i múltiple procés formatiu.

D'aquesta manera, tal i com comprovarà el lector, la forma d'abordar la present temàtica d'estudi es caracteritza per fer-ho a partir de la pluri i la transdisciplinarietat. En què des de la perspectiva històrica s'empren multitud de conceptes i coneixements provinents d'altres disciplines, explicatives de l'estructura, els enfocaments i els objectius que a continuació segueixen i que responen, segons el criteri de l'autor, i amb el vistiplau del tutor, el doctor Joaquim Maria Puigvert, a qui agraeixo l'atenció, la confiança i el guiatge brindats, a la manera més adient per satisfer amb les voluntats exposades.

En termes generals, el treball s'estructura en quatre blocs. Cadascun dels quals està dividit en apartats i alguns fins i tot en subapartats per exposar de la manera més clara i coherent les principals idees.

El primer, a tall introductori, està dedicat a la presentació dels objectius i la metodologia de treball. Encarregades de definir la temàtica d'estudi i les línies d'investigació en les que es vol aprofundir.

El segon gira a l'entorn de la historiografia. En què es presenta un recorregut per les diferents publicacions que han tractat la temàtica d'estudi, especificant des de quina disciplina i òptiques han sigut abordades.

El tercer bloc se centra en l'anàlisi i el tractament de les dades obtingudes de la bibliografia seleccionada. Es desglossa en tres apartats. En el primer, es presenta l'evolució del transport col·lectiu urbà en xifres, fent especial èmfasis en el nombre de viatgers, l'extensió de la infraestructura i els beneficis pel conjunt del sistema i de cadascun dels mitjans que el componen. A continuació, s'exposen els elements polítics, econòmics i socials vinculats al sistema de transport col·lectiu. Finalment, en els resultats, s'identifiquen els elements i es mesura l'impacte que aquests van ocasionar per explicar l'evolució experimentada pel transport col·lectiu urbà.

El quart i darrer bloc pertany a les conclusions, en el que es fa una breu síntesi de l'obra i es respon a l'acompliment dels objectius presentats.

2. Objectius i metodologia

2.1. Objectiu

L'objectiu principal d'aquest treball és copsar la transformació del sistema de transport col·lectiu urbà en les ciutats espanyoles durant el transcurs del règim franquista i identificar les principals causes responsables dels canvis que es van produir des d'una triple perspectiva política, econòmica i social.

A la vegada, d'aquest se'n desprenen d'altres objectius específics:

- Reconèixer la posició política a l'entorn del transport urbà i les principals raons que van determinar aquesta postura.
- Mesurar l'impacte que va ocasionar la situació econòmica en la millora tecnològica i la difusió de determinats mitjans de transport.

- Identificar la influència soferta i exercida de la societat a l'hora d'optar per uns o altres mitjans de transport.

Es tracta d'un conjunt d'objectius amb la finalitat de definir la temàtica d'estudi i les principals línies d'investigació, per finalment poder ser acomplerts i respostos, tal i com es demostrarà en les conclusions.

2.2. Metodologia

Per poder respondre els objectius plantejats, s'ha procedit a l'execució d'un mètode de treball dividit en dues fases.

En la primera fase s'ha realitzat la identificació, selecció i contrastació de les publicacions a l'entorn de la temàtica d'estudi a través d'una cerca a gran escala per diferents biblioteques i hemeroteques digitals de treballs acadèmics en les que s'han introduït les següents paraules clau en castellà, català i anglès: tramvia, metro, autobús, troleibús, transport col·lectiu, transport públic, mobilitat, urbà, ciutat, Espanya, franquisme.

Aquests espais de cerca corresponen a Dialnet, Catàleg Col·lectiu de les Universitats de Catalunya, Academia, Repositorio Español de Ciencia y Tecnología i Persée. Els quals disposen de milers de publicacions científiques pertanyents a temàtiques i cronologies molt àmplies.

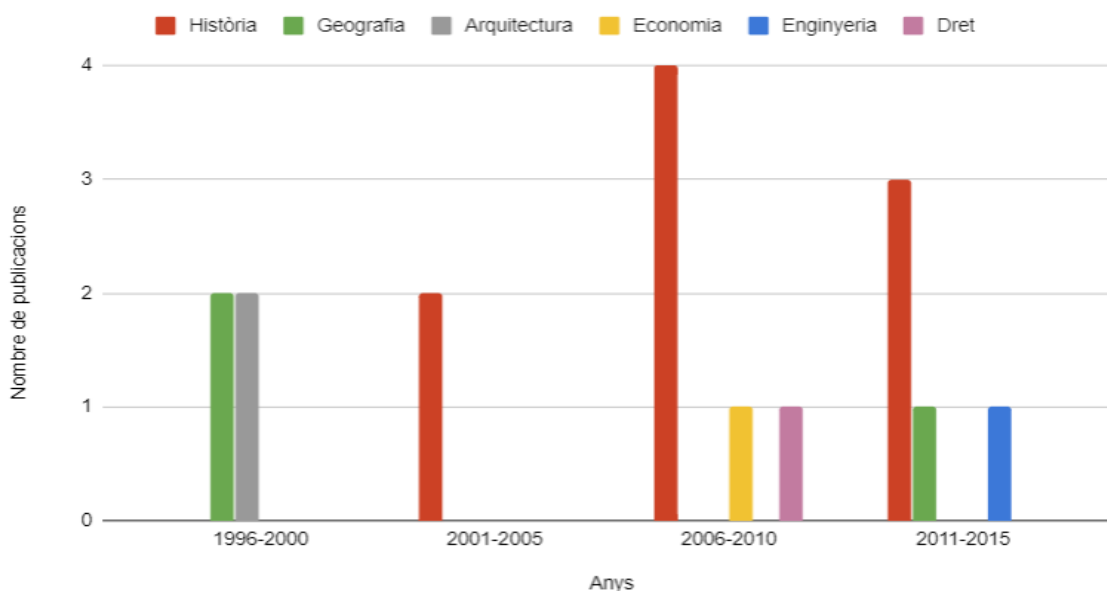
Per completar aquest recull, s'ha consultat la bibliografia de les obres seleccionades anteriorment per acabar d'ampliar el llistat de treballs no identificats a través de l'anterior procés cerca.

La segona fase, una vegada executat el recull bibliogràfic més adient, del qual se n'han extret més d'una quarantena d'obres, totes elles tractades de manera minuciosa malgrat algunes finalment no ser presents en el gruix bibliogràfic, s'ha definit i delimitat la temàtica d'estudi i els objectius que han dirigit les principals línies d'investigació; tot seguit, s'ha analitzat i repassat la historiografia existent a l'entorn de la temàtica seleccionada; i finalment s'ha procedit al tractament de les dades, per obtenir els resultats i les conclusions.

3. Historiografia

Les publicacions dedicades a estudiar el transport col·lectiu urbà a Espanya durant el règim franquista són relativament recents i de caràcter molt divers. Són obres compreses entre els anys 1996 i 2015, amb una tendència creixent en nombre a mesura que s'avança en el temps, i en les que s'hi distingeixen autors provinents de fins a sis disciplines.

Unes dades gens intrascendents, que posen al descobert l'interès creixent a l'entorn del sistema de transport col·lectiu per part de sectors científics cada vegada més amplis. A la vegada que reafirmen la importància actual d'aquesta temàtica, i la necessitat per aprofundir i ampliar els coneixements dels quals se'n disposa.



[Gràfic 1] Evolució del nombre de publicacions emeses segons la disciplina d'estudi a l'entorn del transport col·lectiu urbà a Espanya durant el règim franquista.

Font: Elaboració pròpia.

En primer lloc, la disciplina històrica és la que acumula més publicacions. Particularment en destaca l'historiador Alberte Martínez, especialista en història econòmica. El qual ha publicat un nombre ingent de treballs en què situa la vessant econòmica com el principal agent explicatiu de l'evolució del transport col·lectiu. És el cas de l'obra *Cambio técnico y modelo de negocio: las compañías de transporte urbano en España, 1871-1989* (2011), en la que defensa com els canvis tecnològics en els transports i la magnitud d'aquests són conseqüència directa del context socioeconòmic.

Es tracta d'una línia d'investigació prèviament tractada per l'historiador José Luís Hernández amb l'obra *La derrota provisional de los ferrocarriles urbanos frente al automóvil, la eliminación del tranvía y el triunfo del autobús en España a mediados del siglo XX* (2006), en la que vincula la successió tecnològica dels mitjans de transport col·lectius amb les condicions socioeconòmiques. Al concloure com aquestes determinen la inversió necessària per la millora i la reinvençió de la infraestructura.

“La solución más común, cuando las condiciones económicas generales lo permitieran —posibilidad de adquisición de autobuses, repuestos y combustible— fue la sustitución en los centros y ensanches por trolebuses y/o autobuses, y después sólo autobuses, y ofertar a esos nuevos barrios un transporte en autobuses” (Hernández, 2006: 8).

Amb tot, les aportacions de Martínez van més enllà de la situació socioeconòmica, i també se centra en les polítiques econòmiques del govern franquista. Així es reflecteix en les obres *Las empresas de tranvías en Madrid, del control extranjero a la municipalización, 1871-1948* (2002) i *El transporte urbano en A Coruña: del abandono del tranvía a la modernización del servicio* (2008). En les que a partir dels casos de Madrid i A Coruña, representatius del succeït en les grans i mitjanes ciutats espanyoles, exposa com la política econòmica va perjudicar la bona salut del sistema de transport col·lectiu urbà. Amb un conjunt d'accions, com la passivitat per evitar la fallida de les empreses privades encarregades de la gestió del transport col·lectiu o la promoció del sector automobilístic, que acabarien supeditant el sistema davant el vehicle privat.

La vinculació entre els àmbits econòmic i polític és una línia d'estudi bastant tractada pels historiadors. Essent aplicat per Olga Macías en *El largo despertar: los tiempos de la Autarquía (1939-1959)* (2002), a partir de repassar les actuacions del *Ministerio de Obras Públicas* en l'àmbit del transport per mesurar fins a quin punt van repercutir en el destí del sistema de transport col·lectiu urbà. I José Antonio Tartajo en *El ocaso de los tranvías españoles* (2006), en la que s'assenyalen el conjunt d'actuacions econòmiques promulgades des del govern que van impactar en el futur dels tramvies.

“A esa desaparición contribuyeron numerosos factores, quizás los más importantes el mal estado de instalaciones y vehículos tras la Guerra Civil y las limitaciones económicas e industriales para afrontar las imprescindibles reparaciones” (Tartajo, 2006: 1).

També és habitual en d'altres disciplines, com demostra l'economista Begoña Seijo en *Del tren al autobús: la modernización del transporte público en España en la década del desarrollismo* (2006), al posar de relleu com les polítiques econòmiques de l'època van limitar les opcions del sistema de transport col·lectiu urbà. A la vegada que aplanaven el terreny al vehicle privat a mesura que les condicions socioeconòmiques de la població milloraven.

El mateix Martínez dedica més treballs a l'entorn dels afectes desenvolupats per la política econòmica en el sistema de transport col·lectiu urbà. Aquesta vegada, però, juntament amb el també especialista en història econòmica Jesús Mirás, amb qui comparteix l'autoria de *La historia de los servicios públicos en las ciudades gallegas: un programa de investigación* (2007), *El transporte urbano y su modernización en España, 1850-2010* (2013) i *The Conquest of Urban Mobility: the Spanish Case, 1843-2012* (2015).

D'entre totes, en destaca en especial la darrera obra, que amplia les perspectives d'estudi abordades fins aleshores des de la disciplina històrica. En la que més enllà dels factors econòmic i polític, malgrat continuar essent els dominants, s'hi afegixen d'altres com el tecnològic, el social i el cultural per poder explicar de forma més curosa i adequada el procés que va experimentar el sistema de transport col·lectiu urbà, en el que hi van intervenir multitud d'agents i variables:

“L'elecció del model de transport dominant s'explica no només per factors tecnològics, sinó també per factors econòmics, socials, polítics i culturals”
(Martínez, 2015: 135).

La multiplicitat de perspectives a l'hora d'abordar la temàtica d'estudi és una característica habitual en treballs provinents de les disciplines geogràfica i, en menor mesura, arquitectònica. A més de fer-ho de forma bastant primerenca en el temps. Així ho posen de relleu les obres de la geògrafa Carme Miralles i els arquitectes Francisco Javier Monclús i Jose Luís Oyón, els quals combinen les vessants política, econòmica i social per comprendre l'abandó del transport col·lectiu urbà en favor del vehicle privat en el conjunt de l'Estat.

Des d'aquesta triple òptica, els treballs de Miralles, *Transport i ciutat: Una reflexió sobre la Barcelona contemporània* (1996) i *La irrupción del transporte privado en la ciudad. Barcelona como ejemplo* (1999), centren la importància a l'entorn de l'element espacial.

Essent, doncs, una aportació més que innovadora. A l'argumentar com la reorganització territorial, i per tant les polítiques urbanístiques de l'època, en paral·lel a la recuperació econòmica, van ser les principals responsables de l'adquisició massiva del vehicle privat per part de la població, que va acabar desembocant en una transformació de la mentalitat. I per tant, de les formes de mobilitat.

“La generalització de l'ús del cotxe, no es va fer només a partir de les innovacions tecnològiques, com tantes vegades s'ha insinuat, en identificar els avenços tecnològics i l'abaratiment del cost de la màquina amb la implantació social de la nova tecnologia. Tampoc no es pot identificar unívocament, amb un canvi de la disposició de les activitats i de les funcions en el territori urbà, procés que s'identifica amb la suburbanització, sinó que hi hagué una estratègia de difusió tecnològica, cultural i ideològica congruent a una lenta però eficaç adaptació espacial”. (Miralles, 1996: 199).

Un argument similar és el que exposen Monclús i Oyón a *Transporte y crecimiento urbano en España, mediados s. XIX - finales s. XX* (1996) i *Transporte público y estructura urbana (De mediados s. XIX a mediados s. XX): Gran Bretaña, España, Francia y Países germánicos* (1999), a l'identificar l'estructura urbana, i de manera anterior el vehicle privat, com el principal responsable del declivi del transport col·lectiu. En què la falta de compromís polític cap aquest, juntament a la millora en la capacitat econòmica i la significació social vinculada a l'automòbil, van motivar la motorització de la població per finalment materialitzar un canvi d'hàbits en la mobilitat quotidiana que va determinar la morfologia tradicional de la ciutat connectada fins aleshores pel transport col·lectiu. Malgrat econòmicament representar una aposta molt més costosa.

Aquesta línia d'investigació a l'entorn de l'element espacial és reforçada per treballs posteriors, els quals no deixen de demostrar l'encert d'aquest camp d'estudi. Així ho fa el geògraf Horacio Capel a *Los ferro-carriles en la ciudad. Redes técnicas y configuración del espacio urbano* (2011), que des de l'òptica política sosté com l'organització urbana va alterar de ple la mobilitat. I en definitiva, l'aposta en favor d'uns o altres modes i mitjans de transport.

D'altres aportacions interessants són provinents del camp del dret, en què el jurista Ferran Armengol, expert en dret públic, exposa en *La regulación de los transportes urbanos en España: intervencionismo estatal contra autonomía local 1859-1987* (2006) des d'una

perspectiva política la naturalesa de les actuacions en matèria de transport. Dirigides en la seva majoria des del govern, a l'adoptar una postura centralitzadora i antimunicipalista que permet parlar de l'execució d'unes actuacions homogènies a escala estatal a l'entorn del sistema de transport col·lectiu urbà.

“Era el Estado mismo quien definía y desarrollaba la política de transporte urbano de las distintas ciudades, de modo que los ayuntamientos se veían limitados a hacer propuestas y/o ejecutar las políticas definidas por el Gobierno. En efecto, y pese a que no faltaron alcaldes o concejales dispuestos a asumir estas políticas como propias, lo cierto es que el poder municipal estaba absolutamente sometido a los dictados del Gobierno” (Armengol, 2006: 16).

Finalment també es detecten aportacions des l'enginyeria, de la mà d'Oliver Alcalde amb l'obra *La nueva era del tranvía como modo de transporte: ¿necesidad o moda? (2012)*. En què des de la doble perspectiva política i social, i una escala de treball que fluctua entre l'estatal i la internacional, distingeix dos models d'evolució del sistema de transport col·lectiu urbà a Europa per, tot seguit, identificar la postura adoptada en cada país. Posant al descobert com la pressió social i les idees polítiques provinents de l'exterior van influir en les actuacions i estratègies executades en matèria de transport.

En definitiva, es tracta d'un conjunt d'estudis provinents de diferents disciplines amb una presència majoritària dels treballs executats per historiadors i historiadores. Tot i no ser gens menyspreables les aportacions des de la geografia i l'arquitectura, i en menor mesura des de l'economia, l'enginyeria i el dret.

Un conjunt d'aportacions que, més enllà de la seva proporció, destaquen per la perspectiva històrica i han proporcionat uns coneixements que, com a continuació es posa al descobert, permeten apropar-nos de la forma més adient a la nostra temàtica d'estudi. En què la complexitat, a través de la diversitat de coneixements i enfocaments que proporciona aquest conglomerat d'obres, a partir d'uns mètodes i unes particularitats corresponents a cada disciplina, han d'ajudar a respondre de la forma més completa i contrastada possible a les principals qüestions plantejades al principi d'aquest treball: des de la pluridisciplinarietat, la multiplicitat de perspectives i el rigor històric.

4. L'evolució del transport col·lectiu urbà

4.1. Antecedents: des de la meitat del segle XIX a 1939

Per entendre la situació en la que s'arriba a l'any 1939, és necessari remuntar-nos uns anys abans. Fer un recorregut per l'evolució del transport col·lectiu urbà a Espanya des de la seva aparició, a la primera meitat del segle XIX, fins a la fi de la Guerra Civil per tal de copsar com s'arriba a l'any 1939. I per tant, a què s'ha d'enfrontar el règim franquista en matèria de mobilitat. A més de permetre realitzar una comparativa de l'estat del transport col·lectiu urbà entre la cronologia d'estudi i el període anterior.

4.1.1. Els orígens del transport col·lectiu urbà

El primer mitjà de transport col·lectiu urbà de les ciutats espanyoles va ser l'òmnibus. Amb tracció animal i una capacitat per sis a deu persones, va ser instal·lat a partir del anys quaranta del segle XIX a les grans ciutats i mica en mica es va estendre per d'altres de menor dimensions (Monclús i Oyón, 1996: 219).

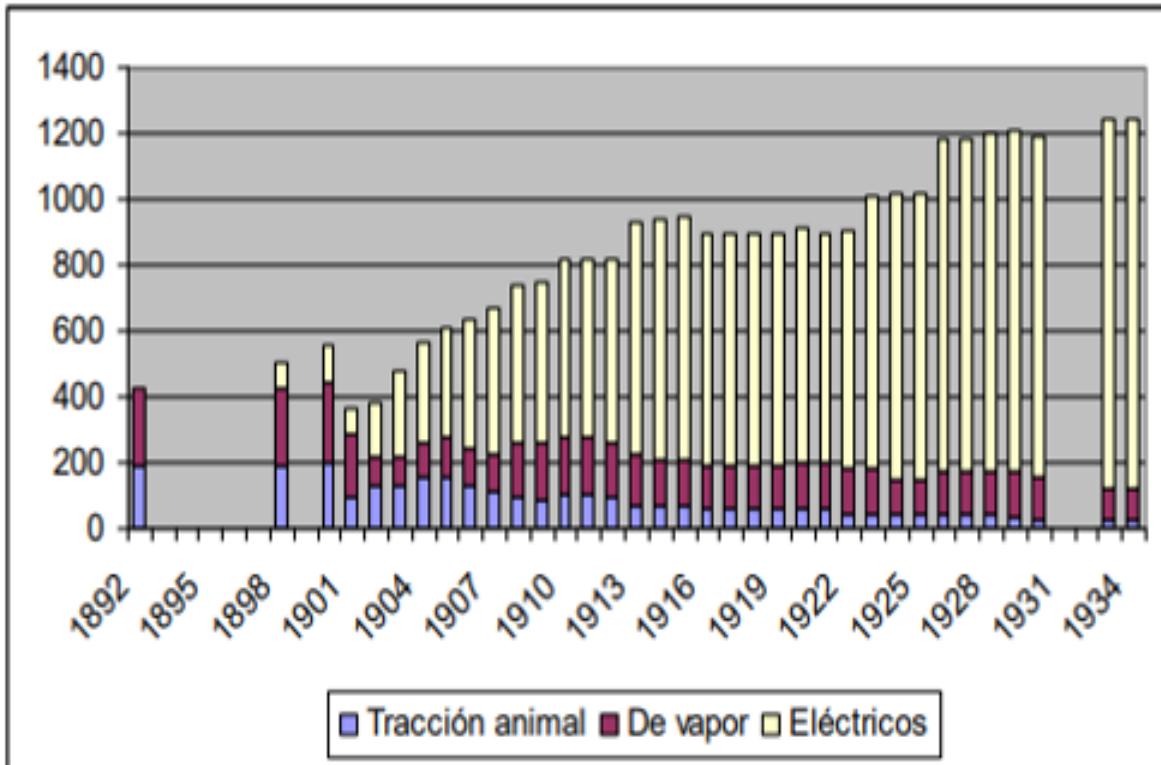
La seva aparició va alterar les bases elementals de la mobilitat intraurbana de fins aleshores. Permetia escurçar les distàncies i sense invertir cap esforç físic. Malgrat tot, les seves repercussions van ser modestes a l'oferir un servei limitat, destinat a un grup de viatgers molt estratificat, i per tant reduït. Insuficient per alterar les formes de moure's de la ciutadania (Capel, 2011: 17).

4.1.2. La consolidació del transport col·lectiu urbà

El mitjà encarregat d'assolir aquest repte va ser el tramvia. El qual va permetre la democratització del transport col·lectiu i assentar de forma decidida una nova forma de mobilitat dins la ciutat que va eclipsar ràpidament el seu predecessor: l'òmnibus (Martínez i Mirás, 2013: 194).

Des de la seva instal·lació a principis dels anys setanta del segle XIX, el tramvia va experimentar una curta però intensa evolució en la seva tracció en poc més de vint anys, en què es van succeir el tramvia hipomòbil, el tramvia a vapor i el tramvia elèctric (Capel, 2011: 72).

A principis del segle XX, aquest últim composava el mitjà gairebé exclusiu en la majoria de ciutats [Gràfic 2]. Liderant, així, el creixement exponencial del transport col·lectiu del període.

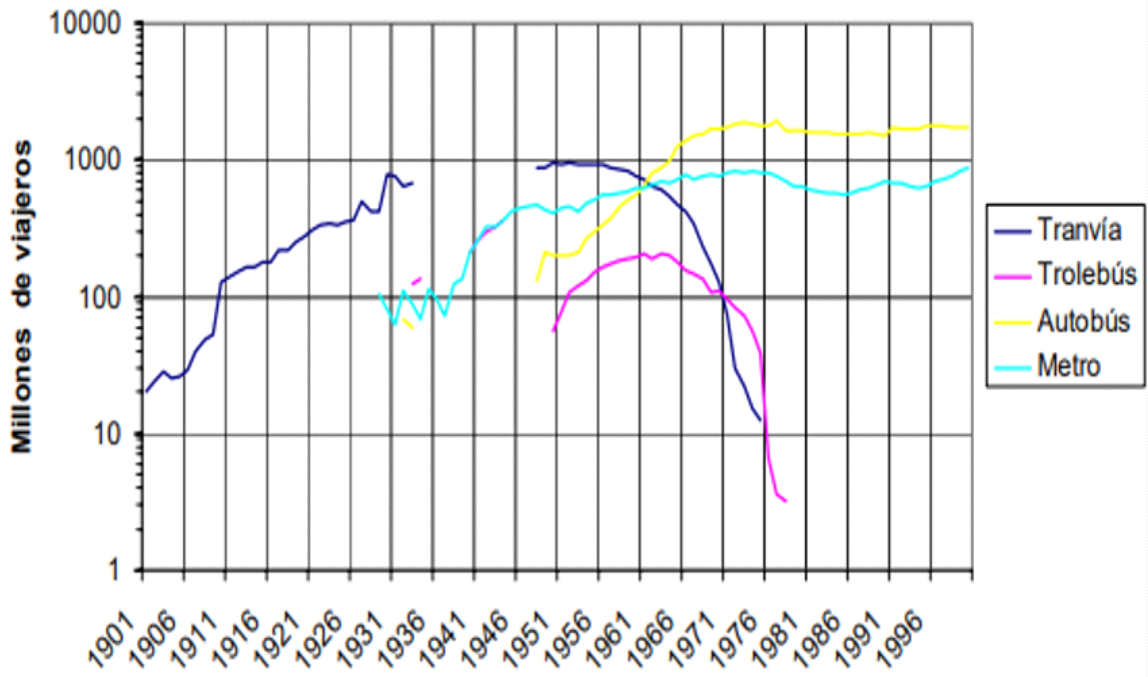


[Gràfic 2] Extensió en quilòmetres de les línies de tramvies en explotació a Espanya segons tipus de tracció entre els anys 1892 i 1934.

Font: Martínez, 2011: 7

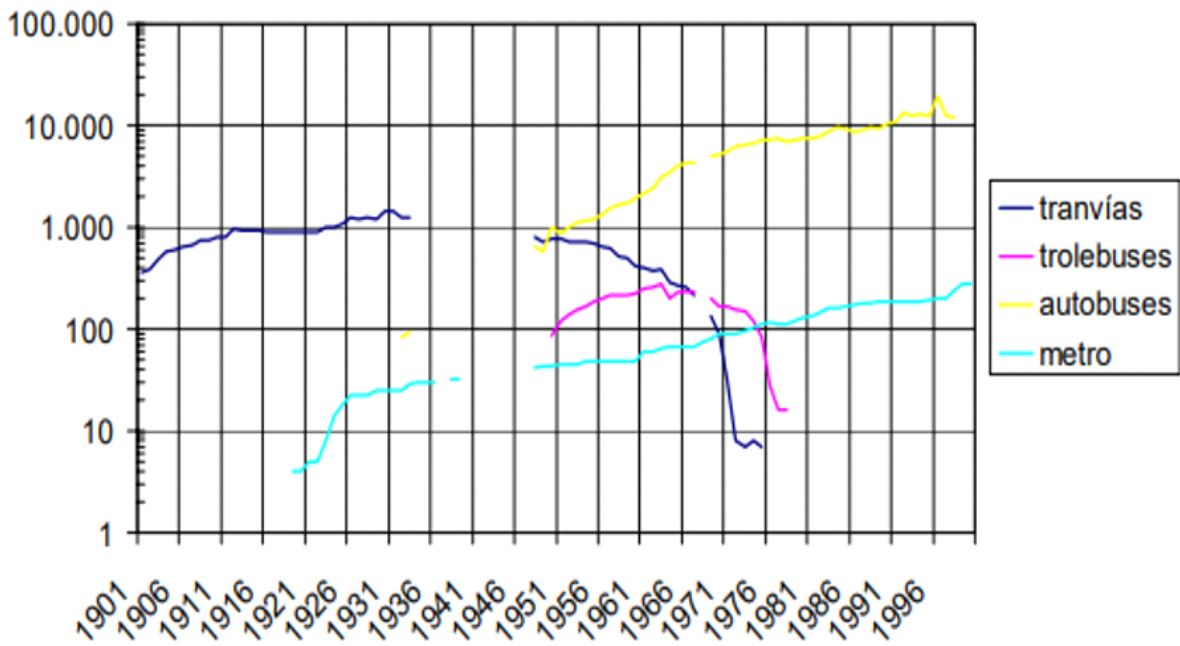
En poc més de trenta anys, entre el 1895 i el 1932, en plena coincidència amb l'accelerat procés d'expansió de les principals ciutats, que va provocar l'aparició de les primeres metròpolis espanyoles (Carvajal, 2019: 43), el nombre de viatgers del transport col·lectiu urbà es va multiplicar per onze, al passar de poc més dels 80 milions anuals als gairebé 900 milions [Gràfic 3], i la xarxa es va quadruplicar, dels 300 als 1243 quilòmetres [Gràfic 4].

En aquest creixement, també hi tindrien protagonisme el metro i l'autobús a partir de la dècada de 1920, i el troleibús a partir de la de 1930. Tot i enregistrar unes xifres molt més modestes que les del tramvia.



[Gràfic 3] Viatgers anuals en el transport col·lectiu urbà entre 1901 i 2001.

Font: Hernández (2006: 17)



[Gràfic 4] Quilòmetres de xarxa dels diversos mitjans de transport col·lectiu urbà entre 1901 i 2001.

Font: Hernández (2006: 16).

4.1.3. Una interrupció forçada: la Guerra Civil espanyola

L'esclat de la Guerra Civil va significar una aturada en la dinàmica de creixement del transport col·lectiu urbà. Les pèrdues ocasionades pel conflicte van ser quantioses, en especial en les ciutats que havien sigut front de combat (Tartajo, 2006: 8).

El tramvia, el mitjà hegemònic i per tant amb major presència en el territori, va ser el que va sofrir el nombre més elevat de destruccions. L'autobús va ser l'altre gran damnificat, en què en ciutats com Madrid hi van desaparèixer completament tots els vehicles (Martínez, 2002: 13). Una sort no molt diferent que la que va experimentar el troleibús. El metro, en canvi, va ser el mitjà amb menors repercussions, tot i no estar absent dels embats del conflicte.

En el final de la guerra s'arribava, doncs, en una situació de retrocés. L'impacte ocasionat era notori. En algunes ciutats fins i tot dramàtic, en què alguns mitjans havien de ser reconstruïts des de zero.

Ara bé, malgrat els importants afectes del conflicte, aquests van demostrar ser incapaços d'alterar el sistema de transport col·lectiu, amb una varietat i un ordre de preferència en el nombre de viatgers i en l'extensió de la infraestructura anteriors a la guerra que es van mantenir durant bona part del règim.

4.2. L'Espanya de 1939 a 1975

Per analitzar l'evolució del transport col·lectiu urbà al llarg del període d'estudi, aquesta s'ha dividit en dues escales.

Per una banda, la general, en la que es tracta el transport col·lectiu en conjunt amb l'agrupació dels mitjans de transport per tal d'identificar les similituds i, per tant, extreure un comportament compartit entre el conjunt dels mitjans.

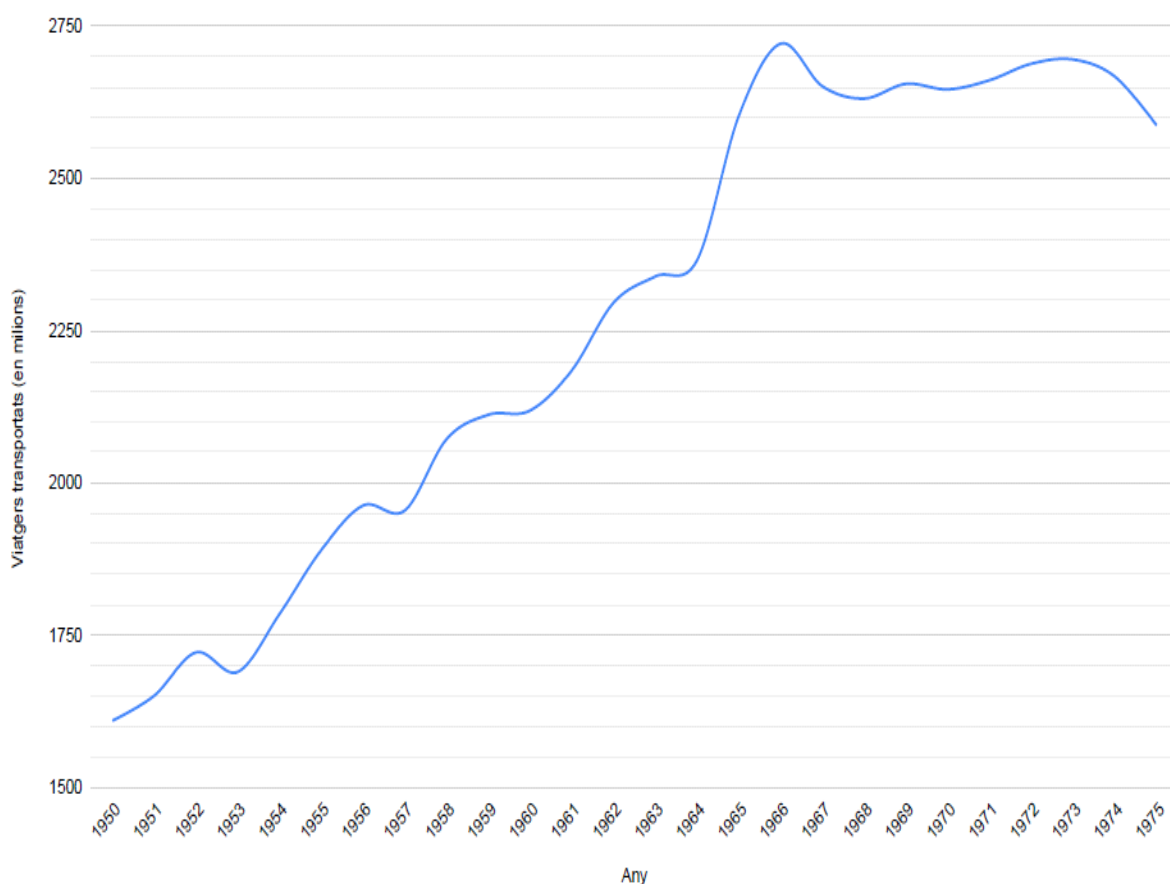
Per l'altra, l'específica, en què s'aborda de manera aïllada cadascun dels quatre mitjans que conformen la totalitat del transport col·lectiu, permetent copsar les diferències i, en definitiva, el comportament singular de cadascun dels mitjans.

4.2.1. General

A grans trets, l'evolució del transport col·lectiu durant el règim es pot dividir en dues grans etapes: una inicial, de creixement; i una altra, posterior, de decreixement. Al demostrar dues tendències plenament oposades.

4.2.1.1. De la postguerra als Seixanta: el creixement

Iniciada en paral·lel a la finalització de la Guerra Civil, si no de manera immediata, sí relativament ràpida, durant els primers anys de la postguerra, la primera etapa es va definir per un ritme de creixement constant i accelerat que va assolir l'apogeu en el segon terç dels Seixanta.

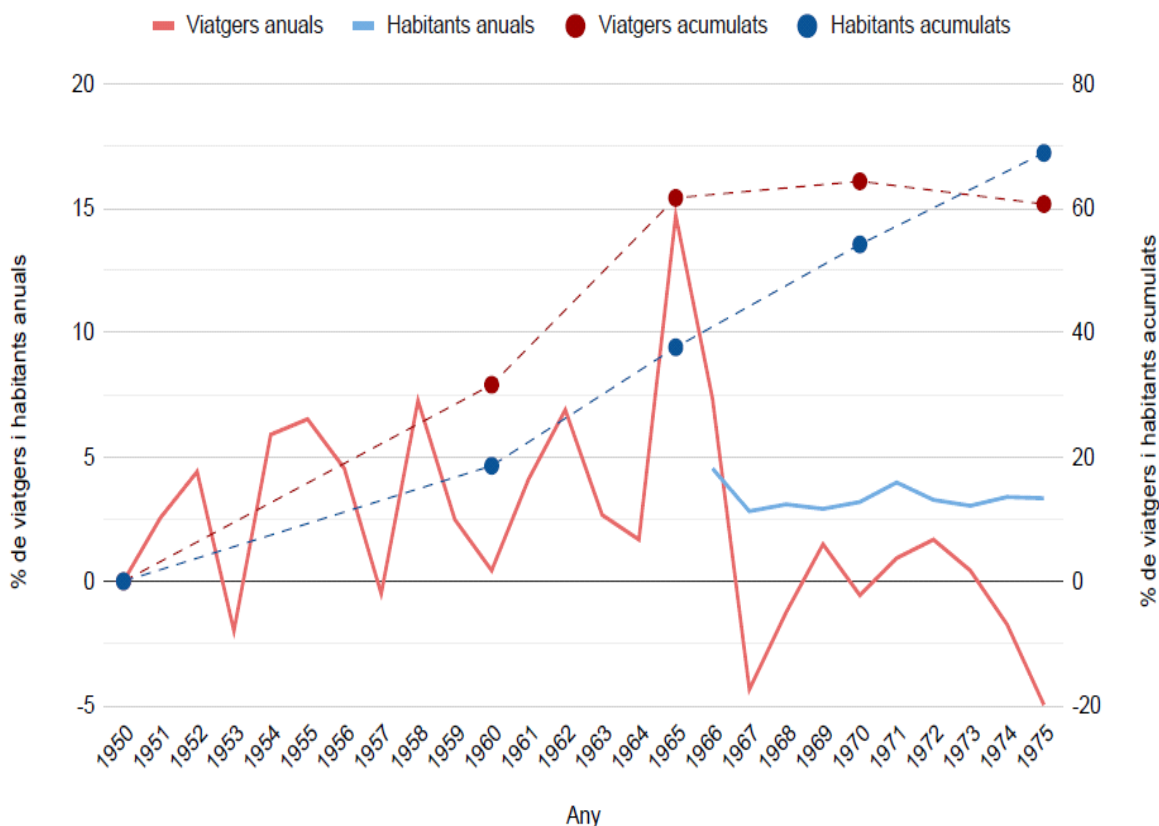


[Gràfic 5] Evolució dels viatgers en transport col·lectiu urbà entre els anys 1950 i 1975

Font: Elaboració pròpia a partir de Carreras i Tafunell (2005: 557 i 558)

Són considerats els anys d'or del transport col·lectiu, en els que s'enregistraren xifres fins aleshores inèdites, aconseguint trencar amb tots els rècords.

El nombre de viatgers es va multiplicar dècada rere dècada. Tant en xifres absolutes, en què dels poc més de 800 milions abans de l'esclat de la Guerra Civil es passa a 1.619 milions el 1950 i a 2.761 milions el 1966 [Gràfic 5], com en xifres relatives, amb un ritme de creixement notablement superior al demogràfic [Gràfic 6].



[Gràfic 6] Taxa de creixement del nombre de viatgers i població urbana respecte l'any 1950.

Font: Elaboració pròpia a partir de Carreras i Tafunell (2005: 557 i 558) i Capel (1971: 69)

Hi va haver una expansió permanent en el quilometratge total de la xarxa. En base a la direcció ascendent de l'extensió de la xarxa de cadascun dels mitjans de transport. A excepció del tramvia.

I es va assolir la rendibilitat del servei a partir de la recaptació per viatgers [Gràfic 7]. Almenys des de la segona meitat dels anys cinquanta, quan hi ha dades, amb l'obtenció del marge de benefici essencial en relació el cost del mitjà de transport.

Segons els paràmetres de referència, l'etapa es va dilatar uns anys més o uns anys menys: fins el 1956, en què l'estancament dels viatgers i del quilometratge es convertien en declivi; el 1962, com a darrer any que el tramvia enregistrava un balanç econòmic positiu; el 1963, al finalitzar el creixement del troleibús; o el 1966, quan es va aconseguir el màxim històric en el nombre de viatgers absoluts i conclou el període de superioritat en ritme de creixement del nombre de viatgers relatius respecte el de la població urbana.

Tot i aquesta oscil·lació, no hi ha dubte que la primera etapa es va endinsar almenys fins a la segona meitat de la dècada dels cinquanta, i com a molt a la dels Seixanta. Un lapse de temps, entre 1956 i 1966, que s'ha d'entendre com un moment de transició; el principi de la fi de l'època de creixement.

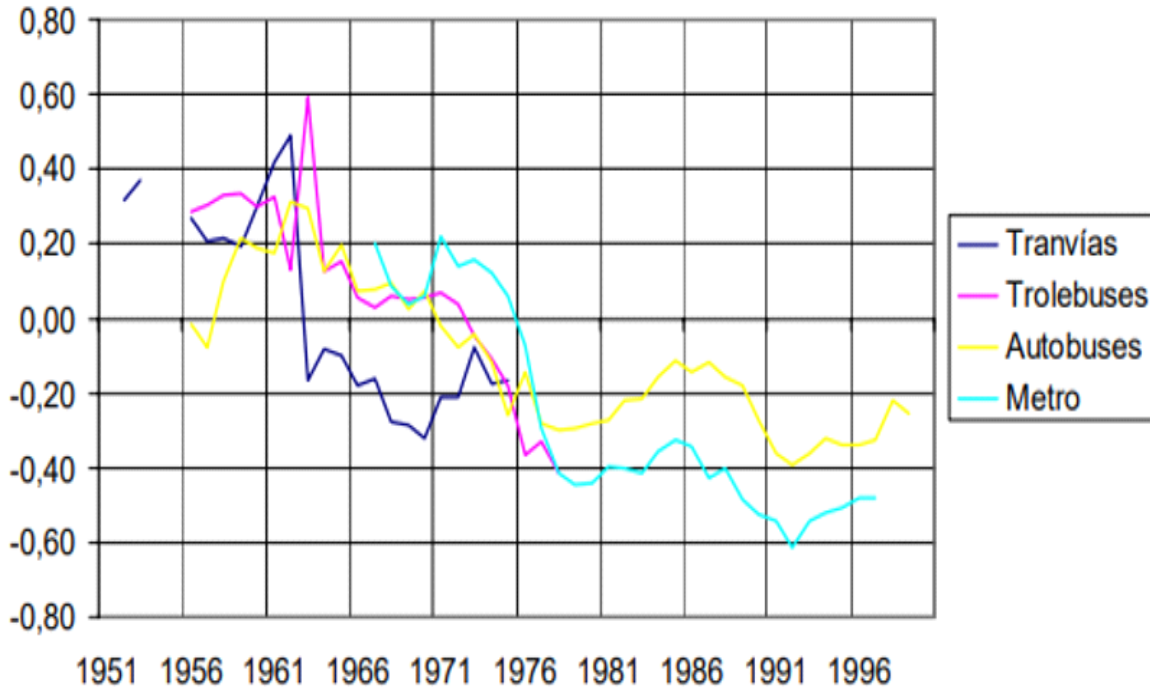
4.2.1.2. Dels Seixanta a la caiguda del règim: el declivi.

El començament de la segona etapa, amb la mateixa dificultat per concretar una data significativa que amb la finalització del creixement, s'ha de situar a mitjans dels Seixanta, en la que en més o menys un decenni es va experimentar un estancament i una decaiguda generalitzada del transport col·lectiu urbà sense precedents des de la instauració del règim.

Aquesta tendència es va reflectir de forma nítida en els viatgers transportats amb un ritme moderat en xifres absolutes [Gràfic 5], i de forma molt més accelerada en les relatives. Intensificat, en contrast al transport col·lectiu, per l'enorme creixement demogràfic que estaven experimentant les ciutats [Gràfic 6].

El progressiu desmantellament de les xarxes de tramvia i troleibús, amb la posterior decaiguda del servei també va ser significatiu [Gràfic 4], reduint la varietat dels mitjans de transport urbà en un limitat nombre de ciutats al final del període d'estudi. Tot i l'augment en l'extensió total de la xarxa de transport, liderat per l'autobús i el metro.

Com a darrera apreciació, la progressiva insuficiència en la recaptació per viatgers en relació als costos en la totalitat dels transports fou un altre símptoma d'aquest declivi, assegurant la inviabilitat econòmica del servei. El tramvia va ser el primer en experimentar aquesta situació a l'any 1963. El qual el seguirien l'autobús, el troleibús i el metro -en aquest ordre- a la dècada dels setanta [Gràfic 7].



[Gràfic 7] Recaptació per viatgers en relació als costos dels diversos mitjans de transport col·lectiu urbà entre 1951 i 2001.

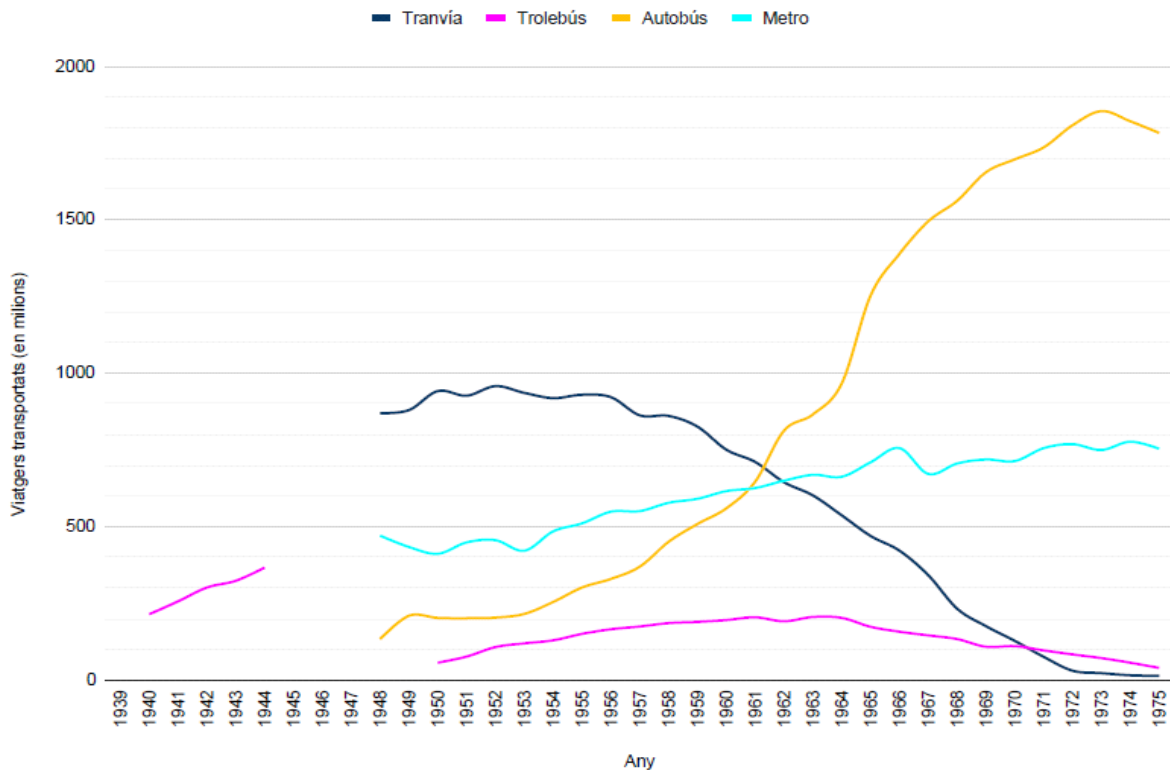
Font: Hernández (2006: 17)

D'aquesta manera, s'arribava a l'any 1975 amb un panorama plenament oposat a la recent i a la vegada tan llunyana 'època daurada' del transport col·lectiu. Limitat en la utilització, amb el registre de viatgers en decaiguda; en la capacitat tecnològica, amb la reducció en la varietat dels mitjans de desplaçament; i en la rendibilitat econòmica, amb creixents pèrdues.

4.2.2. Específic

Des d'una mirada específica, l'evolució de cadascun dels quatre mitjans que conformaven el transport col·lectiu urbà es va desenvolupar de manera singular.

El tramvia, el metro, l'autobús i el troleibús disposaven d'unes capacitats particulars, a la vegada que oferien unes possibilitats acord amb aquestes. Tals diferències van incidir en què cadascun es desenvolupés amb una tendència, uns ritmes i unes intensitats més o menys desiguals en el quilometratge de la xarxa [Gràfic 4], la recaptació econòmica [Gràfic 7] i els viatgers transportats [Gràfic 8]. De vegades fins i tot en contraposició al comportament general.



[Gràfic 8] Viatgers anuals en el transport col·lectiu urbà entre 1939 i 1975.

Elaboració pròpia a partir de Carreras i Tafunell (2005: 557 i 558).

4.2.2.1. Tramvia

En les primeres dècades de la postguerra el tramvia va experimentar els moments de major predomini. A l'enregistrar el major nombre històric de viatgers a l'any 1952 amb 957 milions i un dels moments, si no el primer, de major extensió de les línies.

Eren els anys de creixement del transport col·lectiu en els quals el tramvia es postulava com el principal mitjà encarregat de dotar de servei a la major part del total de viatgers fins a la meitat de la dècada de 1950 i fins a principis de la següent dècada com el que en transporta més. Essent present en més d'una vintena de ciutats (Hernández, 2006: 5).

Malgrat aquest predomini, l'entrada en la segona meitat de segle va estar marcada per la davallada en el nombre d'usuaris. La qual, precedida per un breu estancament fins a l'any 1955, es va accelerar amb força. Repercutint, primer, en l'extensió de la xarxa i, de forma més tardana, però igual d'intensa, en la recaptació per viatgers. A la vegada que cedia l'hegemonia en favor de l'autobús.

L'últim tramvia en tancar les seves línies seria el de Saragossa el gener de 1976.

4.2.2.2. Metro

Només existent a les ciutats de Madrid i Barcelona, el metro conformava el mitjà de transport geogràficament més limitat.

Tot i això, la dada no va significar un impediment per la seva proliferació. Ben el contrari. Al ser el segon transport més usat al llarg del període, malgrat ser l'últim en l'extensió de la xarxa.

En el nombre de viatgers, el ritme de major creixuda s'enregistrà en els primers anys de la postguerra, al triplicar les xifres (de 130 a 400 milions) en tan sols sis anys, fins a la meitat de la dècada del 1940. Succeït per un breu període d'estancament que malgrat superar-se, amb un ascens entre els anys 1953 i 1966, però a un ritme més moderat que el primer, retornaria a la darrerria del anys seixanta persistint fins a la fi del període. En coincidència, encara que de forma més tardana que cap altre mitjà transport, amb la insolvència del servei.

Diferent és la tendència de l'expansió de la xarxa. La qual, tot i també alternar períodes de creixement i estancament, va adoptar unes direccions i uns ritmes majoritàriament oposats al nombre de viatgers. A l'experimentar un creixement moderat que s'acceleraria a partir de la dècada dels seixanta, i en especial a les portes dels Setanta.

4.2.2.3. Autobús

D'entre tots els mitjans de transport, l'autobús és el que va experimentar el major i més intens creixement.

La tendència es fa palesa des dels primers anys de postguerra amb un augment del nombre de viatgers i de l'extensió de la xarxa quasi paral·lel que, malgrat sofrir un sotrac a la meitat de segle, traduït en un breu estancament, es perllongar fins gairebé el final del període.

Amb aquest ascens imparable, l'autobús es va convertir en el mitjà hegemònic. Aconseguint la xarxa de transport més extensa a partir de l'any 1950, a mans del tramvia, i el major nombre de viatgers a partir de l'any 1963, després de sobrepassar els del metro i el tramvia en tan sols dos anys.

L'hegemonia de l'autobús es faria cada vegada més notòria amb una diferència creixent respecte la resta de mitjans de transport, duplicant el quilometratge de la resta de línies a l'any 1958 i del nombre de passatgers el 1966. A l'any 1975 representava el 97% i el 69% del total respectivament.

Malgrat l'enorme preponderància i els rècords, l'autobús, en consonància al tramvia uns quants anys abans, va observar com des del 1971, i de forma irreversible, era incapaç d'ingressar per viatger més del que sumaven els costos.

4.2.2.4. Troleibús

L'acceptació immediata des de la seva inauguració a l'any 1940, va permetre al troleibús experimentar un ritme de creixement dels viatgers gairebé tan acusat com el metro i, probablement, el tramvia durant la primera meitat dels Quaranta.

El servei estava present en només tres ciutats (Tartajo, 2006: 10), però és en aquests anys quan s'assoliren els màxims de viatgers, tocant sostre el 1944 amb 366 milions. Molt propers als enregistrats pel metro en aquest mateix moment, i probablement entre la meitat i la tercera part dels del tramvia.

Amb l'arribada del 1950, i després d'una llacuna de quatre anys en els registres, les xifres minvaven de manera sobtada. En cinc anys s'havien perdut gairebé 300 milions de viatgers.

Des d'aquest moment es va iniciar un període de recuperació lent i dilatat en el temps. També aplicable en l'extensió de la xarxa, assolint a l'any 1963 el seu màxim amb 205 milions de viatgers transportats, una longitud de 276 quilòmetres i la presència en dotze ciutats (Tartajo, 2006: 13).

A partir d'aquí, el transport de viatgers i l'extensió de la xarxa van començar a declinar, a un ritme lent i perllongat, igual que en la recuperació,.

Al final del període, tan sols quedaven 84 quilòmetres de línia repartits en vuit ciutats, en els que s'hi transportaven 39 milions de viatgers, produint uns ingressos que des del 1974 eren menors que els costos.

5. Context

En paral·lel a l'evolució experimentada pel transport col·lectiu urbà, entre els anys 1939 i 1975 es van desenvolupar un conjunt d'actuacions a l'entorn del transport i la mobilitat urbana.

A continuació, s'exposen quines van ser aquestes accions i en quines circumstàncies van ocórrer segons la seva providència geogràfica, permetent construir el marc contextual del període i temàtica d'estudi.

5.1. Internacional

5.1.1. Política

A partir de la fi de la Segona Guerra Mundial, l'automòbil es va convertir en vehicle de masses a Europa.

A Estats Units, aquesta situació succeïa des de la dècada del 1920. Per la qual cosa aquest país es va prendre com a referent a l'hora de dirigir les polítiques en matèria de mobilitat urbana i es va apostar de forma decidida per la promoció de l'automòbil, en detriment del transport col·lectiu urbà, adoptant un canvi bruscat en la política de fins aleshores (Miralles, 1996: 214).

El final de les restriccions en el consum de la gasolina i l'adopció en l'àmbit urbanístic del *moviment model*, caracteritzat per la zonificació i la disseminació de l'espai articulat per les vies ràpides, van compondre les principals línies d'actuació en aquesta direcció (Miralles, 1996: 202).

Gran Bretanya, França, Alemanya i Itàlia van ser els primers països en aplicar-les, per més tard fer-se extensibles a tot Europa. Malgrat tot, les repercussions enfront el transport col·lectiu urbà van ser notablement diferents a una banda i altra del continent (Alcalde, 2012).

A la majoria de països d'Europa Occidental, les principals polítiques van apostar íntegrament pel vehicle privat, decidint suprimir de forma total el servei de mitjans com el tramvia o el troleibús.

Va ser el cas de França o el Regne Unit, els quals es van convertir en els principals responsables d'assentar aquest nou model en matèria de mobilitat urbana, el qual seria molt reproduït a la resta de països veïns d'aquesta part del continent.

En canvi, a l'Europa Central i Oriental la tendència va ser la de diferir notablement d'aquesta postura, per continuar modernitzant i reforçant la totalitat dels mitjans de transport, de la que Alemanya se'n va posicionar com el principal instigador.

5.1.2. Economia

Després de la Segona Guerra Mundial, i fins a la crisi dels anys setanta, Europa va experimentar un procés de reconstrucció i de recuperació econòmica en el qual es va implantar un nou model de desenvolupament provinent des dels Estats Units, segons els economistes anomenat "Keynesià-fordista" i caracteritzat per la industrialització massiva, la plena ocupació i el sorgiment de l'estat del benestar (Miralles, 1996: 210).

D'aquesta manera, l'estandardització de la producció i el consum massificat a l'entorn de la indústria automobilística, en paral·lel a l'augment de la capacitat econòmica de la societat, va possibilitar la massificació del vehicle privat. El qual es va establir com un producte industrial i no pas com un nou mitjà de transport (Miralles, 1996: 214).

El sistema de transport col·lectiu urbà quedava en un segon pla. A partir d'uns condicionants econòmics, també polítics i socials, que van coincidir cronològicament i van ser favorables a l'aparició i consolidació d'aquest fenomen.

5.1.3. Societat

En termes socials, i en congruència amb l'expansió urbana de les ciutats, en què les de major dimensió es van començar a concebre com a metròpolis, la població europea va experimentar un creixement demogràfic i una transformació en la mentalitat.

Pel que fa a les xifres de població, aquestes van estar condicionades per dos factors: les onades migratòries i els alts índex de natalitat (Miralles, 1996: 226).

Respecte a la mentalitat, aquesta va estar supeditada pel model de desenvolupament importat des dels Estats Units, el qual va imposar unes noves formes de vida (Miralles, 1996: 206).

A l'entorn de la mobilitat urbana, la velocitat i l'autonomia es van postular com el principal paràmetre de referència, en unes ciutats en què els canvis produïts en l'organització territorial de la ciutat van ampliar el nombre i la distància dels recorreguts. Ara el que comptava era disposar de vehicle privat, de la capacitat de poder moure's a voluntat.

Arrel d'això, el desplaçament individual amb mitjans de transport privat es va adoptar com la manera hegemònica per moure's. Mentre que el transport col·lectiu, en especial els mitjans amb més dificultats per adequar-se a les noves necessitats, perdien partidaris, com si haguessin passat de moda (Tartajo, 2006: 3).

5.2. Nacional

5.2.1. Política

5.2.1.1. El primer franquisme: la reconstrucció (1939-1959)

En els primers anys de la postguerra civil espanyola, el posicionament adoptat pel règim va ser el de vetllar en favor de la reconstrucció dels danys produïts pel conflicte, liderada pel *Ministerio de Obras Públicas*, que va ocupar un paper destacat en la política econòmica del govern (Macías, 2002: 156).

Més enllà d'aquesta voluntat, i malgrat certes temptatives com el *Plan General de Carreteras* (1941) i la *Ley de Bases de Ordenació Ferroviaria y de los transportes por Carretera de 24 de enero de 1941* (1941), que projectaven una sèrie de mesures encaminades a la reparació de les carreteres i la millora de les deficiències prèvies a la guerra, o la creació del *Instituto Nacional de Industria* (1941), per controlar i revifar la malmesa indústria, la reconstrucció del transport col·lectiu fou una fita molt llunyana d'assolir (Santos, 2011: 124). A l'estar limitada per les bases polítiques de l'Estat que, a partir d'una inversió pública gairebé inexistent, van tenir com a principal objectiu desenvolupar els recursos nacionals, amb la voluntat d'obtenir l'autosuficiència econòmica.

L'autarquia va provocar l'escassetat dels carburants, els components i els materials. A més de les restriccions elèctriques. Repercutint en l'execució dels projectes d'expansió i reconstrucció de la xarxa i en les reparacions ordinàries, que van obligar a moltes empreses a reduir el nombre d'automòbils en servei, a la vegada que eren incapaces

d'evitar el seu envelliment (Mirás, 2015: 149 i 2012).

L'intervencionisme va ser l'altre element configurador de la política del període, amb un retorn sense complexos als plantejaments centralitzadors i antimunicipalistes de la Restauració (Nicolás, 1991: 5), que va permetre que fos "el Estado mismo quien definía y desarrollaba la política de transporte urbano de las distintas ciudades, de modo que los ayuntamientos se veían limitados a hacer propuestas y/o ejecutar las políticas definidas por el Gobierno" (Armengol, 2006: 16).

Estipulats per un conjunt de legislacions, ordres i decrets promulgats durant la dècada de 1940, van atribuir la competència estatal sobre el servei de tramvies, troleibusos i metro a determinats organismes del *Ministerio de Obras Públicas*, regulant la fixació estricta dels preus, les concessions administratives per la continuïtat d'explotació de les línies de transport i els processos de municipalització del servei (García de Enterría, 1953: 70).

L'autobús urbà va ser l'únic mitjà de transport en què la competència seria retinguda per l'Administració municipal. Sempre i quan no circulés per carreteres de l'Estat (Armengol, 2006: 12).

A partir de la segona meitat del segle XX, però, la situació experimentava un cert revés.

En primer lloc, la postura centralista, malgrat ser imperant en la totalitat del règim (Moradiellos, 2011: 18 i 27), va cedir de forma parcial des de la dècada de 1950 en les dues grans ciutats per antonomàsia: Madrid i Barcelona (Armengol, 2006: 18). Les quals representaven més de la meitat dels passatgers urbans transportats en el conjunt de l'Estat (Monclús i Oyón, 1996: 232).

Influïda per les tensions nascudes arran del boicot ciutadà conegut com la 'Vaga dels Tramvies', la decisió del Govern va concedir als respectius ajuntaments l'ampliació de les facultats municipals del transport col·lectiu urbà entre 1956 i 1957, que els autoritzava a "aprobar las tarifas, sin necesidad de concesión del Estado y explotar el Metro por su cuenta, haciéndose cargo de todos los gastos de explotación más el resarcimiento al Estado por el cincuenta por ciento del coste de las obras realizadas y el cincuenta por ciento del canon de explotación" (Armengol, 2006: 5).

Ara bé, tot i la significativa cessió de competències, la mesura tampoc va representar una autèntica autonomia del municipi per elaborar la seva pròpia política de transport urbà. La titularitat continuava a mans del Govern, que mantenia la potestat per definir les principals línies polítiques (Armengol, 2006: 19). En aquest decenni, sense experimentar canvis en la direcció, al continuar perseguint la recuperació, però sí en les aportacions.

En destaca el *Plan de Modernización de Carreteras de 1950*, considerat segons Capel (2011: 130) el primer programa sistemàtic de construcció en ciutats, amb major ambició que els desenvolupats a l'any 1941. El qual, recolzat en una altra decisió gens menor, amb l'aprovació en paral·lel de la creació de l'empresa nacional de turismes en sèrie SEAT, projectava un conjunt de variants "con el convencimiento de que se convertirían en los ejes principales del futuro crecimiento urbano".

Reforçat per decisions anteriors, a través de la creació el 1946 de la *Empresa Nacional de Autocamiones S.A.* (ENASA) i el 1949 de la *Autotransporte Turístico Español S.A.* (ATESA), dedicades respectivament a la fabricació i al transport a l'entorn de l'autobús (Hernández, 2006: 12). I posteriors, a partir de l'aprovació del *Decreto-ley de 16 de Junio de 1954*, que va impulsar la transformació de les concessions de tramvies en altres equivalents d'autobusos (Tartajo, 2006: 16).

Per altra banda, la política autàrquica, determinant fins aleshores, també s'anava debilitant amb uns resultats econòmics infructuosos. Tendint, "a partir de 1955, a una apertura del régimen hacia el exterior, en búsqueda tanto de las materias primas y de la tecnología necesaria para el desarrollo económico, como de los créditos financieros que lo sustentaran" (Macías, 2002: 149).

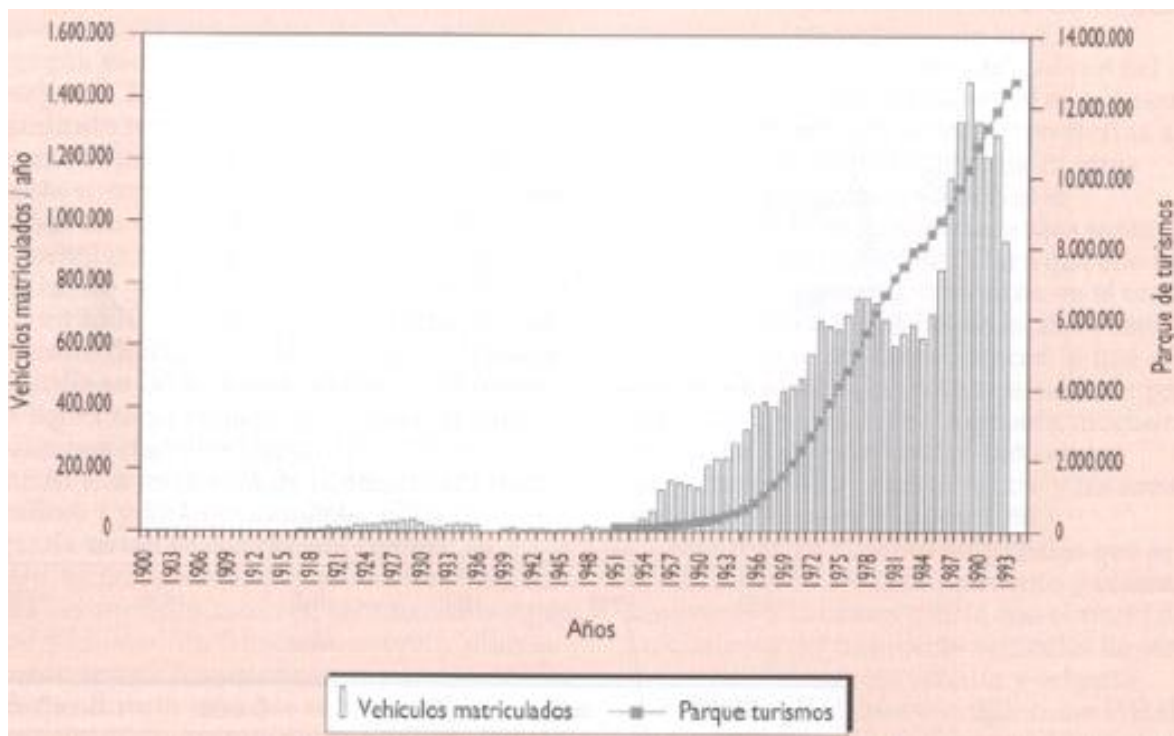
5.2.1.2. El segon franquisme: l'expansió (1959-1975)

El *Plan Nacional de Estabilización Económica* del 1959, va ser l'encarregat de materialitzar de forma oficial aquest nou marc polític (Martínez, 2003: 208). El qual, acompanyat per la recuperació econòmica, facilitava la importació de bens d'equip per renovar l'obsoleta maquinària generada per l'aïllament comercial amb l'exterior, permetent potenciar els recursos de la indústria automobilística nacional i abandonar de forma definitiva la dependència tecnològica de l'exterior que havia determinat l'origen del parc de vehicles fins aleshores (Seijo, 2006: 10).

Amb aquest favorable panorama, les decisions polítiques es van intensificar, traduint-se en una extensa llista d'intervencions materials en l'àmbit del transport que, com un perllongament de la línia definida en les dues dècades anteriors, concentraven els esforços a l'entorn de la xarxa viària.

Són els anys de la regularització de la producció d'ENASA, dedicada a partir de la marca comercial Pegaso a la fabricació d'automòbils, camions i autobusos, i dels primers avanços de la *Sociedad Española de Automóviles de Turismo* (SEAT), la qual, deixant ja enrere la matrícula el novembre de 1953 a Barcelona de la primera unitat del model «1400», produeix els primers 2.586 «Seat 600» el 1957; el cotxe-emblema del *desarrollismo* i de la modernitat espanyoles (Miralles, 1999: 12).

La seva fabricació va significar l'abans i el després en la intensitat de la difusió de l'automòbil, a l'experimentar un ascens imparable que va perdurar en la totalitat del període i va multiplicar el parc de turismes per desenes de vegades en poc menys de trenta anys [Gràfic 9] passant d'un augment de 8 cotxes per 1.000 habitants el 1959 a 135 el 1975 (Seijó, 2006: 12).



[Gràfic 9] Evolució dels vehicles matriculats i del parc total de turismes a Espanya entre 1900 i 1993.

Font: Monclús i Oyón (1996: 235)

El creixement exponencial va provocar ràpidament, en els primers anys seixanta, que el transport privat comencés a ser habitual en els centres urbans i en les grans avingudes. En coincidència amb l'aparició de la congestió viària, que s'establia com un fenomen quotidià en el paisatge urbà (Mirás i Martínez, 2015: 149).

Per corregir la situació, l'aposta política va recaure en el reforç i millora del traçat. El *Plan General de Carreteras* (1961), la *Instrucción General de Carreteras* (1964), la *Red de Itinerarios Asfálticos* (1967), el *Plan de Autopistas Nacionales Españolas* (1967) o el *Programa Nacional de Autopistas Españolas* (1971) van ser alguns dels documents encarregats per treballar en aquesta direcció (Capel, 2011: 157).

Però la construcció de carreteres i autopistes d'accés ràpid, més enllà de resoldre -per cert, sense èxit- el problema de la congestió, va acabar desencadenant canvis significatius en l'estructura tradicional de la xarxa de transport, i per tant de les ciutats. Amb una mobilitat que requeria cada vegada major flexibilitat (Mirás i Martínez, 2006: 144).

En coherència amb aquests condicionants, a les acaballes del període, i poc abans de la crisi petrolífera, s'aprojava la darrera normativa destacable en matèria de transport. La *Ley 26/1973, de 21 de Julio*, que estipulava la transformació de concessions de troleibusos en altres equivalents a autobusos i de manera inèdita se cedia als Ajuntaments la competència per la substitució de les línies (Tartajo, 2006: 21).

5.2.2. Economia

En els primers anys de postguerra, coincidint cronològicament amb el primer franquisme polític, el país va sofrir un marcat "període de letargia, caracteritzat per penúries econòmiques i aïllament, amb una inversió pública inexistent i un creixement sense ordre" (Miralles, 1999: 11).

La inflació econòmica que es vivia va desencadenar l'augment de la precarietat, a partir de la davallada en els paràmetres econòmics que van assolir nivells inferiors als dels anys immediatament anteriors a la guerra, segons Macías (2002: 149). Reflectida en la disminució del valor dels ingressos personals, que va impactar de manera directa en la capacitat d'adquisició de la població i la inversió privada.

A partir de la meitat de la dècada dels cinquanta, en consonància amb les mesures polítiques de relaxació enfront l'aïllament i l'apropament cap a l'eix guanyador de la Segona Guerra Mundial, la situació es va començar a revertir (Moradiellos, 2011: 30).

En l'àmbit del transport, la dinàmica, acompanyada per la caiguda del preu de l'electricitat degut a la decisió governamental de bloquejar les tarifes durant els anys quaranta, va respondre amb un important increment en el nombre d'empreses vinculades a la indústria de l'automòbil; des de refineries de petroli fins a fabricants d'automòbils, camions, autobusos o neumàtics. Que li permeteren enregistrar un creixement superior al del sector elèctric (Mirás i Martínez, 2015: 141).

Les dades posen al descobert la conversió de l'economia cap a la industrialització i la terciarització. La qual va desembocar en l'augment de la renda per càpita del país i millores en la capacitat adquisitiva de la població, que no deixarien de créixer fins gairebé la fi del període (Seijo, 2006: 12) permetent l'aparició i consolidació de la societat del benestar (Moradiellos, 2011: 35). Identificant encara a la primera meitat dels Setanta un important increment de la renda que serà aturat en sec amb la 'crisis del petroli' (Miralles, 1996: 227).

Ara bé, en paral·lel a l'augment dels ingressos, la bonança econòmica també va propiciar l'increment general dels costos, tant del personal, els materials i el combustible. Fent-se especialment notori a partir de la dècada dels seixanta i, encara més, a partir del 1973 amb una recessió de l'economia que va desembocar en la inflació dels preus (Hernández, 2006: 16). Tot i que no en la del gasoil, a partir de la política governamental d'assumir aquestes alces en favor dels consumidors (Martínez, 2008: 11).

Per tal de mantenir la rendibilitat del servei i evitar mals majors, les empreses van recórrer a l'aplicació de certes estratègies per reduir costos. Exemplificades, entre d'altres, per l'Agent Únic o la transició de la tracció (Tartajo, 2006: 15).

5.2.3. Societat

5.2.3.1. Demografia

En termes demogràfics, la població urbana espanyola va experimentar una tendència a l'alça des dels primers anys de la postguerra que perdura fins a la fi del règim, amb un

ritme de creixement que es va accelerar dècada rere dècada, molt per sobre al del conjunt de l'Estat. Afavorit pel procés industrialitzant i la terciarització de l'economia, en què la seva activitat es concentra a la ciutat (Seijo, 2006: 12).

Aquest creixement intens i continuat permet concloure com el nombre de viatgers potencials del transport col·lectiu, en paral·lel a la superfície de l'àrea urbana, es va anar ampliant.

5.2.3.2. Mentalitat

En termes de mentalitat, la societat espanyola també experimentar modificacions. Es van adoptar noves formes de pensar i actuar. Les quals, en correlació al context polític i econòmic, van ser resultat de la influència exercida pels àmbits ideològics i culturals.

Aquestes referències majoritàriament provenien de l'exterior, de l'escala internacional, i foren presents en la totalitat del període sense que l'aïllament econòmic dels primers anys significués cap impediment.

D'aquesta manera, Espanya, malgrat la desconexió política dels primers anys, s'emmirallava amb importants ciutats de països veïns com París o Londres a l'hora d'apostar per i utilitzar un o altre mitjà de transport (Tartajo, 2006: 3).

El vehicle privat no en seria una excepció. A finals de la dècada dels cinquanta, fruit d'aquest influx, el 600 entrava a la vida de les persones com un símbol de modernitat i un mitjà de prestigi social que en paral·lel a l'absència generalitzada de sensibilitat mediambiental va capgirar els hàbits en un segment de viatgers que començava a preferir l'automòbil en els desplaçaments quotidians (Monclús i Oyón, 1996: 236)

La ciutat es redissenjava en funció de l'automòbil, que va actuar com l'agent configurador d'un nou model. Primer en les àrees de major renda i barris de classes mitges. I més tard, a partir de la dècada dels anys setanta, quan esdevingué un article de consum massiu, en la totalitat de l'espai urbà (Mirás i Martínez, 2015: 139).

“Era el modelo de ciudad funcional y de sociedad motorizada que se corresponde al desarrollo económico que surgió con el fordismo. Basado, éste, en la masificación del consumo, en la reafirmación de la propiedad privada, en la libertad individual y en el aumento del nivel de vida asociado a un incremento de los bienes materiales” (Miralles,

1999: 8 i 9). El qual es va materialitzar en paral·lel a la difusió del vehicle privat. Al provocar aquest últim l'expansió de la ciutat amb un procés de desplaçament de la població cap a les perifèries urbanes, i la seva reinterpretació, en què els carrers serien compresos "exclusivamente como vías de circulación" i "cualquier elemento que «estorbase» la circulación de automóviles particulares se percibía como un obstáculo al progreso, que habría que remover" (Mirás, 2001: 203).

Un conjunt de fenòmens que ocorrien en un moment en el que la mobilitat de la població s'incrementava per moments, conseqüència de l'augment creixent de la distància entre els centres de treball i els llocs de residència (Monclús i Oyón, 1996: 236).

6. Resultats

Tal i com es pot deduir, una vegada presentat el context a l'entorn del transport i la mobilitat urbana, és factible afirmar com l'evolució del transport col·lectiu urbà a Espanya és resultat de l'afecte desencadenat per diferents variables.

En aquest apartat es procedeix a identificar i mesurar l'impacte de les principals responsables, explicatives de l'evolució que va experimentar el sistema de transport col·lectiu urbà i cadascun dels seus mitjans en el període d'estudi.

El procés s'ha dividit en dues grans escales. La primera, de caràcter general, en la que es tracta el transport col·lectiu en conjunt. I la segona, més específica, en la que s'analitza cada mitjà de transport de manera individual.

6.1. General

6.1.1. Primera etapa: creixement

La primera etapa del transport col·lectiu urbà, recordem, està caracteritzada pel creixement constant i accelerat en el nombre de viatgers transportats, l'extensió de la xarxa i la rendibilitat del servei a partir de la recaptació per viatges en relació als costos.

La tendència que va experimentar el nombre de viatgers fins a les acaballes de la dècada de 1950 va girar a l'entorn de la postura intervencionista. La qual, a partir de la fixació de les tarifes en un context de recessió econòmica, va permetre a la ciutadania continuar

viatjant, mantenint les xifres de viatgers. I que van ser ampliades per dos fenòmens paral·lels en el temps: el creixement de la població urbana i, en menor mesura, la reducció del nombre de vehicles amb motor.

Ben diferent va ser l'impacte d'aquesta política en les empreses de transport i, per tant, en la rendibilitat del servei. En què, en una època d'inflació i augment dels costos, va intensificar la pressió sobre els marges operatius de l'activitat amb efectes directes en la rendibilitat.

El negoci del transport col·lectiu urbà deixava de ser un negoci atractiu, de manera que els concessionaris privats, de forma progressiva, quan ja no produïen beneficis, el van deixar a mans dels municipis. La municipalització consistia en l'adquisició per part de l'ajuntament de la totalitat del capital de l'empresa concessionària, que es transformava en el que es coneixia com a 'societat privada municipal' (Armengol, 2006: 17).

La primera municipalització va ser la del transport de superfície a Madrid (1947), seguida per la de Bilbao (1948). A Barcelona es van municipalitzar entre 1959 i 1961 el servei de transport de superfície i el subterrani del Gran Metro de Barcelona (Armengol, 2006: 17).

A més de l'intervencionisme, a la gestió del servei del transport també se li van afegir les restriccions provinents de la política autàrquica, que dificultaven l'obtenció dels carburants, els components i els materials. Repercutint en les condicions dels viatges, en vehicles antiquats, carregats fins a la seva màxima capacitat, sense energia suficient i en la majoria dels mitjans sense material per la reposició de les vies i la línia aèria (Monclús i Oyón, 1996: 227).

Les limitacions econòmiques i materials van produir que l'extensió de la xarxa se'n ressentís. En alguns mitjans més que en d'altres, com s'analitzarà en detall més endavant. Encara que en xifres absolutes es continuava ampliant.

A partir de la segona meitat de la dècada de 1950, i sobretot a partir del Pla d'Estabilització Econòmica del 1959, les restriccions es van relaxar i l'economia començar a remuntar (Moradiellos, 2011: 30).

En aquests anys, es va intensificar l'augment del nombre de viatgers, sense que el poder adquisitiu conformés un problema, i l'expansió de la xarxa, amb una major disposició i facilitat en l'obtenció de recursos. A la vegada que s'assegurava la viabilitat del servei.

Sempre en xifres absolutes. En què la política del transport urbà, recolzada pel context socioeconòmic i l'orientació que va adoptar la inversió de la indústria del transport, tendiren a fomentar el mode viari. Essent el pilar fonamental que explica aquest auge del transport col·lectiu en la segona meitat del segle XX, i paradoxalment també per entendre el declivi ben entrat els anys seixanta.

6.1.2. Segona etapa: declivi

En contraposició a l'anterior etapa, aquesta es defineix per l'estancament i la decaiguda en el nombre de viatgers, el desmantellament gairebé definitiu en la meitat dels mitjans de transport i la inviabilitat econòmica a partir de la recaptació per viatgers.

En primer lloc, el desmantellament en la meitat dels mitjans de transport s'explica per "la caducidad de las concesiones y la no renovación de la red tranviaria, junto a la voluntad de los ayuntamientos de impulsar únicamente las redes de autobuses y el metro (en Madrid y Barcelona)" (Monclús i Oyón, 1996: 234).

Aquesta decisió responia al context instaurat des de la segona meitat dels anys cinquanta, que va permetre la reactivació amb força de la indústria. Encara que de forma selectiva, al decantar-se en favor de la producció de certs mitjans de transport, dels quals, amb una inversió limitada i la influència exercida per la legislació vigent i cenyint-se al model reproduït en d'altres ciutats de l'Europa occidental, se'n van prevaldre aquells amb una infraestructura reduïda. I per tant, amb una inversió i uns costos accessibles.

La indústria automobilística nacional va ser la gran beneficiada. I dins d'aquesta, el vehicle privat. El qual serà decisiu, tot i que no per ell mateix, en la direcció que van prendre el nombre de viatgers i la rendibilitat del servei.

Les deficiències del transport col·lectiu, fruit de l'abandonament en la parcialitat del nombre dels mitjans, sumades a l'absència generalitzada de sensibilitat mediambiental i a la importància simbòlica de la possessió del automòbil com a mitjà de prestigi social, assenyalades per Mirás i Martínez (2015: 143) i Monclús i Oyón (1996: 236), van conduir a un canvi decisiu en els hàbits d'un segment de viatgers urbans que van acabar preferint l'automòbil en els desplaçaments quotidians.

La seva difusió permetia viatjar sense la construcció de les costoses infraestructures ferroviàries. I per tant, l'accessibilitat en aquelles àrees no servides pel transport col·lectiu. Traduïda en la 'nova revolució territorial', apuntada per Capel (2011: 97).

El nou model de ciutat va provocar que la mobilitat espacial de la població, en correlació amb la distància entre els centres de treball i residència, s'incrementés.

Les dislocacions amb la rigidesa del sistema de transport tradicional eren evidents (Mirás i Martínez, 2013: 203). Les infraestructures fixes (rails i cablejat elèctric aeri) presentaven grans dificultats a l'hora d'adaptar-se de manera ràpida a l'entorn canviant. Però també les més flexibles, com era l'autobús, amb l'arribada lenta i irregular de les seves línies (Monclús i Oyón, 1996: 234).

El transport col·lectiu perdia adeptes en favor del vehicle privat. Una situació que s'agreujava a mesura que aquest darrer anava augmentant la seva presència, provocant una desmesurada ocupació de la calçada que va redundar en una reducció de la fluïdesa dels transports en superfície.

La ineficàcia del servei dels transports col·lectius, sumada a la pressió política i social que va accelerar el desmantellament dels mitjans de superfície més rígids a partir de la percepció que eren els principals responsables de provocar les retencions, serien traduïts en aquest estancament i decaiguda en el nombre d'usuaris i la inviabilitat econòmica del servei.

En definitiva, la tendència del transport col·lectiu a partir dels anys seixanta s'explica per un conjunt d'accions que es retroalimenten, i que van desembocar en el "conocido círculo vicioso: menor uso, mayores déficits, inversiones escasas, baja calidad del servicio, etc..." (Monclús i Oyón, 1996: 234).

6.2. Específic

6.2.1. Tramvia

La davallada en la xarxa del tramvia, possiblement existent en la totalitat del període, va recaure en la fixació de les tarifes, que va provocar una limitació del benefici. Algunes vegades fins al punt de deixar de produir-ne, tal i com demostren les experiències de municipalització. I per tant, condicionar la capacitat d'inversió.

El deteriorament que aquesta carència va suposar, agreujada per les dificultats en l'obtenció de subministres per acomplir amb les tasques de manteniment, juntament a les oscil·lacions en el subministrament elèctric, sobretot durant les sequeres estivals, van impactar en les condicions del servei. Amb repercussions en el nombre de viatgers, en especial a partir de la segona meitat de segle. Essent la dècada dels quaranta els moments de màxim aprofitament de la xarxa.

D'aquesta manera, després de resistir el primer embat de canvis, l'empitjorament de la infraestructura, amb l'augment del seu ús, en paral·lel al venciment de les concessions a l'horitzó i la percepció social i política d'obsolescència tecnològica, van originar un moviment de progressiva substitució dels tramvies per troleibusos i autobusos (Mirás i Martínez, 2013: 202).

Fins aleshores, aquestes línies no eren competidores, sinó complementàries. Però la incorporació de millores en la freqüència, la comoditat... va capgirar els papers, fins al punt de posseir unes capacitats i oferir uns avantatges molt superiors que van exercir una competència directa enfront el tramvia tradicional (Hernández, 2006: 9).

La tendència que el tramvia adoptava no era cap novetat. La superioritat tecnològica era tan sols un símptoma més del seu fatídic destí, determinat des de la dècada del 1930 "porque 'no estaban de moda' y porque había que imitar a París hasta en suprimir los tranvías" (Trtajo, 2006: 1).

L'avanç de la motorització privada i el naixement d'un model locacional diferent, en paral·lel a la concepció negativa de la xarxa de superfície sobre la fluïdesa del trànsit, serien els encarregats en la intensificació de la davallada del tramvia a partir dels darrers anys cinquanta. Accelerant el camí per la substitució total en poc més de vint anys.

Aquesta es produiria amb la caducitat i la no renovació de les concessions, tal i com impulsava el *Decreto-ley de 16 de Junio de 1954*. Provocant el traspàs dels viatgers en favor d'altres mitjans, i per tant agreujar encara més la irremeiable situació del tramvia.

6.2.2. Metro

El sobtat creixement en el nombre de viatgers en els primers anys de postguerra probablement rau en el traspàs de la demanda dels mitjans més afectats per la guerra en

favor del metro. En col·laboració amb l'increment de la població urbana.

D'aquesta manera, el metro va assolir el seu màxim aprofitament. Essent succeït per un període d'estancament, amb una xarxa insuficient sense una ampliació en coherència a l'increment de la demanda degut a les limitacions materials i econòmiques instaurades pel context polític.

Va ser a partir de finals de la dècada dels cinquanta en què l'obertura internacional i el traspàs de competències del metro en favor dels Ajuntaments va permetre ampliar la xarxa, tot assolint les condicions òptimes per absorbir el creixement dels viatgers. Provenents, primer, del tramvia, i tot seguit del troleibús.

En els darrers anys del període, i com la resta de mitjans, el metro va experimentar els efectes del vehicle privat i del nou model territorial. En què la rigidesa de la xarxa, malgrat els nombrosos esforços esmerçats per continuar-se expandint, va limitar la captació de majors viatgers. Desembocant en el final de la rendibilitat del servei.

6.2.3. Autobús

El creixement que va experimentar l'autobús en els primers anys de postguerra respon a la política de renovació dels estralls de la guerra. Però amb un ritme modest si ho comparem amb la dècada dels anys cinquanta, en què l'autobús composava un mitjà més, essent complementari de l'hegemònic: el tramvia.

En la segona meitat del segle XX aquesta situació va començar a canviar a partir de la regularització de la seva producció per part de la marca nacional Pegaso, amb l'afany per "abandonar de forma definitiva la dependència tecnològica del exterior que havia marcat el origen del parque de autobuses" (Seijó, 2006: 10).

L'obertura internacional i la recuperació econòmica van ser fonamentals en aquest assoliment, a l'assentar les condicions necessàries perquè a finals dels Cinquanta la producció nacional fos la suficientment significativa com per transformar la renovació en modernització i ampliació de les flotes d'autobusos.

També serien importants les polítiques en favor de l'asfaltat viari, a l'assegurar la infraestructura bàsica per l'ampliació del servei.

Aquesta situació és la que explica que a partir d'aquests anys, primer el quilometratge, i tot seguit el nombre de viatgers, van adoptar una tendència de creixement. El ritme inicial va ser significatiu, però encara més el dels següents anys.

Tecnològicament, l'autobús es va concebre com un mitjà molt superior al tramvia i al troleibús, al presentar una infraestructura menys complexa i per tant menys costosa; menor vulnerabilitat; més comoditat, essent més higiènic i silenciosos; i major rapidesa, flexibilitat i adaptabilitat (Capel, 2001: 91).

Aquestes característiques, en paral·lel a la configuració urbana, van permetre a l'autobús erigir-se com el mitjà més adequat, essent impulsat per les polítiques municipals.

En contradicció al troleibús i al tramvia, l'autobús va experimentar una intensificació en el ritme de creixement, en benefici dels viatgers d'aquests primers, que li van ser traspassats, permetent augmentar el benefici i a la vegada la inversió per reforçar el servei.

El paper complementari que havia desenvolupat en els primers anys de la postguerra quedava molt lluny. L'autobús era el mitjà col·lectiu hegemònic.

Malgrat tot, ni aquest estatus va permetre a l'autobús esquivar l'embat del vehicle privat. El qual, a partir de la segona meitat de la dècada dels seixanta, va provocar l'alentiment i l'estancament d'aquest creixement, per finalment desembocar en el dèficit del servei.

Tot i ser el mitjà col·lectiu amb les condicions més òptimes per adequar-se al nou context conduït pel vehicle privat des de la dècada dels seixanta, l'autobús també en va ser incapaç.

L'expansió urbana, i per tant la dispersió de la població, fou un procés molt més accelerat que l'arribada de les noves línies. Presentant-se com un servei incapaç de satisfer les necessitats de les que se'n faria càrrec el vehicle privat.

6.2.4. Troleibús

Els valors i el ritme de creixement que va enregistrar el troleibús en els primers anys de la postguerra van ser deguts al fet que el troleibús 'estava de moda' a Europa (Tratajó, 2006: 9). En uns anys en què encara no era important la competència de l'autobús, aquest era

entès com el mitjà més idoni, al ser molt més eficient que el tramvia, amb uns menors costos de construcció i manteniment i una major flexibilitat.

A la vegada, el context politicoeconòmic del primer franquisme, i més concretament la impossibilitat material de realitzar importacions, també va col·laborar en què l'evolució dels projectes tramviaris i d'autobusos es dirigís cap a un sistema basat en troleibusos amb tracció elèctrica (Mirás i Martínez, 2013: 201), explicant el màxim de viatgers a l'any 1944 amb 366 milions anuals.

Tot i l'aparent projecció en aquests primers anys, les conseqüències derivades de la Segona Guerra Mundial van paralitzar la construcció de les noves instal·lacions de troleibús. A Barcelona, fins i tot es va haver d'instal·lar una línia de tramvies per reemplaçar tots els troleibusos, que no podien cobrir el servei per falta de pneumàtics (Tartajo, 2006: 1), reflectit en una davallada brusca que va tocar fons a finals dels anys quaranta.

A la dècada dels cinquanta la situació s'aconseguia pal·liar amb la reimplantació dels troleibusos, en relativa coincidència amb la relaxació de l'aïllament internacional del país.

Tot i això, l'impacte del troleibús va ser limitat, estant presents en una desena de ciutats, principalment les més grans, i sense acabar amb la coexistència d'altres mitjans de transport, al reemplaçar el tramvia en només cinc ciutats.

"Ello probablemente fue debido a que la mayor antigüedad y tamaño de sus redes tranviarias favorecían la sustitución parcial de la red tranviaria. En las ciudades más pequeñas, la amortización de la inversión no se había completado y el menor tamaño de sus redes dificultaba en mayor medida la coexistencia de sistemas tecnológicos" (Mirás i Martínez, 2013: 202).

Malgrat el relatiu impacte, el troleibús es pot considerar com un mitjà de transició entre el tramvia elèctric i l'autobús, des del punt de vista tecnològic, però també des del model de transport (Mirás, 2013: 202).

Aquesta transició culminaria a la dècada dels Seixanta, quan, malgrat en un principi continuar apostant pel troleibús abans que l'autobús, finalment s'opta per la substitució de la tracció elèctrica pel motor d'explosió d'aquest últim.

Tal i com havia succeït en el seu moment amb el troleibús, l'autobús es considerava el mitjà més idoni: la 'modernitat' enfront l'obsolescència'.

La decisió va aportar a l'estancament i la posterior retirada del troleibús. Agreujada, més enllà de les causes generals, per la disminució en la fabricació de troleibusos i les peces de recanvi, la qual cosa ocasionava greus dificultades per la reposició de les peces avariades.

La *Ley 26/1973, de 21 de Julio, sobre transformación de concesiones de trolebuses en otras equivalentes de autobuses*, aprovada abans de la crisi del petroli en favor de la fluïdesa del tràfic, va acabar de sentenciar el futur del troleibús. A partir d'aleshores, a mans dels Ajuntaments. Essent considerat l'escenari ideal per la materialització del canvi de tracció.

A l'any següent, el servei entraria en dèficit econòmic, per pocs anys més tard, amb l'absència d'una consciència mediambiental i unes polítiques econòmiques que van minimitzar l'embat de la crisi del petroli, desaparèixer sense pena ni glòria.

7. Conclusions

Al llarg d'aquest treball hem fet un recorregut a l'entorn del transport col·lectiu urbà a l'Espanya de Franco. Hem vist l'evolució del sistema i identificat les principals responsables explicatives d'aquesta des de múltiples òptiques, tantes com autors i disciplines han abordat aquesta temàtica. A més de repassar els principals antecedents que han permès construir l'escenari previ al nostre període d'estudi.

Ha sigut a partir d'aquest exercici amb el que s'ha acomplert amb els principals objectius d'aquest treball, exposats en les primeres pàgines, i que han permès extreure les següents conclusions.

L'evolució del sistema de transport col·lectiu urbà espanyol, tal i com hem vist, es divideix en dues grans fases, diferenciades per dues tendències oposades; la primera de creixement i la segona de decreixement. Un comportament del qual hem pogut comprovar com va ser resultat de l'execució i la influència exercida per un conjunt de variables de caràcter molt variat que van coincidir en l'espai i en el temps.

En primer lloc, la variable política va exercir un paper destacat per la magnitud de les seves actuacions, amb repercussions que van impactar directa i indirectament en la direcció del transport urbà.

Malgrat a curt termini van poder afavorir el transport col·lectiu, la voluntat del règim va ser la de potenciar el transport individual. Explicant que les actuacions dirigides al transport col·lectiu urbà fossin escasses i parcials, i estiguessin supeditades a la promoció del vehicle privat, explicant perquè es van prevaldre els mitjans del mode viari.

En segon lloc, i malgrat la importància de la variable política, la variable econòmica tampoc va ser gens menys. Al limitar, a partir de la inversió i la capacitat d'adquisició, les possibilitats en la millora tecnològica dels mitjans de transport i la difusió d'aquests entre la població.

Un afecte que s'ha d'entendre com a determinant cronològic. En què, malgrat va haver-hi la voluntat política de potenciar el transport privat des d'un principi, la capacitat econòmica va retardar l'execució i l'èxit d'aquesta aposta en benefici del transport col·lectiu en els primers anys.

En tercer i darrer lloc, la variable social també va ser rellevant, al ser explicativa del ràpid èxit del vehicle privat a partir d'un conjunt de factors que van transformar les formes de pensar i actuar de la societat. I per tant, d'acceptar sense problemes un profund canvi en la ciutat i la mobilitat urbana.

En definitiva, la transformació del sistema de transport col·lectiu urbà durant el règim va ser un procés complex, en el que hi van intervenir multitud de variables amb una incidència desigual i unes repercussions diferents que posades en conjunt demostren ser complementàries i indivisibles d'un mateix fenomen. Explicatiu i responsable de la característica més elemental, representativa i determinant de la mobilitat urbana del present: la sobreposició del transport individual envers el transport col·lectiu.

Bibliografía

Alcalde, O. (2012). *La nueva era del tranvía como modo de transporte: ¿necesidad o moda?*. (Tesina d'especialitat, Universitat Politècnica de Catalunya, Catalunya). Recuperat de <https://upcommons.upc.edu/handle/2099.1/16227>

Armengol, F. (2006). La regulación de los transportes urbanos en España: intervencionismo estatal contra autonomía local 1859-1987. En Fundación de los Ferrocarriles Españoles (ed.), *IV Congreso de Historia Ferroviaria - Málaga 2006 "150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance"*. Recuperat de <http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Vitoria2012/pdf/2087.pdf>

Capel, H. (2011). *Los ferro-carriles en la ciudad. Redes técnicas y configuración del espacio urbano*. Recuperat de: <http://www.ub.edu/geocrit/ferrocarrilesyciudad.pdf>

Carvajal, O. (2019). Infraestructuras urbanas y modernidad. Madrid, nuevas necesidades y nuevos servicios de una metrópoli moderna, 1900-1936. *Historia Contemporánea*, (59): 21-57. Recuperat de: <https://www.ehu.eus/ojs/index.php/HC/article/view/18522/18507>

Carreras, A.; Tafunell, X. (2006). *Estadísticas históricas de España: siglos XIX-XX*. Recuperat de: https://www.fbbva.es/wp-content/uploads/2017/05/dat/DE_2006_estadisticas_historicas.pdf

García de Enterría, E. (1953). El servicio público de los transportes urbanos. *La ordenación jurídica de los transportes madrileños profesada*: 53-87. Recuperat de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/2111977.pdf>

Hernández, J. L. (2006). La derrota provisional de los ferrocarriles urbanos frente al automóvil la eliminación del tranvía y el triunfo del autobús en España a mediados del siglo XX. En Fundación de los Ferrocarriles Españoles (ed.), *IV Congreso de Historia Ferroviaria - Málaga 2006 "150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance"*. Recuperat de: <http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Malaga2006/pdf/V07.pdf>

Macías, O. (2002) El largo despertar: los tiempos de la Autarquía (1939-1959). *Transportes, Servicios y telecomunicaciones*, (2): 149-187. Recuperat de http://www.tstrevista.com/tstpdf/tst_02/dossier4_02.pdf

Martínez, A. (2002). Las empresas de tranvías en Madrid, del control extranjero a la municipalización, 1871-1948. En M. Venegas, M.J. Matilla i F. Polo (ed.). *Ferrocarril y Madrid: historia de un progreso* (p.149-179). Recuperat de https://www.academia.edu/22480952/Las_empresas_de_tranv%C3%ADas_en_Madrid_d_el_control_extranjero_a_la_municipalizaci%C3%B3n_1871-1948

Martínez, A. (2006). *Foreign Capital and Business Strategies: a comparative analysis of urban transport in Madrid and Barcelona, 1871-1948*. Presentat al XIV World Economic History Congress. Helsinki. Recuperat de <http://www.helsinki.fi/iehc2006/papers1/Lopez.pdf>

Martínez, A. (2008). *El transporte urbano en A Coruña: del abandono del tranvía a la modernización del servicio*, 1962-2005. Recuperat de: https://www.aehe.es/wp-content/uploads/2005/10/b7_martinez_lopez.pdf

Martínez, A. (2011). Cambio técnico y modelo de negocio: las compañías de transporte urbano en España, 1871-1989. *X Congreso Internacional de la AEHE* (p.1-34). Recuperat de: <https://www.aehe.es/wp-content/uploads/2011/09/Cambio-tecnico-y-modelo-de-negocio-.pdf>

Martínez, A.; Mirás, J. (2007). La historia de los servicios públicos en las ciudades gallegas: un programa de investigación. *Biblio 3W Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, 12(703). Recuperat de: <http://www.ub.es/geocrit/b3w-703.htm> (17): 7-16.

Martínez, E. (2003). La España de Franco (1939-1975). *Revista de Historia Económica* (1): 199-212. Recuperat de: https://www.researchgate.net/publication/33399145_La_Espana_de_Franco_1939-1975

Miralles-Guasch, C. (1996). *Transport i ciutat: Una reflexió sobre la Barcelona contemporània*. (Tesi doctoral, Universitat Autònoma de Barcelona, Catalunya). Recuperat de <https://www.tdx.cat/handle/10803/4986;jsessionid=DCE8141E6734F57F997950C12A03B0F8#page=1>

Miralles-Guasch, C. (1999). La irrupción del transporte privado en la ciudad. Barcelona como ejemplo. *Ecología política: movilidad en las ciudades. Sostenibilidad urbana*, (17): 7-16. https://www.ecologiapolitica.info/novaweb2/wp-content/uploads/2019/10/017_Miralles-Guasch_1999.pdf

Mirás, J. (2001). El tranvía como vehículo de configuración urbana: La localización de la actividad económica en la ciudad de A Coruña durante la primera mitad del siglo XX. En Fundación de los Ferrocarriles Españoles (ed.), *II Congreso de Historia Ferroviaria*. Recuperat de: <http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Aranjuez2001/pdf/62.pdf>

Mirás, A.; Martínez, A. (2013). El transporte urbano y su modernización en España, 1850-2010. Carlos Barciela, Antonio Di Vittorio i Giulio Fenicia (eds.). *Vie e mezzi di comunicazione in Italia e Spagna in età contemporanea: 191-215*. Recuperat de https://www.academia.edu/12092553/El_transporte_urbano_y_su_modernizaci%C3%B3n_en_Espa%C3%B1a_1850-2010

Mirás, J.; Martínez, A. (2015). The Conquest of Urban Mobility: the Spanish Case, 1843-2012. Christopher Kopper i Massimo Moraglio (eds.). *The organization of transport: a history of Users, industry, and Public Policy* (p.135-154). Recuperat de https://www.academia.edu/12092528/The_Conquest_of_Urban_Mobility_the_Spanish_Case_1843-2012

Monclús, F. J.; Oyón, J.L. (1996). Transporte y crecimiento urbano en España, mediados s. XIX - finales s. XX. *Ciudad y Territorio, Estudios Territoriales*, 28 (107-108): 217-240. Recuperat de <https://upcommons.upc.edu/handle/2117/19773>

Moradiellos, E. (2011). El franquismo (1936-1975). Cuarenta años de la historia de España. *Conferencias y cuadernos*, (7): 3-39. Recuperat de: <http://www.historiauex.es/data/sections/145/docs/1461264566.pdf>

Nicolás, E. (1991). La dictadura franquista (1939-1975). *Historia de España* (p.1-22). Recuperat de: https://previa.uclm.es/ab/humanidades/profesores/descarga/manuel_ortiz/encarnanicolas.pdf

Otero, L. E. (2019). Infraestructuras urbanas y Modernidad. Madrid, nuevas necesidades y nuevos servicios de una metrópoli moderna, 1900-1936. *Historia contemporánea*, (59): 21-57. Recuperat de: <https://www.ehu.eus/ojs/index.php/HC/article/view/18522/18507>

Oyón, J. L. (1999). Transporte público y estructura urbana (De mediados s. XIX a mediados s. XX): Gran Bretaña, España, Francia y Países germánicos. *Ecología política: movilidad en las ciudades. Sostenibilidad urbana*, (17): 17-35. Recuperat de <https://www.ecologiapolitica.info/novaweb2/wp-content/uploads/2015/12/17.pdf>

Santos, L. (2011). Las líneas férreas en la ciudad. En Fundación de los Ferrocarriles Españoles (ed.), *Urbanismo y ferrocarril: la construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas* (p.88-150). Recuperat de: <https://iui.uva.es/Publicaciones/Urbanismo-y-ferrocarril.pdf>

Seijo, B. (2006). Del tren al autobús: la modernización del transporte público en España en la década del desarrollismo. En Fundación de los Ferrocarriles Españoles (ed.), *IV Congreso de Historia Ferroviaria - Málaga 2006 "150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance"*. Recuperat de <http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Malaga2006/pdf/VI18.pdf>

Tartajo, J. A. (2006). El ocaso de los tranvías españoles. En Fundación de los Ferrocarriles Españoles (ed.), *IV Congreso de Historia Ferroviaria - Málaga 2006 "150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance"*. Recuperat de: <http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Malaga2006/pdf/V08.pdf>