

Scripta Nova

REVISTA ELECTRÓNICA DE GEOGRAFÍA
Y CIENCIAS SOCIALES

Universidad de Barcelona.

ISSN: 1138-9788

Depósito Legal: B. 21.741-98

Vol. XIX, núm. 508

1 de mayo de 2015



El transporte de productos agrarios por ferrocarril en España (1941-1959): un ensayo de gestión autárquica

Domingo Cuéllar Villar
RENFE Viajeros SA
domingo.cuellar@renfe.es

Joaquín García Raya
ADIF
jgarciaraya@adif.es

El transporte de productos agrarios por ferrocarril en España (1941-1959): un ensayo de gestión autárquica (Resumen)

La economía española entre 1939 y 1959 estuvo caracterizada por la puesta en marcha de políticas autárquicas que incidieron especialmente en el desarrollo del tejido industrial. En este marco, los ferrocarriles de vía ancha fueron nacionalizados en 1941 e integrados en una nueva compañía, la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE).

Una de las ingentes tareas que debería asumir la nueva empresa nacionalizada era la gestión y control de los transportes de productos agrarios estratégicos, como los cereales, la remolacha azucarera, el aceite o la naranja, entre otros. Sin embargo, para ese fin se creó un organismo supervisor, la Delegación del Gobierno para la Ordenación del Transporte (DGOT), que se hizo depender directamente de Franco y tuvo una gestión claramente militarizada.

Palabras clave: historia económica, ferrocarriles, autarquía, abastecimiento, productos agrarios.

The transport of agrarian products by railway in Spain (1941-1959): a trial of management autarkic (Abstract)

The Spanish economy between 1939 and 1959 was characterized by the implementation of autarkic policies that affected especially in the development of the industrial network. In this context, the broad gauge railways were nationalized in 1941 and integrated into a new company, the National Network of Spanish Railways (RENFE).

One of the daunting tasks that should take the new company was nationalized management and control of strategic transport agricultural products such as cereals, sugar beet, oil or orange, among others. However, for this purpose was created a supervisory authority, the Government Office for the Management of Transportation (DGOT), which became directly dependent Franco and had a clearly militarized management.

Key words: economic history, railways, autarchy, supplying, agrarian products.

A lo largo del siglo XX tuvieron lugar en algunos países diferentes intentos de aplicar políticas económicas de carácter autárquico, mediante la creación de fuertes barreras al comercio exterior y la protección exacerbada a la agricultura y la industria nacionales. En líneas generales, el objetivo final era llegar a una autosuficiencia económica plena. Este nacionalismo económico extremo puede ejemplificarse en los conocidos casos del periodo entreguerras de Alemania, Italia, Japón o España, y los ejemplos extremos de la ortodoxia marxista, ya en la segunda mitad del siglo XX, de Albania o Corea del Norte.

En todos estos países se aplicaron con contundencia medidas de carácter autárquico que tuvieron el denominador común del fracaso en sus resultados, con un empobrecimiento general de la población y la necesidad de recurrir posteriormente a medidas aperturistas que desarrollaran, con mayor o menor intensidad, economías de mercado en oposición a estas economías cuarteleras o de mandato.

La economía del primer franquismo en España (1939-1959) responde con nitidez a esas características, y como en los casos citados, se caracterizó por un evidente estancamiento, cuando no retroceso, de los principales indicadores y por una aplicación extrema del intervencionismo económico. Fue una clara ocasión perdida en la que se hubiera podido tratar de aprovechar la coyuntura bélica para estimular las exportaciones y favorecer la recuperación de su industria¹.

Sin embargo, la solución autárquica de doble raíz, impuesta por el aislamiento internacional y también elegida como seña de identidad por la jerarquía franquista, se manifestó como un absoluto fracaso que obligó a un posterior giro en la política económica, primeramente con unas medidas aperturistas que ya se habían manifestado durante el decenio bisagra de 1950 y posteriormente con la aplicación del Plan de

¹ Tortella, 1994, p. 269.

Estabilización de 1959, cuando se inauguró una nueva etapa representada por un desconocido, hasta entonces, crecimiento económico².

La autarquía económica fue una intervención no justificada del Estado en la economía nacional, que se transformó en una clase de economía de mandato que reflejaba con bastante aproximación la mentalidad del régimen y del propio Franco³.

Este dirigismo estatal planteó una forma de gestionar los recursos nacionales que ha sido calificada como cuartelera, tanto por lo que concierne a la rigidez de las instrucciones dadas como por el origen militar de buena parte de los personajes encargados de llevar a cabo tales medidas. En realidad, esta actitud era el resultado de querer llevar la victoria militar más allá del propio fin de las operaciones de guerra, en la creencia de que a la sociedad civil se la podría gestionar siempre bajo los parámetros de la disciplina castrense⁴.

La evolución del sector agrario durante la esta etapa autárquica ha sido presentada como catastrófica, ya que hubo una disminución de la superficie explotada, una caída de la producción y un retroceso de los rendimientos con respecto a la etapa anterior. Esto supuso una clara pérdida del nivel de consumo alimenticio de los españoles, que vivieron, especialmente la década de 1940, como los “años del hambre”⁵.

Ahora ya parecen superadas las justificaciones que achacaban a la “pertinaz sequía” la incapacidad que tuvo la autarquía para organizar un sistema productivo y distributivo adecuado⁶, el intervencionismo extremo y la regulación de precios provocaron una caída de las explotaciones menos lucrativas y el desvío de la producción de los mercados oficiales a mercados negros o invisibles, que remuneraban mejor a los agricultores⁷.

Todos estos trabajos han dejado constancia de la evolución productora de este sector, pero todavía no tenemos información precisa de los flujos de transporte y de la efectividad en la distribución de estas mercancías, especialmente por parte del ferrocarril, el único sistema en esos momentos con capacidad logística para asumir esa función. Aunque del periodo de explotación de las compañías privadas contamos con significativas contribuciones que dibujan un panorama general de la movilización de productos agrarios, el umbral de la guerra civil apenas si ha sido traspasado⁸.

² La economía española durante el primer franquismo puede seguirse en las dos síntesis de Barciela, 2002, y Carreras y Tafunell, 2003, p. 263-328.

³ González, 1999, p. 630-633.

⁴ Recogido en los estudios políticos sobre la esencia del régimen franquista, véase Cazorla, 2000, y Álvaro Dueñas, 2006, También es interesante el balance de las relaciones empresariales Franco en Sánchez Recio y Tascón, editores, 2003.

⁵ Barciela, 1994, p. 258-260. Sobre el hambre y la enfermedad durante este periodo, Arco, 2006. Sobre los problemas de nutrición de los españoles, Cussó, 2005, y Cussó y Garrabou, 2007.

⁶ Sólo la campaña de 1945 parece que se tuvo que enfrentar a una situación climatológica desfavorable que justificara una reducción de la producción. Véase Ros, 1973, vol. 1, p. 193-194.

⁷ Sobre la evolución de estos mercados no oficiales para algunos productos agrarios, véase Barciela, 1981 y 2000, Gutiérrez del Castillo, 1984, y Christiansen, 2002.

⁸ Para el transporte ferroviario de mercancías en Andalucía en la segunda mitad del siglo XX, Muñoz Rubio, 2008. Un estudio del caso de la uva de Almería, Marzo y Sánchez Picón, 2006.

Es conocida que la creación del INI concentró las herramientas productivas en un organismo fuertemente centralizado que integró casi todas las empresas importantes de este país, con la importante excepción de RENFE. Ver explicaciones.

Este texto tiene como objetivo hacer una primera exploración en el papel que jugó el transporte en algunos de los principales productos agrarios, a partir de la información aportada por la Delegación del Gobierno para la Ordenación del Transporte, creada en 1941 con la misión de poner orden en los numerosos problemas que afectaban al transporte interior tras el fin de la guerra civil. Esta información ha sido contrastada con los datos ofrecidos por la bibliografía especializada existente, tanto para el sector agrario como para el ferroviario.

En primer lugar, explicamos los rasgos generales de la nueva organización del sistema ferroviario derivada de la publicación de la Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de los Transportes por Carretera de 24 de enero de 1941 y la creación en ese momento de la nueva empresa pública RENFE. A continuación planteamos la estructura de la Delegación del Gobierno para la Ordenación del Transporte, organismo encargado de supervisar las operaciones de RENFE en el marco de una aguda crisis económica. Por último, en el apartado más amplio y objeto de nuestra investigación, desglosamos los principales indicadores de los flujos de transporte de productos agrarios estratégicos durante el periodo autárquico. Finalmente, hacemos balance de todo lo expuesto en unas conclusiones finales.

La nueva organización del sistema ferroviario: de la empresa pública a los organismos interventores

Como era lógico, el ferrocarril se consideró un elemento estratégico de primera magnitud, destinado a cumplir una elevada responsabilidad en el sistema económico español. Significativamente, de “pulso de la economía nacional” fue calificado por un destacado dirigente ferroviario de la época⁹.

Nuestra percepción es que la nacionalización del ferrocarril de vía ancha de 1941 se hizo bajo esa premisa confiscadora, y no desde los argumentos de una evolución global del sistema ferroviario europeo tendente al rescate público¹⁰. Los empresarios ferroviarios españoles se mostraron encantados con la medida, que les permitía recibir unas indemnizaciones por un negocio que ya habían dado por amortizado hacía tiempo. No olvidemos que la mayor parte de estos empresarios se había puesto al lado de Franco, tras el golpe de Estado de 1936, y el pago del rescate sería un buen mecanismo compensatorio de su lealtad.

La nueva empresa del sector público, denominada Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE), nació con la Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de los Transportes por Carretera de 24 de enero de 1941, que en la base cuarta establecía su carácter jurídico independiente del Estado y su función de gestionar los ferrocarriles

⁹ García-Lomas, 1942.

¹⁰ Para un conocimiento más detallado del proceso del rescate ferroviario en España, con ciertas diferencias en la interpretación, véase Muñoz Rubio, 1995, p. 15-80, y Ortúñez, 1999, p. 448-474.

rescatados en el proceso iniciado por la propia ley¹¹. Su apariencia, por lo tanto, era la de una empresa pública que gozaba de cierta autonomía, en oposición a otras empresas del sector público que se habían integrado dentro del Instituto Nacional de Industria (INI), cuya estructura sí respondía a esa política intervencionista del franquismo¹².

RENFE, sin embargo, también sería una empresa “intervenida” al menos hasta el Plan de Estabilización, cuando surjan los planes de modernización y se realicen reformas organizativas para aproximarla a una gestión más técnica¹³. Buena prueba de estas limitaciones es la creación paralela de otros organismos que tenían una incidencia decisiva en la autonomía de actuación de la empresa. Así, en la misma ley que dio origen a RENFE se señalaron las atribuciones de la Junta Superior de Ferrocarriles y Transportes por Carretera (bases 11 y 12), que sería la encargada de la planificación de las obras ferroviarias y fiscalizar las cuentas de RENFE, y la Inspección Técnica y Administrativa de los Ferrocarriles (base 17), también con una misión supervisora. Ambos dependerían del Ministerio de Obras Públicas. Por otro lado, a mediados del mes de marzo de 1941 se crearía la Comisaría de Material Ferroviario, que dependía directamente de Presidencia de Gobierno, con el objetivo de desarrollar los planes de reparación y construcción del material ferroviario necesario para la explotación, su financiación corría a cargo de RENFE¹⁴.

Además de la pérdida de la autonomía en la gestión de la planificación de las obras de infraestructura y en la política de renovación del parque de material ferroviario, RENFE perdería también a partir de marzo de 1941 la gestión de los tráficos, debido a la creación en ese momento de la Delegación del Gobierno para la Ordenación del Transporte (DGOT), cuya principal misión era precisamente la regulación del tráfico ferroviario, con la finalidad de garantizar el abastecimiento de la materias esenciales para la industria y la población civil. Se reconocía en la disposición legal lo anormal de la situación y la necesidad de establecer un organismo con plena autoridad para atender a los problemas del transporte en general, y del ferroviario en particular¹⁵.

La cuestión, como veremos en las páginas siguientes, se planteaba en términos de organización logística, ya que se había apreciado una situación de colapso en el sistema ferroviario, que se mostraba incapaz de atender la demanda de transporte que se producía en esos momentos. El transporte mecanizado por carretera se encontraba prácticamente paralizado ante la ausencia de repuestos y materias primas para su funcionamiento, por lo que su carácter complementario y alternativo, que se había manifestado ya en la década de 1930 y que tantas preocupaciones había llevado a las empresas ferroviarias¹⁶, estaba en la década de 1940 lejos de realizarse y multitud de

¹¹ Boletín Oficial del Estado (BOE), 28-01-1941.

¹² Sobre el INI, véase Martín Aceña y Comín, 1991, y Gómez Mendoza, 2000

¹³ Sobre la gestión en RENFE a partir de 1959, véase Muñoz Rubio, 1995, p. 96-105.

¹⁴ BOE, 15-03-1941, y Reglamento en BOE de 03-06-1941. En diciembre de ese año se señaló que los fondos procedentes del canon de cargues de la DGOT se utilizaría para financiar los gastos de funcionamiento de la Comisaría. Decreto 04-12-1941.

¹⁵ BOE, 01-04-1941.

¹⁶ No son muchos los trabajos que han afrontado el análisis en profundidad de la competencia ferrocarril-carretera y su incidencia real en la crisis de las compañías ferroviarias. Una primera aproximación en Hernández Marco, 2002. Para el caso concreto de los transportes en el sureste andaluz, Cuéllar, 2003, p. 155-181. Una revisión normativa y bibliográfica reciente en Coronado, Rodríguez Lázaro y Ruiz Fernández, 2013.

tráficos, especialmente de corto y medio recorrido, incrementaban la demanda ferroviaria, sin que la oferta de transporte fuera capaz de atenderla.

Tampoco suponía una alternativa mínima la navegación fluvial lastrada por una insuficiencia histórica y porque en la década de 1940 sólo tenía operativo parcialmente el Canal Imperial de Aragón¹⁷. Por último, la navegación marítima por cabotaje, que había sido objeto de una intervención estatal a través de los Servicios Mancomunados de Cabotaje (SMC), creados en la década de 1930¹⁸, tenía una evidente limitación de acceso e influjo en los tráfico de interior, por lo que su eficiencia quedaba restringida al movimiento periférico de mercancías.

Todos estos problemas habían derivado a un establecimiento de turnos para el transporte por ferrocarril -insistimos, el único con capacidad en esos momentos- que diferenciaba los cargues según la urgencia de la mercancía a transportar. El escaso orden había provocado que prácticamente todas las órdenes de cargue tuvieran el sello de urgente o preferente y el material circulaba por la red sin ninguna lógica, con largos tránsitos de material vacío para atender urgencias en puntos muy alejados, mientras otras mercancías esperaban eternamente en muelles y almacenes disponibilidad de locomotoras o vagones.

El resultado fue una alarmante insuficiencia del transporte ferroviario. La DGOT consideraba que se había producido un “desquiciamiento de los servicios”, motivado por tres causas principales y otras tantas accesorias. Entre las primeras se citaba el déficit de material ferroviario principalmente causado por las destrucciones producidas durante la guerra¹⁹, el incremento ilimitado de la demanda, provocado por las exigencias de la reconstrucción nacional, y los problemas de la carretera. En un segundo escalón se situaban causas de índole exclusivamente ferroviaria, como la gestión desordenada del gran número de cargues que se calificaban como urgentes o preferentes, las deficiencias propias del servicio ferroviario, referidas al mal estado del material y a la escasez de combustible, y por último, las paralizaciones que se producían en las estaciones de destino por falta de medios de acarreo local²⁰.

La propia DGOT planteaba que antes de su creación, en los primeros meses de 1941, se realizaban cargues medios semanales de unos 14.000 vagones, mientras, por los problemas ya apuntados, de 15.000 a 20.000 operaciones estaban pendientes de realizar. Según la misma fuente, a finales de ese año, ya se había conseguido “normalizar” la situación, y los cargues semanales ascendieron a 30.000, con paralizaciones que superaban en poco las 10.000 operaciones. En términos comparativos con 1935, no obstante, los datos mostraban una caída del 40 por ciento²¹.

¹⁷ Las dos grandes obras fluviales para la navegación en España fueron el Canal de Castilla y el Canal Imperial de Aragón. Su incidencia, sin embargo, en el movimiento de mercancías fue muy limitada.

¹⁸ Sobre la navegación por cabotaje en este periodo y las características de los SMC, Valdaliso, 1997.

¹⁹ Este argumento formó parte de los discursos oficiales del franquismo durante mucho tiempo. Sin embargo, las investigaciones posteriores reducen considerablemente la incidencia del impacto bélico en la destrucción de material ferroviario (véase Cayón y Muñoz Rubio, 2008). Esto acercaría la explicación del deficiente estado del servicio ferroviario al escaso mantenimiento que habían realizado las compañías privadas en las décadas anteriores, Cuéllar, 2007, p. 32-33.

²⁰ *Memoria DGOT*, mayo-octubre 1941, p. 6-7.

²¹ *Memoria DGOT*, mayo-octubre 1941, gráficos nº 4 y nº 7.

Estructura y funcionamiento de la DGOT

La deteriorada situación del tráfico ferroviario y las dificultades de suministro hicieron que el propio Franco, a través de su círculo de asesores, encargara al Subsecretario de Presidencia, Valentín Galarza Morante²², la búsqueda de una solución al problema que no fue otra que la instauración de este organismo, que debía depender directamente de Presidencia de Gobierno²³ y al frente del cual situó al ingeniero militar José María Peñaranda y Barea²⁴, que concentraría en su persona autoridad plena sobre la ordenación del transporte terrestre de las mercancías consideradas de interés general, pero que también incidiría notablemente en otros tráficos de mercancías y de pasajeros. En su gestión, el Delegado estaría auxiliado por los representantes de los ministerios relacionados con el tema (Ejército, Marina, Aire, Obras Públicas, Gobernación, Agricultura, Industria y Comercio), de la Comisaría General de Abastecimientos y Transportes, y de la Dirección General de Comunicaciones Marítimas. En los primeros años, formaría parte de su equipo asesor José María García-Lomas y Cossío²⁵, que sería el encargado, como ingeniero jefe, de coordinar el trabajo de toda la Delegación, que incluía los servicios de Secretaría, Información, Asesoría Jurídica, Estadística y Contabilidad, además de organizarse en cuatro secciones (Peticiónes y Ordenación; Coordinación y tráficos especiales; Inspección General; y Distribución de cubiertas y cámaras), para atender las diferentes funciones que le eran inherentes desde su constitución.

El sistema establecía cuatro grupos por prelación en el cargue de las mercancías: fuera de turno, urgente, preferente y ordinario. En el caso de los transportes “fuera de turno” se encontraban los transportes militares urgentes, las órdenes urgentes asignadas por la DGOT, el pescado y otros géneros frescos, el ganado vivo destinado al consumo humano, la leche, las mercancías de grandes tráficos autorizados por la DGOT, las necesidades de transporte interno de RENFE u otras empresas de ferrocarril, las mercancías de detalle en gran velocidad y algunas excepciones de los transportes en pequeña velocidad. Dentro del turno urgente se incluían aquellas que dictaran la DGOT y el resto del ganado vivo que no estaba en los transportes fuera de turno. El turno preferente estaba reservado a los transportes militares no comprendidos en el primer grupo, las rentas estancadas y mercancías correspondientes a monopolios estatales y las mercancías que periódicamente fijaba la DGOT. Finalmente, el último turno era el ordinario y se regulaba por el servicio normal ferroviario.

²² Militar de confianza de Franco, Valentín Galarza (1882-1951) había participado activamente en la conspiración preparatoria de la sublevación del ejército contra la II República en 1936, haciendo de enlace entre los generales Franco y Mola. Fue nombrado en 1939 subsecretario de la Presidencia del Gobierno. En 1940 recibe el nombramiento de jefe directo de las Milicias de FET y de las JONS, y presidente del Consejo de Administración del Patrimonio Nacional. Ministro de Gobernación entre 1941-1942. En 1942 es cesado en su cargo con motivo del incidente de la basílica de Begoña, en Bilbao.

²³ Es decir, del propio Franco. No olvidemos que concentró en su persona la jefatura del Estado y de Gobierno desde 1938 hasta 1973.

²⁴ De origen aragonés, José María Peñaranda (1901-1959), comandante del Estado Mayor, fue el único Delegado en activo de la DGOT ya que fue disuelta, a los sones de la liberalización, en 1959. Como empresario había participado en la creación de Hidro Nítro Española, en 1940 en Madrid, que llevaría en 1950 a Monzón (Huesca).

²⁵ Ingeniero de caminos, José María García-Lomas (1896-1985?) había ingresado en la compañía del Norte en el departamento de Vía y Obras y pasó a RENFE en 1941, primero como Ingeniero-Jefe de Explotación y posteriormente como Director Adjunto y como Vicepresidente, hasta su jubilación en 1968. Entre 1945 y 1951 fue también Director General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera.

Tanto para los turnos urgentes como preferentes, la DGOT publicaba mensualmente las mercancías que eran objeto de esta regulación, con objeto de organizar los transportes según la disponibilidad de material y las demandas existentes. Para ello, las denominadas juntas diarias realizaban esa labor de filtro de las diferentes peticiones. El sistema se completaba con una rígida normativa sancionadora, destinada a impedir peticiones de transporte sin garantías de suministro o retirada de mercancía en un tiempo razonable para impedir la paralización del material. Sin embargo, no hay que olvidar que algunos problemas de suministro estaban propiciados por el material ferroviario deficiente.

Cuadro 1. Esquema de la Delegación del Gobierno para la Ordenación del Transporte

| | | |
|--|--|---|
| Delegado: José María Peñaranda | | |
| Ingeniero Jefe José María García-Lomas | | Representantes de organismos oficiales |
| <ul style="list-style-type: none"> · Secretaría · Información · Asesoría jurídica · Contabilidad · Estadística · Secciones · Peticiones y ordenación · Coordinación y tráficos especiales · Inspección general <ul style="list-style-type: none"> · 1ª Zona: Madrid · 2ª Zona: Madrid · 3ª Zona: Valladolid · 4ª Zona: Zaragoza · 5ª Zona: Sevilla · Distribución de cubiertas y cámaras | | <ul style="list-style-type: none"> · Ministerio del Ejército · Ministerio de la Marina · Ministerio del Aire · Ministerio de Obras Públicas · Ministerio de Agricultura · Ministerio de Industria y Comercio · Comisaría General de Abastecimientos y Transportes · Dirección General de Comunicaciones Marítimas |
| Principales actuaciones y cometidos de la DGOT | | |
| Transporte de Abastecimientos | Otros transportes intervenidos | Otras actuaciones |
| <ul style="list-style-type: none"> · Cereales · Patatas · Aceite de oliva · Arroz · Remolacha · Naranja · Uva de Almería | <ul style="list-style-type: none"> · Carbones · Abonos · Cementos · Espartos y linos · Carbón vegetal · Leña y madera · Forraje y piensos | <ul style="list-style-type: none"> · Coordinación del ferrocarril con otros medios · Situación del servicio de viajeros · Junta de Gasógenos · Ordenación de la distribución de cubiertas y cámaras |

Fuente: Memorias DGOT.

Las mercancías intervenidas por la DGOT se establecieron desde una doble causalidad: por un lado, aquellos productos que se consideraban de prioritario abastecimiento para la población para el consumo, como los cereales, las patatas, el aceite o el arroz; por otra parte, aquellas mercancías de grandes tráficos que también tenían un claro interés nacional para el mantenimiento de la actividad productiva, como el carbón, la remolacha o los abonos. La intervención suponía una regulación y control de todos los tráficos que se producían en territorio nacional, incluidas las partidas de importación que llegaron a las fronteras terrestres, principalmente por ferrocarril, o a los puertos,

como ocurrió el caso de los cereales (sobre todo trigo, pero también cebada, maíz y sorgo) y las patatas para compensar las insuficiencias de la producción interior.

Por otro lado, la DGOT también tuvo atribuciones en otros suministros y servicios de transporte, como la Junta de Gasógenos y la producción de cubiertas y cámaras para el sector del transporte mecanizado por carretera. Respecto a los servicios de transporte, destaca la incidencia que tuvieron las estrecheces de la década de 1940 en los servicios ferroviarios de viajeros que, a propuesta de la propia DGOT, se redujeron para posibilitar la disponibilidad de carbón para las locomotoras de los trenes de mercancías. Esta supeditación del servicio de viajeros al de mercancías es poco conocida y se mantuvo durante ese década, ya que aunque se produjeron recuperación de servicios suprimidos en el periodo 1943-1944, la crisis de 1945 volvió a generar nuevas suspensiones, que se justificaban por el mayor interés que tenían para la economía nacional los tráficós de las mercancías intervenidas.

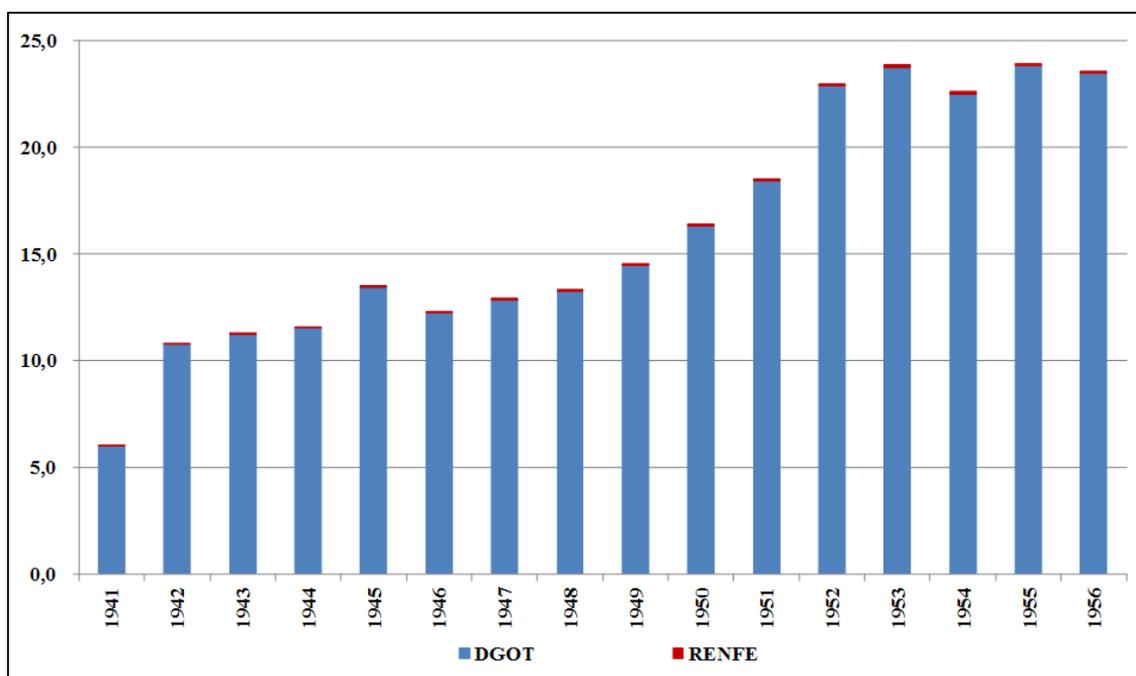


Figura 1. Evolución y distribución de los ingresos por canon de urgencia y preferencia de la DGOT por transportes en vía ancha.

En millones de pesetas.

Fuente: Memorias RENFE.

Dado que su actuación se enmarcaba dentro de una situación excepcional y su horizonte de actividad se fijaba hasta la normalización de los servicios ferroviarios y de transporte en general, la DGOT no fue dotada presupuestariamente con una partida fija dentro de las cuentas del Estado. Para su sostenimiento se recurrió al canon que los transportistas debían pagar por el orden de preferencia establecido para su mercancía (bien fuera urgente o preferente) a razón de medio céntimo por tonelada-kilómetro para los transportes clasificados como urgentes y un cuarto de céntimo para los preferentes, quedando excluidos de dicha tasa los transportes militares. Por el contrario, sí estaban obligados a tributar las mercancías que viajaban en vagones particulares, a los que fue preciso recurrir ante las carencias de RENFE para cubrir transportes de carbón,

remolacha o naranja, entre otros, lo que suponía una clara contradicción. Esta obligación se mantuvo hasta 1956 cuando estos transportes quedaron exentos del pago. El encargado de la recaudación era RENFE que obtenía como compensación un 0,5 por ciento de lo ingresado (figura 1).

Otros organismos reguladores intervinieron, en aparente cooperación, con los transportes ordenados por la DGOT. La Comisaría General de Abastecimientos y Transportes había nacido en 1939 con el objetivo de atender la distribución equitativa de los abastecimientos, el control de precios y estudio de alternativas alimentarias²⁶. Además, en los casos de sus competencias, el Servicio Nacional del Trigo, y dentro de éste la Delegación Especial del Arroz fueron partícipes de las decisiones tomadas, junto con los diferentes Sindicatos Agrícolas Nacionales que tenían sus productos intervenidos por la DGOT, como la Naranja, los Cereales, la Vid, Cervezas y Bebidas (para el caso de la Uva de Almería) o el Olivo²⁷.

El transporte de productos agrarios durante la autarquía: primeros resultados

La comercialización de los productos agrarios, entendida como la conjunción de las funciones de acopio, preparación para el consumo y distribución, tiene al transporte como uno de sus servicios fundamentales, entre los que también hay que incluir el almacenamiento, la industrialización, el envasado o la financiación. Las características de la producción agraria, con un elevado grado de dispersión espacial, una caducidad más o menos rápida del producto y un alejamiento creciente de las áreas de gran consumo, suponen la necesidad de contar con un sistema eficaz de transporte. Además, conforme se incrementan los niveles de renta de las sociedades, el consumo de productos agrícolas también lo hace, siendo por lo tanto mayor el volumen de transporte²⁸.

El análisis del transporte de productos agrarios en un periodo caracterizado por una restricción general de la economía, como lo fue la Autarquía, resulta interesante para establecer el volumen de estos tráficoy, en la medida de lo posible, los flujos y movimientos que se produjeron. Las cadenas tradicionales de transmisión del proceso de comercialización agraria que iban desde el agricultor hasta la mesa del consumidor, pasando por los agentes directos e indirectos intermedios, se modificaron notablemente en este periodo ante la aparición de un organismo superior regulador de qué, cómo, cuándo y a dónde se debía transportar la producción. Este factor no sabemos hasta qué punto generó distorsiones o benefició la movilidad de la producción.

Los problemas relacionados con el transporte que identificó la DGOT como principales fueron, al menos, tres. En primer lugar, las llamadas crisis de tracción, que ocurrían por la insuficiencia de carbón y el mal estado del material motor. Sobre la cuestión del carbón –que recordemos también fue una de las principales mercancías intervenidas– hemos de apuntar que ya durante la crisis de la Primera Guerra Mundial el Estado había

²⁶ Más datos sobre la CGAT y su intervención en el racionamiento, en Ros, 1973, vol. 1, p. 116-121.

²⁷ Véase Eiroa, 1998.

²⁸ Para estas cuestiones, Caldentey, 1986, capítulo I.

fijado a las empresas un consumo obligatorio de carbón nacional e introdujo subvenciones para los productores. Lo que sí constituyó una situación desconocida fue la interrupción prácticamente total de las importaciones de carbón. El problema estaba en que la producción interior era incapaz de atender a la demanda, lo que impedía que llegara combustible a los sectores preferentes, como los ferrocarriles y la siderurgia. A la menor calidad de nuestros carbones, se sumaba también la escasez de mano de obra para atender el laboreo de las minas²⁹.

En el caso del material motor, el origen del problema estaba en la herencia deficitaria de la etapa privada que, ante el parón de la guerra civil y las graves restricciones de la etapa autárquica, no se solventaron, agravándose por la carencia de materias primas en la construcción o reparación de locomotoras.

Un segundo punto conflictivo de gestión por parte de la DGOT fue la realización de los transbordos y las consecuentes rupturas de carga, ya fuera dentro del propio ferrocarril, entre líneas de vía ancha y vía estrecha, o en los intercambios modales con la carretera o la navegación.

En tercer lugar, se registraba una coincidencia de tráficos en periodos concretos que generaban una demanda de vagones que la oferta ferroviaria no estaba en condiciones de satisfacer. Estos picos de demanda se originaban por la coincidencia de las campañas de transporte de diferentes mercancías que utilizaban vagones similares, como era el caso del carbón y de la remolacha, que precisaban de vagones de caja abierta (tipo X) de unas 20 toneladas de carga. Ambas mercancías coincidían en el periodo invernal, ya que en esta época era la mayor demanda del combustible y de noviembre a marzo se registraba en toda la zona norte la campaña remolachera. La imposibilidad de combinar ambas demandas propició soluciones precarias de urgencia, como la conversión de los vagones plataforma en vagones teleros mediante la fijación de travesaños en los laterales y el recubrimiento mediante lonas y otros reciclajes de material. Este proceso era muy laborioso y luego, con la finalización de la campaña, precisaba de una restauración a su estado anterior para atender a los tráficos normales.

Además de estas soluciones, se optó por realizar intercambios en los cupos de asignación de mercancías a las fábricas, también para el caso de la remolacha, lo que producía un menor recorrido del producto y del material, que dado su estado precario no estaba preparado para largas travesías. Esto era posible por la total subordinación de los intereses de las empresas azucareras a las disposiciones de la DGOT. Era pues, la ordenación y la rigidez la solución buscada para evitar sobre todo los tiempos muertos en la actividad del material rodante. Al menos así se pregonaba desde la propia DGOT, si bien en los resultados de tráfico, comparados con la década de 1930 –datos a los que también recurría con frecuencia la propia Delegación- observamos una caída de la velocidad comercial, con respecto a 1947, del 34 por ciento para los trenes de mercancías y del 12,5 por ciento para los de viajeros. Además, y esto es interesante para explorar la eficiencia del sistema, las horas de detención en estaciones y apartaderos de

²⁹ Sobre las líneas maestras de la política carbonífera en España durante la Autarquía, véase Coll y Sudrià, 1987, p. 554-561. Sudrià, 1994, p. 336, plantea que los mensajes de desabastecimiento del carbón durante esta etapa pueden generar confusión debido a la deformación que el sistema de cupos producía. En realidad, cualquier Estado intervenido se basaba en una estimación que luego no podía coincidir con la demanda precisa ni con el uso real que se diera al suministro.

los trenes de mercancías se habían incrementado, durante el mismo periodo, en un 118 por ciento para los trenes de mercancías y en un 93 por ciento para los de viajeros³⁰.

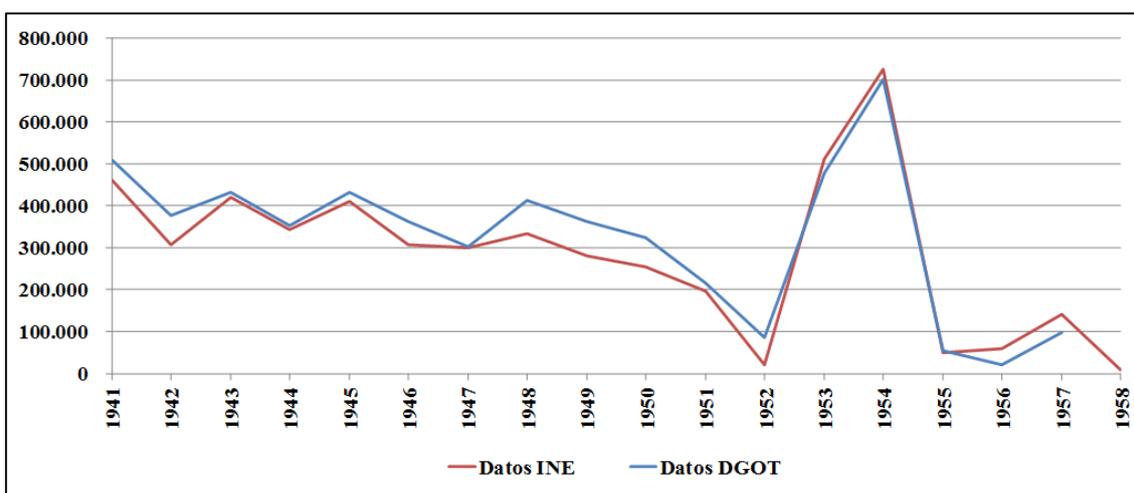


Figura 2. Comparación de los datos de importación de trigo aportados por la DGOT y oficiales del INE.

Toneladas.

Fuente: Memorias DGOT y Memorias *Anuario Estadístico de España*.

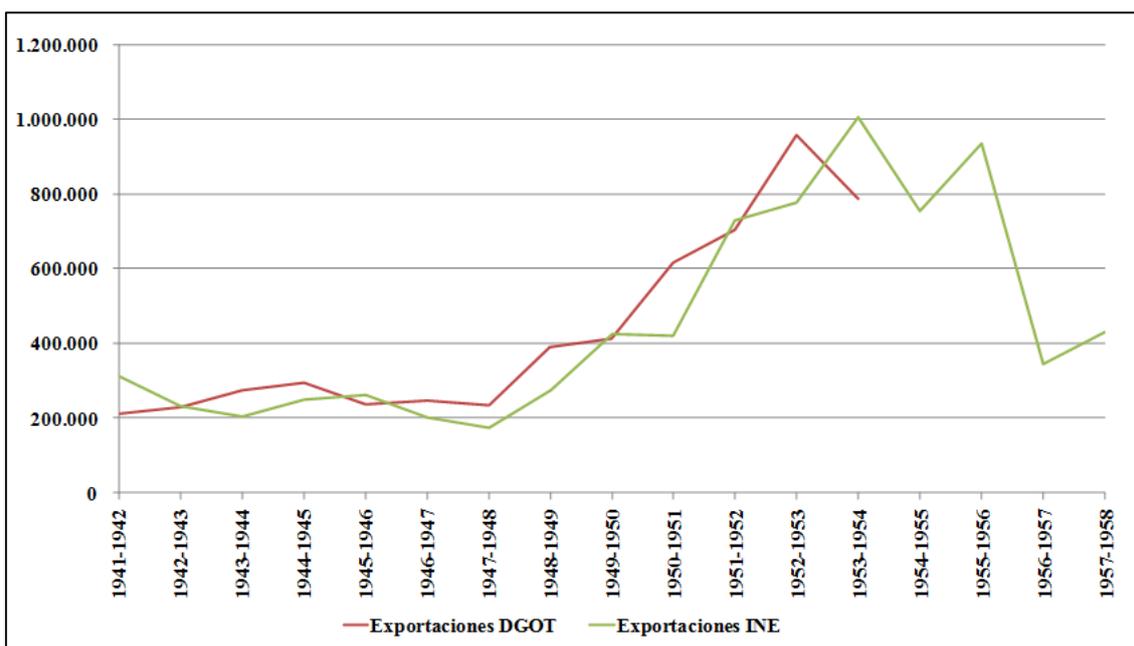


Figura 3. Comparación de los datos de exportación de naranja aportados por la DGOT y los oficiales del INE.

Toneladas.

Fuente: Memorias DGOT y Memorias *Anuario Estadístico de España*.

La fiabilidad de los datos que pasamos a analizar a continuación puede ser contrastada con otras informaciones estadísticas ya publicadas, lo que parece indicar la certeza de

³⁰ Cuéllar, 2007, p. 39.

los mismos y el interés que puede tener su explotación (véanse las figuras 2 y 3). Es conocida la discusión acerca de la validez de los datos de producción agraria ofrecidos durante este periodo³¹, pero al margen de las correspondientes matizaciones, son los datos que también manejó la DGOT y algunos de sus resultados coinciden con las referencias de los productos aquí estudiados. Igualmente, con respecto a otras informaciones, como la comercialización naranja, aportada por el Sindicato Nacional de Frutos y Productos Hortícolas, las cifras que utilizamos para la exportación y el movimiento por ferrocarril ofrece datos coincidentes³².

Patata

Aunque tras su aparición en Europa en el siglo XVI, traída desde América por las primeras expediciones de los españoles, no fue tomado como un cultivo destinado al consumo humano, las crisis de subsistencias de los siglos XVII y XVIII hicieron que su uso fuera aceptado por la población, terminando por convertirse en un referente básico de la alimentación, siendo el siglo XIX el momento en el que se consolida su producción³³.

Sin embargo, la inestabilidad de las cosechas debido a las frecuentes plagas precisaba de un control sobre el estado del tubérculo para evitar la multiplicación de las enfermedades de la patata. Por este motivo, se desarrollaron a partir de la década de 1930 los ensayos para una producción controlada de patata de siembra nacional, obteniéndose la primera cosecha destinada al consumo en la campaña 1938-1939 en las comarcas alavesas. Desde ese momento la producción de esta variedad se multiplicó, y aunque no se erradicaron definitivamente las plagas, sí se alcanzaron de modo estable las 50.000 toneladas anuales a partir de la cosecha de 1945-1946³⁴.

En este contexto, la ordenación del tráfico y distribución de patatas se consideró una herramienta fundamental para afrontar los problemas alimenticios de la población española en los años más duros de la posguerra. La DGOT comenzó a registrar los transportes de esta patata de siembra, junto a la patata de consumo tradicional o de invierno y a la patata temprana, que se movilizaba en los meses de mayo-julio desde las zonas productoras del sur. Las mayores partidas correspondían a la patata de consumo y a la patata de siembra. Aquella tenía como principales zonas productoras toda la meseta norte, junto a las provincias orientales gallegas, el valle del Ebro y las provincias manchegas. Los flujos de comercialización describían un trazado norte a sur y oeste a este, además del importante abastecimiento a las grandes ciudades, especialmente Madrid y Barcelona, que fueron objeto de especial atención de la DGOT. Por su parte, la patata de siembra se concentraba sólo en las provincias de la meseta norte y orientales de Galicia, utilizándose la vía marítima desde los puertos cantábricos hasta los mediterráneos y el tráfico terrestre para el suministro a grandes ciudades y el levante español³⁵.

³¹ Simpson, 1997, y Barciela y otros, 2005.

³² Abad, 1988, p. 347-361.

³³ Piqueras, 1992.

³⁴ Martínez Arnáiz, 1996.

³⁵ Memoria DGOT, 2º periodo, 1942, mapas 1 y 2.

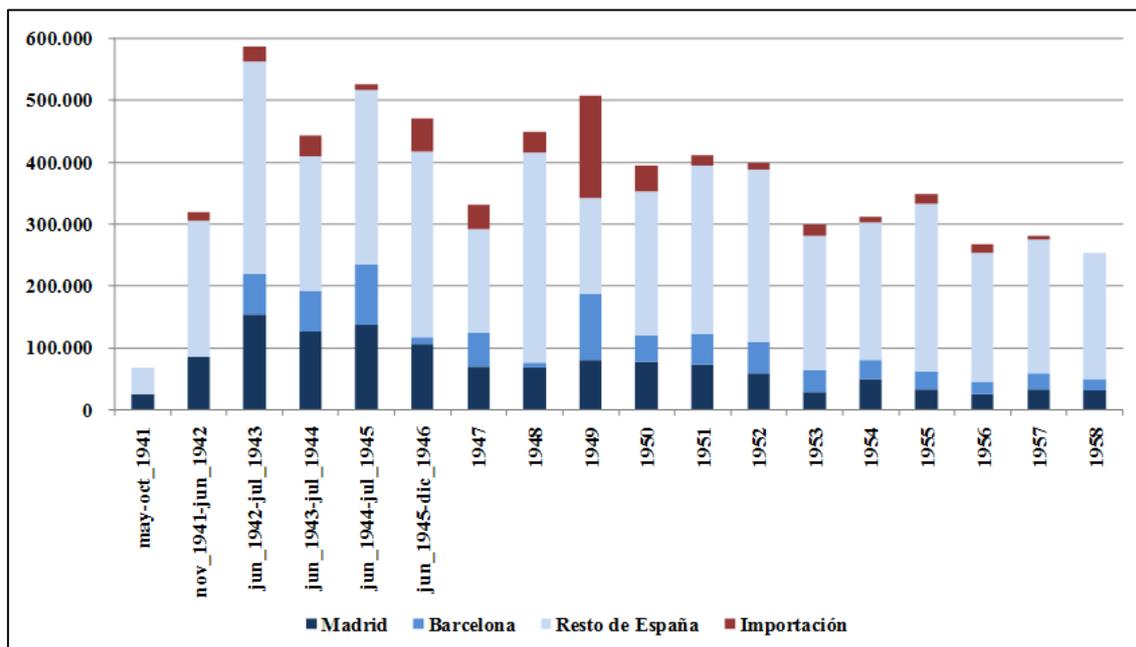


Figura 4. Transporte de patata por ferrocarril y sus principales mercados de abastecimiento.

En toneladas.

Fuente: Memorias DGOT. Se ha estimado una carga de 10 toneladas según los datos proporcionados por la propia DGOT.

Como hemos apuntado, el abastecimiento a Madrid y Barcelona se convirtió en esencial y la DGOT hizo un seguimiento anual de las incidencias de este transporte, contabilizando incluso el cálculo del racionamiento medio que correspondía a la población de estas ciudades. Dadas las insuficiencias del transporte mecanizado, ya citadas, el ferroviario fue fundamental, entrando en Madrid y Barcelona un tercio del total distribuido. En base a esta importancia, los cargues de patata, en cualquiera de sus variedades, fueron considerados como fuera de turno, lo que les otorgaba absoluta preferencia³⁶. Además, hay que apuntar la llegada de pequeñas partidas de patata de siembra de importación que llegaban sobre todo por ferrocarril hasta los puestos fronterizos de Irún o Portbou, procedentes de Francia, Alemania, Holanda o Dinamarca, aunque también se registraron algunas entradas por mar desde Inglaterra, Irlanda y Estados Unidos.

Cereales

En lo que respecta a la comercialización de los cereales, hay que anotar que su producción cayó notablemente durante la década de 1940, en comparación con los datos del primer tercio de siglo. En términos globales se considera que el descenso fue de un 20-25 por ciento. El trigo y la cebada, por este orden, acaparaban la mayor parte de la producción, seguidos a gran distancia por la cebada, la avena y el maíz. Los motivos de esta caída han sido explicados en base a los bajos precios oficiales, que desviaron las

³⁶ Desde 1951, la patata de consumo tuvo libertad de precios, comercio y consumo, por lo que la DGOT decretó su adscripción a la categoría de urgente, manteniendo la patata de siembra nacional como fuera de turno. Memoria DGOT, 11º periodo, 1951, p. 13.

explotaciones hacia otros productos además de generar un mercado negro de grandes proporciones³⁷, pero también se ha aducido la escasez de abonos y de animales de tiro³⁸.

La imperiosa necesidad de garantizar el suministro de cereales panificables para el consumo, especialmente en las grandes ciudades, hizo que la DGOT marcará con una preferencia especial el transporte de cereal, y sobre todo de trigo. Igualmente, conforme se normalizó la producción de harina se incluyó información de los tráficó de las fábricas a los mercados. Así los tráficó de cereales fueron asignados como “fuera de turno”, por lo que contaban con preferencia absoluta. Desde el punto de vista de la organización de los transportes, su movimiento no presentaba mayores problemas y se distribuía a lo largo de todo el año con una media de 3.000 vagones mensuales cargados. En este caso no conocemos los flujos de transporte con detalle, pero sí la evolución del movimiento de vagones de cereales y harinas durante este periodo (figura 5). El mayor problema se planteaba en la distribución del cereal importación que llegaba a los puertos.

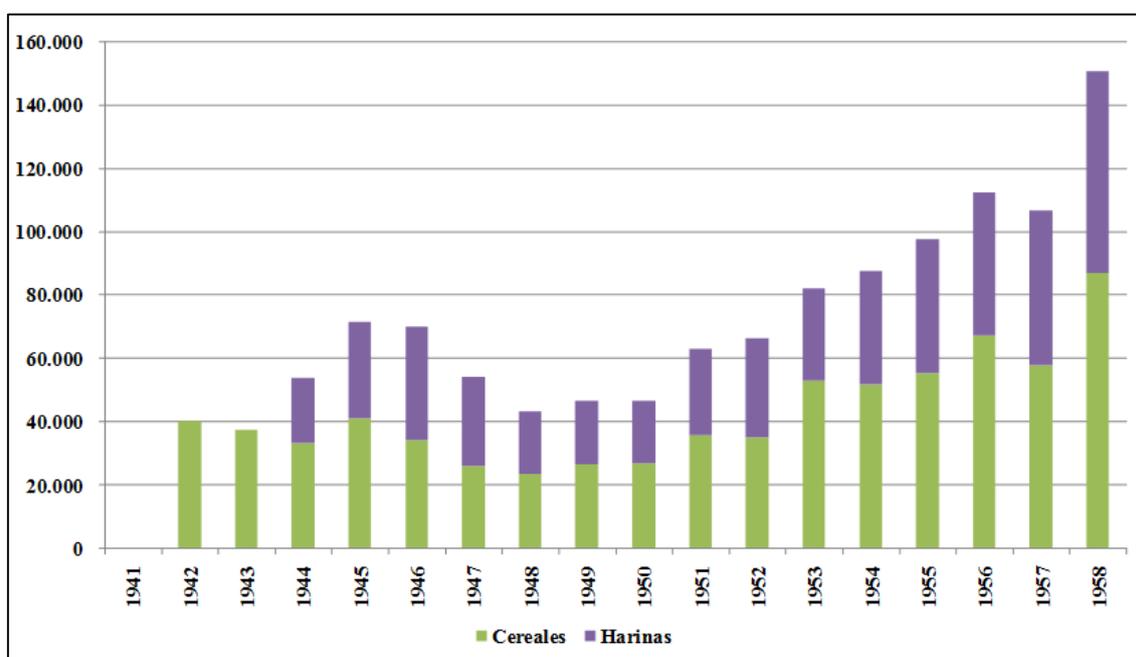


Figura 5. Movimiento de vagones de cereales y harinas por ferrocarril de vía ancha.

Fuente: Memorias DGOT.

Como es conocido, las insuficiencias de la producción interior obligaron a la importación de trigo, y en menor medida de cebada y maíz, para atender al mercado interior. Por este motivo, la DGOT también recogió estos datos de entrada de barcos en los diferentes puertos españoles y tuvo especial preocupación por solventar los problemas logísticos de la acumulación de material vacío en los puertos a la espera de la llegada de barcos. El sistema se organizó mediante la asignación de zonas de influencia a los respectivos puertos a los que llegaba la mercancía, como era el caso de Bilbao, Santander, Gijón, Vigo, Huelva, Sevilla, Málaga, Cartagena, Alicante, Valencia y

³⁷ Barciela, 1981 y 2000.

³⁸ Simpson, 1997, p. 326.

Barcelona. La zona de influencia de cada puerto se dibujaba según las líneas ferroviarias que se ubicaban en sus proximidades³⁹.

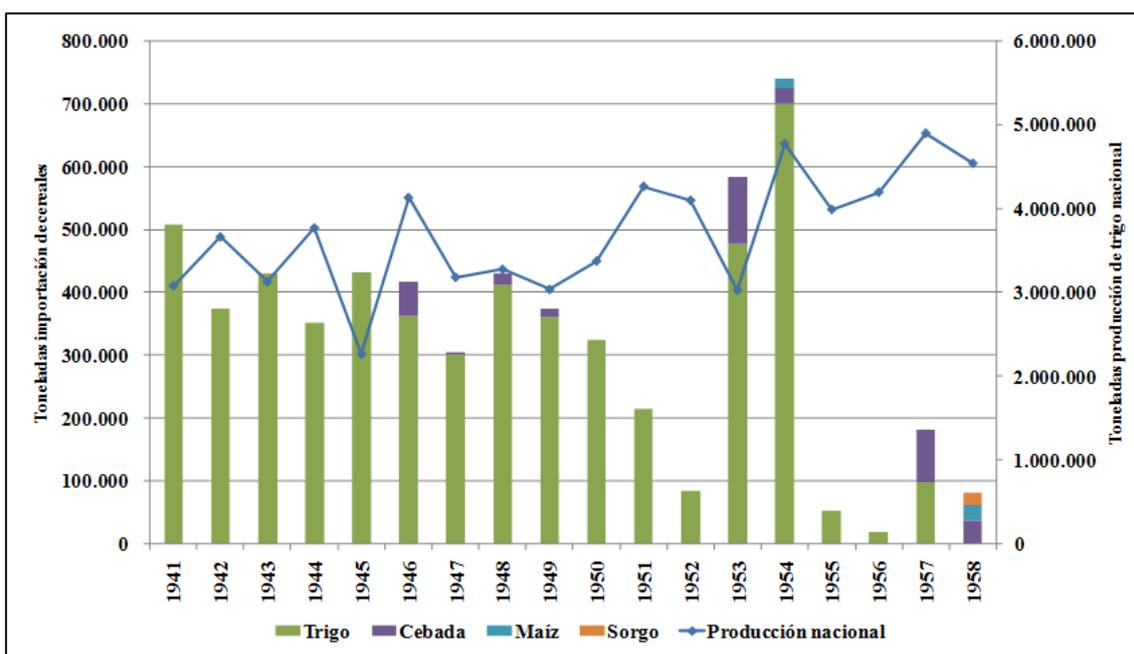


Figura 6. Entradas de cereales por los puertos españoles y evolución de la producción nacional.

Fuente: Memorias DGOT e INE.

La afluencia de cereales a los puertos (figura 6) estaba condicionada por las insuficiencias de la producción nacional, por lo que se registran años de caída de tráficos relacionados con las mejores cosechas interiores, como así lo recogen las propias memorias de la DGOT. De la mercancía llegada no tenemos datos precisos del volumen distribuido, aunque algunas indicaciones fijan en torno al 40 por ciento en algunos años, proporción lógica si pensamos que los puertos de llegada también eran consumidores y la distribución, en algunos casos, se hacía a corta distancia sin necesidad de ferrocarril. Progresivamente, conforme se normalizaba la producción

³⁹ Según una primera organización de finales de 1941: el puerto de Vigo suministraba a las provincias de Pontevedra y Orense; el puerto de La Coruña a esa provincia y Lugo; el puerto de Gijón a el norte de la vía de la Plata, que comprendía Oviedo, León, Zamora y Salamanca; el puerto de Santander atendía a buena parte de la Meseta norte, con las provincias de Santander, Palencia, Valladolid, Ávila, Segovia, Madrid y Guadalajara; el puerto de Bilbao a Vizcaya, Álava, Burgos y Logroño, y en ocasiones a Soria y Zaragoza; Pasajes hacía lo propio con Guipúzcoa, Navarra y Logroño; Barcelona atendía a su provincia y Gerona; Tarragona a su provincia, a Lérida, Zaragoza y Huesca; los puertos de Valencia y Castellón se repartían su respectivas provincias más Teruel, Cuenca, Guadalajara y Madrid; el área de influencia de Alicante llegaba a Albacete, Ciudad Real, Toledo y Madrid, a través del corredor de la línea de Madrid a Alicante; Cartagena a la provincia de Murcia; el puerto de Almería a su provincia y la zona más oriental de la de Granada; Málaga a su provincia y a las de Granada y Jaén; Cádiz a su provincia; el puerto de Sevilla tenía una amplia área de influencia que abarcaba su provincia, Córdoba, Jaén, Ciudad Real, Badajoz y Cáceres; finalmente, el puerto de Huelva abarcaba su provincia y parte de las de Badajoz y Cáceres. En total, 16 zonas que se establecían según los trazados ferroviarios que afluían a los puertos. Véase DGOT, Memoria de 1941.

nacional la necesidad de importación fue menor. Así, a partir de 1955 se consiguieron cifras similares a las de finales de la década de 1920⁴⁰.

Remolacha

Sin lugar a dudas, el transporte de remolacha se convirtió en uno de los objetivos preferentes de la DGOT, tanto por el volumen de la mercancía movilizada (se llegaron a mover hasta 4 millones de toneladas en la campaña 1952-1953), como por la importancia estratégica que tenía este tubérculo para la producción nacional de azúcar. La remolacha azucarera se había extendido en nuestro país en el último tercio del siglo XIX como una alternativa eficiente a la caña de azúcar, de producción ultramarina, y se puede considerar que ya en la década de 1930 su producción estaba consolidada. Este producto de regadío supuso una transformación total de las zonas productoras y de las relaciones agrarias, económicas y sociales de su entorno, propiciando el nacimiento de una burguesía agraria y urbana de gran poder que terminaría consolidándose como grupo de presión a través de las corporaciones azucareras⁴¹.

De cara a la organización del transporte, DGOT propuso unas zonas de influencia de las fábricas instaladas en todo el territorio nacional para así impedir que los embarques realizaran largas travesías en ferrocarril. Éste fue el sistema mayoritario, pero no el único. Su cuota de participación evolucionó desde el 60 por ciento de toda la mercancía movilizada entre las campañas de 1941-1942 y 1952-1953, para de ahí caer hasta el 40 por ciento en el momento de finalización de actuación de la DGOT. Lógicamente el otro sistema de transporte de importancia fue el camión (en los primeros años, era generalizado el uso de la carretería), que se encontró con severos problemas de operatividad en los primeros años, pero que después se mostró más flexible para atender los envíos de producción desde la zona de cultivo hasta las fábricas. Hay que anotar también el uso del Canal Imperial de Aragón para el transporte de remolacha desde la zona productora del valle del Ebro hasta la fábrica de Épila, sin embargo, sus limitaciones eran importantes y en la década de 1940, único periodo del que tenemos datos, los embarques en las gabarras fluviales superaban en poco las 10.000 toneladas anuales, entre Gallur y Grisén. Además de las barreras que le eran propias al transporte fluvial hay que anotar que durante este periodo el arrastre por los caminos de sirga se hizo con caballerizas, por la no disponibilidad de combustible para los tractores⁴².

Como ya hemos señalado al explicar los principales problemas logísticos a los que se enfrentó la DGOT, el transporte de remolacha estaba condicionado por la coincidencia en el tiempo con el movimiento de carbón. Ambos utilizaban material remolcado similar, sus campañas se intensificaban en el invierno y, además, las zonas de distribución se concentraban en la mitad norte peninsular⁴³. Esto fue un serio contratiempo para la Delegación, que optó por asignar vagones teleros a buena parte del

⁴⁰ En 1960 y 1961 se registrarán nuevos aumentos de la importación de trigo, pero estos datos están ya fuera del periodo de actuación de la DGOT y nuestro estudio. Para la evolución de la producción e importación de cereales, véase Barciela y otros, 2005, cuadros 4.19 y 4.30.

⁴¹ Sobre el desarrollo de la industria azucarera entre 1880 y 1914, véase Jiménez Blanco (1986).

⁴² Memoria DGOT, 2º periodo, 1942, p. 108.

⁴³ Las zonas productoras se distribuían desigualmente en cuatro zonas: Andalucía, Valle del Ebro, Madrid y Zona del Duero, contabilizándose un total de 28 fábricas azucareras en 1941, (6 en Andalucía; 2 en Madrid; 1 Valladolid; 1 Palencia; 2 en León; 1 en Gijón; y 15 en la comarca del Valle del Ebro).

transporte de remolacha y por regular de modo exhaustivo los cupos de producción que correspondían a cada fábrica, mediante la fijación de unas zonas de influencia.

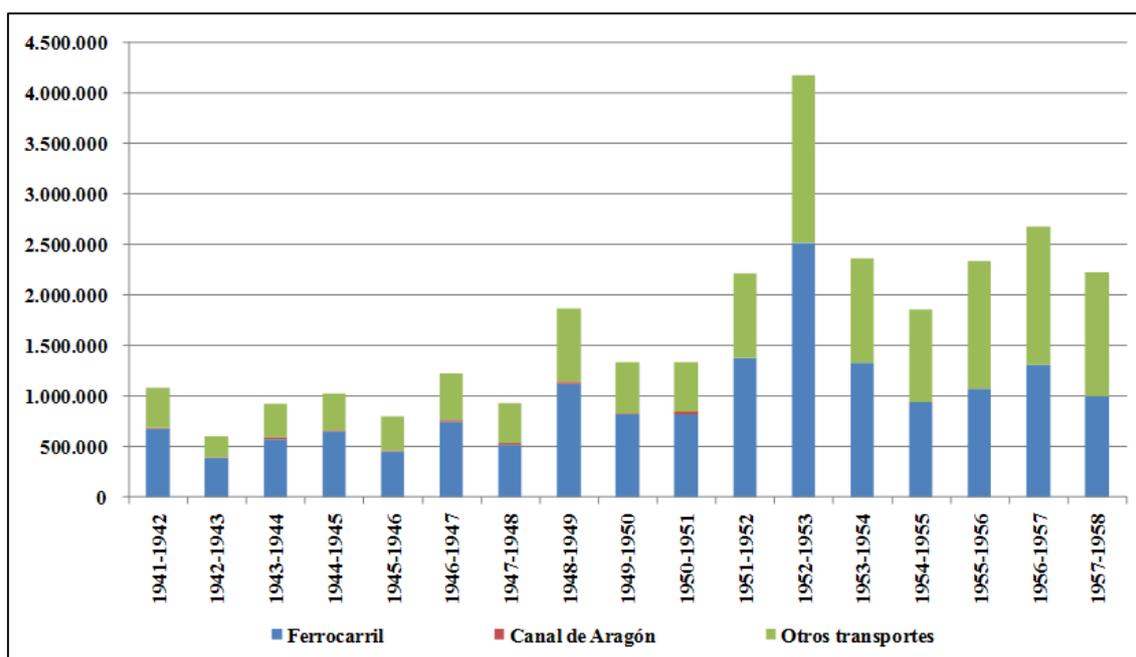


Figura 7. Toneladas de remolacha movidas por ferrocarril, canal de Aragón y otros medios de transporte.

Fuente: Memorias DGOT.

Esto provocó no pocas controversias con las fábricas y los productores, que buscaban siempre la mejor remuneración, sin embargo la fijación de precios y la conducción regulada de la mercancía fue estricta por parte de la Delegación, al menos hasta la campaña de 1945-1946, cuando ya se anotan medidas liberalizadoras en lo respectivo a los precios, pero no así en el transporte, que establecía canjes de mercancía para abreviar los movimientos. En esos primeros años se registra alguna caída de la producción que la DGOT achaca al bajo precio fijado, lo que desviaba la producción hacia su uso como forraje para los animales e incluso al cambio de cultivo⁴⁴. Es posible, incluso, que se diera ocultación de producción hacia el mercado negro.

Otro aspecto relevante del transporte de remolacha fue la creciente participación del material motor y remolcado de las propias fábricas para compensar la escasez del aportado por RENFE. Esta carencia se hizo especialmente grave a partir de las campañas de 1950-1951 por el fuerte crecimiento de la producción, todavía con las secuelas de las carencias energéticas que también afectaban a las fábricas, que sin carbón no podía realizar los procesos fabriles, lo que obligó en no pocas ocasiones a cerrar temporalmente algunas instalaciones y concretar la producción de la zona.

⁴⁴ Memoria DGOT, 3^{er} periodo, 1943, p. 28-29.

Aceite

La distribución de aceite de oliva también fue objeto de preferente distribución por parte de la DGOT, si bien para el tráfico ferroviario en su conjunto no tuvo grandes dimensiones. La intervención del aceite de oliva se justificaba por su crecimiento como alimento de consumo en buena parte del norte peninsular en sustitución de las grasas animales, por la gran aportación calórica y por la necesidad de evitar el desvío de la mercancía hacia el uso industrial, ante el déficit existente de grasas industriales⁴⁵.

Esta intervención y la fuerte demanda que tenía el producto provocaron la aparición de un mercado negro que ha sido estudiado a una escala similar al otro gran consumo invisible agrario de la posguerra, el trigo. El mercado negro del aceite de oliva ha sido estimado entre un 15 y 20 por ciento de la producción total comercializada legalmente y abarcó casi toda la década de 1940⁴⁶.

La DGOT tenía, pues, ante sí un tráfico especialmente sensible. Aunque no se especifica la calificación de oliva, el hecho de que la regulación de la Comisaría General de Abastecimientos y Transportes se realizara sólo sobre el aceite de oliva, nos inclina a pensar que los datos que manejamos se refieren a este producto. Además, las zonas marcadas de producción y la asignación de cupos se corresponden claramente con los espacios de producción de este aceite. Así, de los datos disponibles para la asignación de estos cupos de transporte, que también fijaban las zonas de destino, relativo a los años 1944-1948, encontramos que el 65 por ciento de la producción tenía su origen en las provincias de Jaén, Córdoba y Sevilla, un 28 por ciento procedía de otras once provincias con menor producción (Málaga, Granada, Tarragona, Badajoz, Toledo, Cáceres, Lérida, Ciudad Real, Teruel, Cádiz, Castellón) y, por último, otras 22 provincias aportaban un 7 por ciento de la producción nacional⁴⁷.

En el diseño del sistema de distribución tenía una especial importancia el ferrocarril, ya que al ser las principales provincias productoras de interior resultaba más fácil el tráfico terrestre. Así, nuestra estimación (figura 8) sitúa el papel del ferrocarril en torno a una media anual del 7 por ciento, si bien algunos años estas cifras se situaron próximas al 20 por ciento. Como es de suponer los tráficos sobre Madrid y ciudades de la meseta se hacían por este medio, mientras que el barco tenía preferencia de uso para los envíos a las provincias atlánticas y del litoral mediterráneo, y lógicamente a las islas Baleares y Canarias, y Marruecos. Junto a estos destinos urbanos para población civil hay que señalar la presencia de partidas importantes para instituciones militares, como así se apuntaba en las asignaciones de distribución de cupos, especialmente de las producciones de Córdoba y Jaén, a los Ministerios del Ejército de Tierra, Marina y Aire, y a Economatos.

⁴⁵ Christiansen, 2002, p. 222.

⁴⁶ Las primeras cifras aportadas por Gutiérrez del Castillo, 1984, han sido después revisadas y corregidas por Christiansen, 2002.

⁴⁷ Datos elaborados a partir de Cuadros de Distribución de cupos de aceite de 1944 a 1948, Memorias de DGOT de esos años.

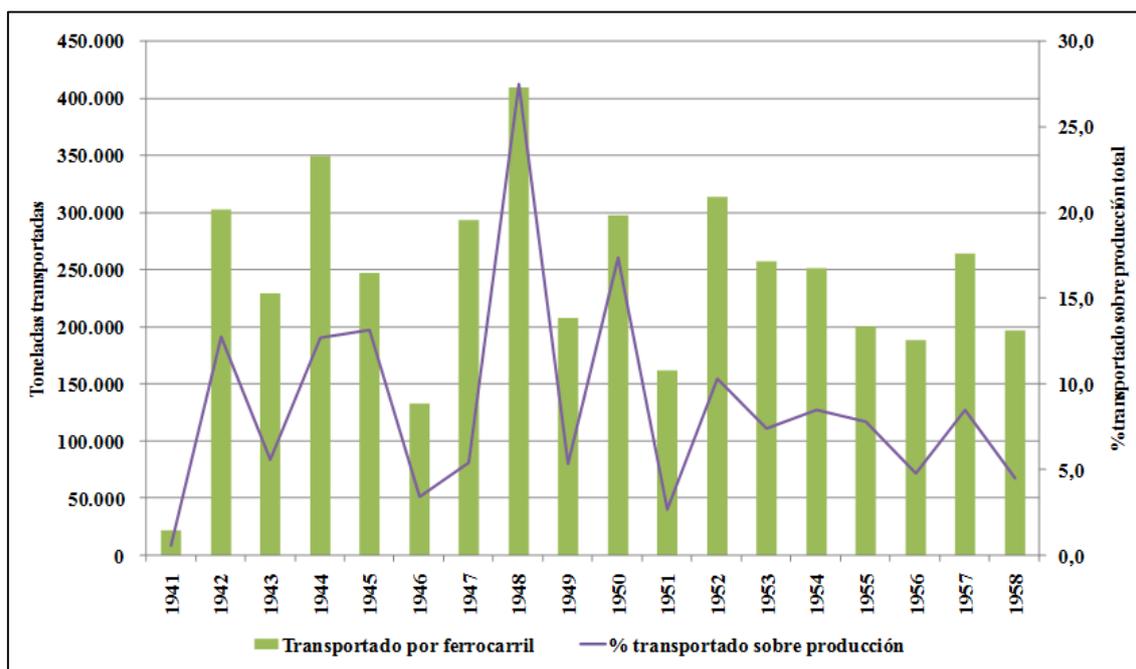


Figura 8. Transporte de aceite por ferrocarril en España (1941-1958) y su relación con la producción total española.

Fuente: Memorias DGOT. Estimación de tonelaje transporte basado en una asignación media de 8 toneladas por vagón. Hay que tener en cuenta que durante buena parte de los años 1940 el transporte se seguía haciendo en envases que debían retornar vacíos a los lugares de suministro. El uso de cisternas para líquidos se extendería en la década siguiente.

Naranja

La comercialización de la naranja valenciana se había consagrado durante el primer tercio del siglo XX como un rubro importante en los registros de la exportación española. Este flujo no se cortó totalmente durante la autarquía y mostró pronto síntomas de recuperación. La singularidad, pues, de la intervención de este tráfico estaba en su vocación exportadora, y de hecho la DGOT consideraba que la recuperación de los niveles de producción previos a la guerra civil estaba condicionada no sólo por la destrucción de cultivos y la escasez de abonos, sino también por las escasas expectativas de los mercados internacionales que no impulsaban la puesta en explotación de nuevas producciones⁴⁸.

⁴⁸ Memoria DGOT, 2º periodo, 1942, p. 43. La afirmación tal vez pudiera parecer exagerada, pero no hemos de olvidar que el fuerte incremento de la producción en los años precedentes se basaba en la comercialización exterior, mucho más remuneradora que los mercados interiores, de consumo más limitado. En Guirao, 2008 queda constancia del interés que tuvo el régimen franquista en la exportación de esta mercancía. Similar caso podemos entrever para la uva de exportación almeriense (que trataremos a continuación), aunque con magnitudes muy inferiores, al respecto véase Marzo y Sánchez Picón, 2006. Los paralelismos entre la naranja valenciana y la uva almeriense no acaban aquí, y muestran una cara diferente de la agricultura tradicional española, en estos casos mediterránea, intensiva y más productiva. Ambas mercancías tendrían una estructura comercial similar, con escaso protagonismo de los productores locales y control del negocio por los negociantes extranjeros. Los ciclos también son coincidentes, una fase creciente desde el último tercio del siglo XIX hasta la guerra civil, con máximos históricos a finales de la década de 1920, y recuperación más moderada en la segunda mitad del siglo. El tráfico de uva de

La estrecha relación surgida durante la primera mitad de siglo entre el ferrocarril y los puertos valencianos, propiciada por un creciente mercado de exportación e importación, en el que los productos agrarios jugaban un papel determinante, tuvo su continuidad en la autarquía⁴⁹. La DGOT así lo reflejaba en sus memorias y daba cuenta de la evolución de los transportes marítimos y ferroviarios y el modo en el que afectaban a la comercialización de la naranja valenciana.

También se incluían dentro de estos informes la situación y producción de naranja en otras zonas, como Murcia, asimilada a la región valenciana, y Andalucía, donde también se daba la producción de naranja amarga, destinada a la exportación para la industria de mermeladas. La naranja dulce que se producía en Andalucía, especialmente en Almería, se consumía en la región y no entraba dentro de los canales de exportación, a pesar de las reiteradas peticiones de los agricultores almerienses para poder exportar también⁵⁰.

La producción de naranja tenía, pues, dos destinos claramente diferenciados, el exterior, todavía mermado y con un proceso de lenta recuperación, y el nacional, sustituto en muchos casos de las limitaciones de la exportación, aunque la penuria hacía que la naranja paliara las deficiencias en la alimentación de los españoles, como se recogió en el BOE tras la crisis exportadora de la naranja en el invierno de 1943⁵¹.

Desde el primer momento la atención al mercado interior por parte del ferrocarril fue visto como un problema ya que la dispersión de destinos y la fragmentación de los envíos hacían muy laboriosa la organización del tráfico, provocando frecuentes paralizaciones en los vagones. Aunque en la etapa anterior el ferrocarril sí había estado presente en este movimiento, hay que significar que se había producido una progresiva sustitución por parte de los transportes mecanizados por carretera, mejor dotados para el servicio puerta a puerta y para los envíos de poca entidad. Los suministros a las grandes ciudades con la conformación de trenes puros sí eran propios del servicio ferroviario. Sin embargo, al iniciarse la década de 1940, como ya ha sido repetido, la falta de suministros para el camionaje hacían imposible esta atención. En la figura 9 podemos constatar esta dependencia del ferrocarril para los movimientos interiores, entre los que se incluían las partidas de naranjas que eran llevadas a los puertos para la exportación y para cabotaje, operación también habitual hasta entonces para los camiones. La disminución progresiva del transporte ferroviario para estos tráficos nacionales expresaba la progresiva recuperación del tráfico mecanizado por carretera, que terminaría monopolizando estos movimientos. Así, si en la campaña 1942-1943 se transportaron por ferrocarril para el mercado interior unas 240.000 toneladas de naranja y quedaron en consumo local y para transporte por carretas y camiones 100.000 toneladas, en la campaña de 1957-1958 no llegaron al millar las toneladas transportadas por ferrocarril para el mercado interior.

Almería se agotó a finales de 1970, si bien fue sustituida con notable éxito por las hortalizas de invernadero, mientras que la naranja valenciana prosigue su expansión comercial en la actualidad. Véase, respectivamente, Piqueras, 1985 y Sánchez Picón, 1992.

⁴⁹ Sobre la evolución de ambos medios de transporte y su relación con la economía valenciana, Sanchís y Piqueras, 2002 y 2006.

⁵⁰ Memoria DGOT, 3^{er} periodo, 1943, p. 41.

⁵¹ BOE, 30-01-1943.

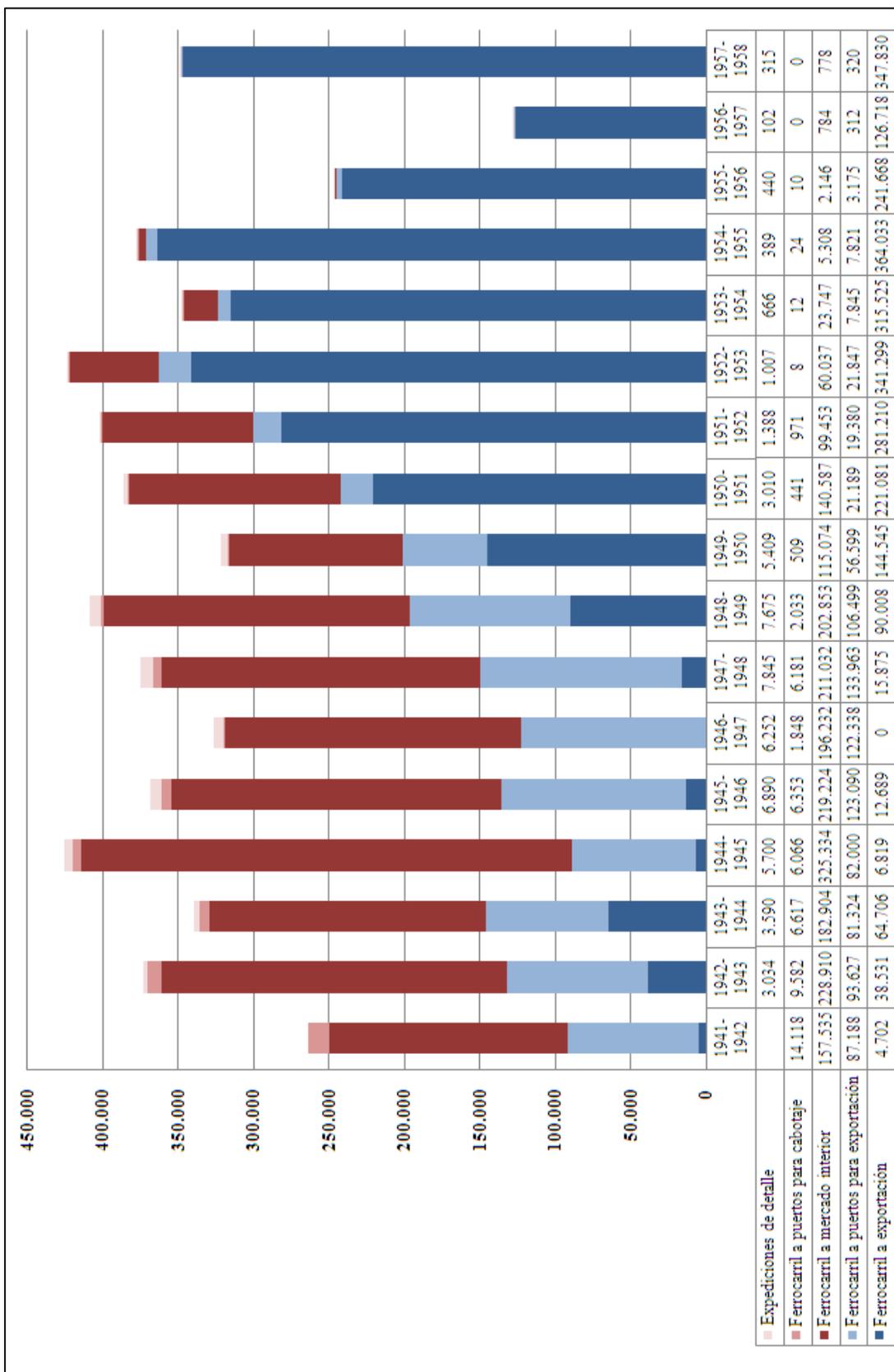


Figura 9. Evolución del tráfico de naranja por ferrocarril para el mercado nacional y para la exportación (1941-1958).

Fuente: Memorias DGOT.

La exportación de naranja se repartió entre el ferrocarril y el barco. En el caso del ferrocarril, la irregular evolución de la década de 1940 dio paso a un crecimiento notable en la década de 1950, que movilizaba regularmente más de 300.000 toneladas anuales. Esto requirió un gran esfuerzo logístico que planteó numerosos problemas a la DGOT y a RENFE. En primer lugar, estaba el problema de la disponibilidad de material motor y remolcado, que era especialmente intenso por la coincidencia de otros picos de demanda, a los ya referidos de la remolacha y el carbón, se producía en este caso con las patatas que utilizaban vagones similares (tipo J, de caja cerrada).

Las insuficiencias de RENFE eran manifiestas y hubo que recurrir a la aportación privada de material, como las de TENSA, CONCA o el propio Sindicato Vertical en la década de 1940⁵², al uso de material en mal estado con techos defectuosos y a la combinación con transportes marítimos hasta el puerto de Barcelona.

Esta última solución planteaba numerosos problemas por el estado en el que llegaba la mercancía a la frontera, como ocurrió en la campaña de 1943-1944 con el rechazo del género llegado para la exportación por no reunir las condiciones mínimas de presentación o madurez. El SOIVRE⁵³ realizó numerosos rechazos en Irún y Portbou y hubo que reexpedir las naranjas hacia las ciudades próximas de San Sebastián y Barcelona, derivando, pues, al mercado nacional una producción destinada a la exportación⁵⁴.

El barco sería la otra vía de salida de la naranja, aunque esto no fue competencia directa de la DGOT. El volumen de mercancía movida se sitúa en un porcentaje del 55 por ciento, mientras el ferrocarril tendría una cuota media del 40 por ciento. El 5 por ciento restante es atribuido al transporte por carretera que ya será a finales del siglo XX cuando cope la práctica totalidad de la exportación. Según argumenta Abad, las dificultades interiores y exteriores limitaban este tráfico, ya que a la falta de suministros y escasez de material adecuado, se sumaba en la frontera francesa la obligación al transbordo a medios de transporte franceses⁵⁵.

⁵² Transporte Exportación Naranja Sociedad Anónima (TENSA), Confederación Nacional Católico-Agraria (CONCA) y Sindicato Nacional de Frutos y Productos Hortícolas. Aquéllos proporcionaron dos centenares de vagones desde la campaña de 1941-1942 y el Sindicato 800 nuevos vagones rotulados con la "N" en la campaña 1944-1945 (en la campaña 1949-1950 la rotulación se sustituiría por una "S"). Ya en la campaña 1948-1949 TRANSFESA aportó nuevo material que revolucionaría el sistema a partir de la aportación de vagones con ejes intercambiables que no hacían necesario el trasiego de la mercancía en la frontera. En las campañas de la década de 1960, los vagones TRANSFESA ya serían los más utilizados, Abad, 1988, p. 356.

⁵³ Servicio Oficial de Inspección, Vigilancia y Regulación de las Exportaciones Agrícolas al Extranjero. Creado en 1934 con la finalidad de vigilar la calidad de las exportaciones de cítricos españoles, ampliando posteriormente sus competencias a otros productos de exportación.

⁵⁴ Memoria DGOT, 4º periodo, 1944, p. 57.

⁵⁵ Abad, 1988, p. 358-261.

Uva de Almería

También tenía esa impronta exportadora la uva de Almería, también conocida como uva del barco o uva de embarque, porque la mayor parte de la producción tenía como destino los mercados foráneos, especialmente Gran Bretaña y Estados Unidos⁵⁶.

En este caso el cierre de los mercados internacionales fue más intenso que en el de la naranja, lo que provocó el problema de qué hacer con las cosechas. La reordenación hacia el mercado nacional explica su inclusión en las actividades de la DGOT, ya que no se trataba de una mercancía de grandes volúmenes ni tampoco constituía un alimento básico para la población. La fragilidad económica del sureste provocaba la necesidad de mantener esta producción y el consumo obligatorio en los establecimientos de restauración⁵⁷.

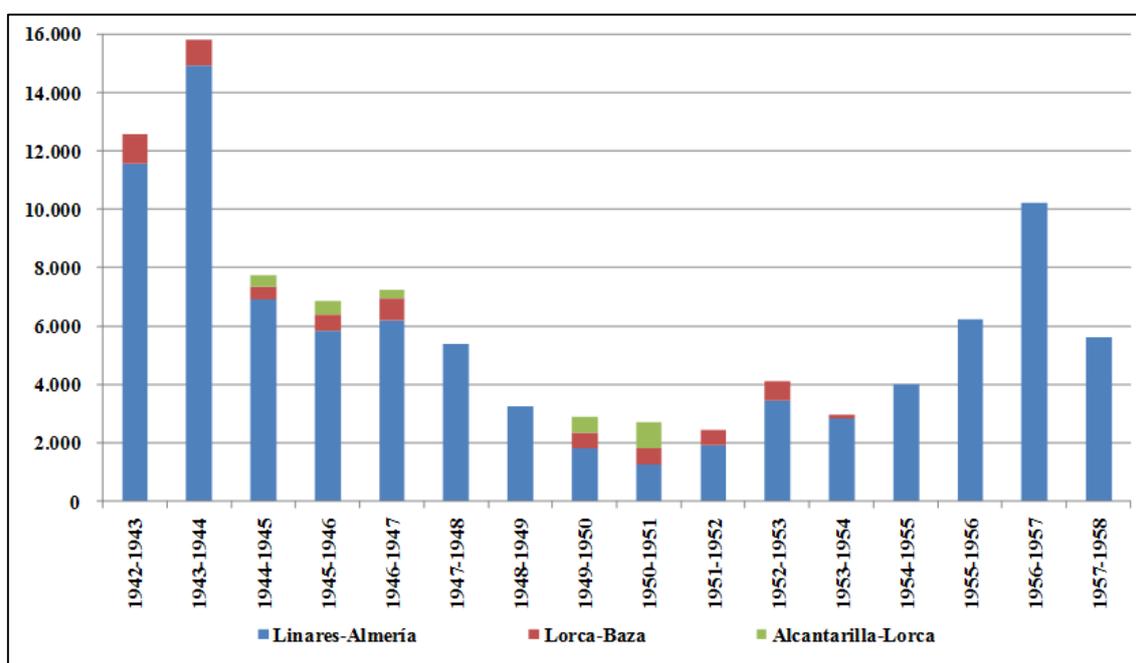


Figura 10. Transporte de uva de Almería en las líneas ferroviarias del sureste.

Fuente: Memorias DGOT.

Como es de suponer, los tráficos nunca fueron importantes, en comparación con otros productos, pero el cambio de destino implicó también un cambio de sistema, del barco al tren, y de regulación de la distribución⁵⁸. Su consideración de fuera de turno le daba una preferencia absoluta en el periodo de la campaña, de octubre a diciembre, si bien la escasa facturación de algunas estaciones y ciertos problemas de suministro de material provocaron problemas en la formación de los tráficos. Hay que puntualizar que aunque era en la línea de Linares a Almería, en su tramo sur, a lo largo de los valles del Nacimiento y del Andarax, donde mayor producción próxima al ferrocarril se concentraba, también se producían embarques puntuales en otras líneas del sureste, la

⁵⁶ Las características y condicionantes del negocio uvero almeriense antes de la guerra civil, en Sánchez Picón, 1992, p. 311-428.

⁵⁷ Orden 11-10-1941, BOE 12-10-1942.

⁵⁸ Véase Marzo y Sánchez Picón, 2006.

del valle del Almanzora, de Lorca a Baza, y la del valle del Sangonera, de Alcantarilla a Lorca (figura 10).

Con todo, el mayor problema concernía a las características del material motor y remolcado a utilizar, en especial en la línea de Linares-Almería, donde se ubicaba una fuerte rampa de más de 25 milésimas durante varias decenas de kilómetros que obligaban al uso de locomotoras de vapor de mayor potencia y de vagones dotados de frenado automático⁵⁹. El uso de la tracción vapor en el tramo más peliagudo la línea, donde se había establecido en 1911 la primera electrificación ferroviaria, revela la paralización de la tracción eléctrica en este periodo debido a los problemas de suministro de aceites pesados y piezas para el mantenimiento de los tractores eléctricos. Por otro lado, los vagones más aptos para estas rampas debían de ser en su mayoría con frenos de vacío. Esta necesidad chocaba en que buena parte del parque ferroviario seguía siendo con freno de husillo. Los largos desplazamientos, además de evitar rupturas de carga, obligaron a un importante número de vagones inmovilizados en exclusividad para este transporte. Tal y como se ha puesto de manifiesto recientemente, la solución vendría, al igual que en el caso de la naranja, por la utilización a partir de 1950 de vagones TRANSFESA que cubrían así las carencias del parque móvil de RENFE. Además, la creciente apertura de los mercados internacionales volvió a abrir la vía marítima a esta mercancía⁶⁰.

Arroz

La producción de arroz se había consolidado durante el siglo XIX en zonas húmedas de Valencia (Albufera) y de Tarragona (Delta del Ebro), para extenderse en los primeros años del siglo XX a las Marismas del Guadalquivir en la provincia de Sevilla. Su aportación como componente básico de la alimentación se había limitado al entorno productivo, en muchos casos en sustitución del cereal panificable⁶¹. No había tenido por lo tanto excesiva incidencia en los flujos de transporte interiores, porque la distribución se limitaba a una zona de influencia cercana, sólo los intercambios internacionales, tanto de importación (especialmente en el último decenio del siglo XIX) y de exportación (que en la década de 1920 alcanzó a un cuarto de la producción) alteraron esa situación, si bien en ningún caso los volúmenes son comparables con los tráficos de otros graneles.

La autarquía impuso el precio mínimo y la regulación de la distribución del producto arrocero en 1941 con el objetivo de mantener la producción y de suministrar a toda España, por ello preparó un sistema de asignación de cupos a diferentes destinos. Este sistema contemplaba la relación entre la zona productora y las zonas receptoras, además del sistema de transporte que debía utilizarse, incluso a partir de 1945 se aporta información de los sectores de la población que recibían las mercancías. La división de estos grupos era la de población civil, en la que se incluían economatos mineros y similares, el reparto en las zonas rurales, y la asignación de cupos a los organismos militares y prisiones del Estado.

⁵⁹ Véase Cuéllar, 2003, p. 259-261.

⁶⁰ Marzo y Sánchez Picón, 2006, p. 134-136.

⁶¹ Calatayud, 2002, p. 41. Este texto ofrece una visión general de la evolución del cultivo y producción de arroz en España desde finales del siglo XVIII hasta la guerra civil.

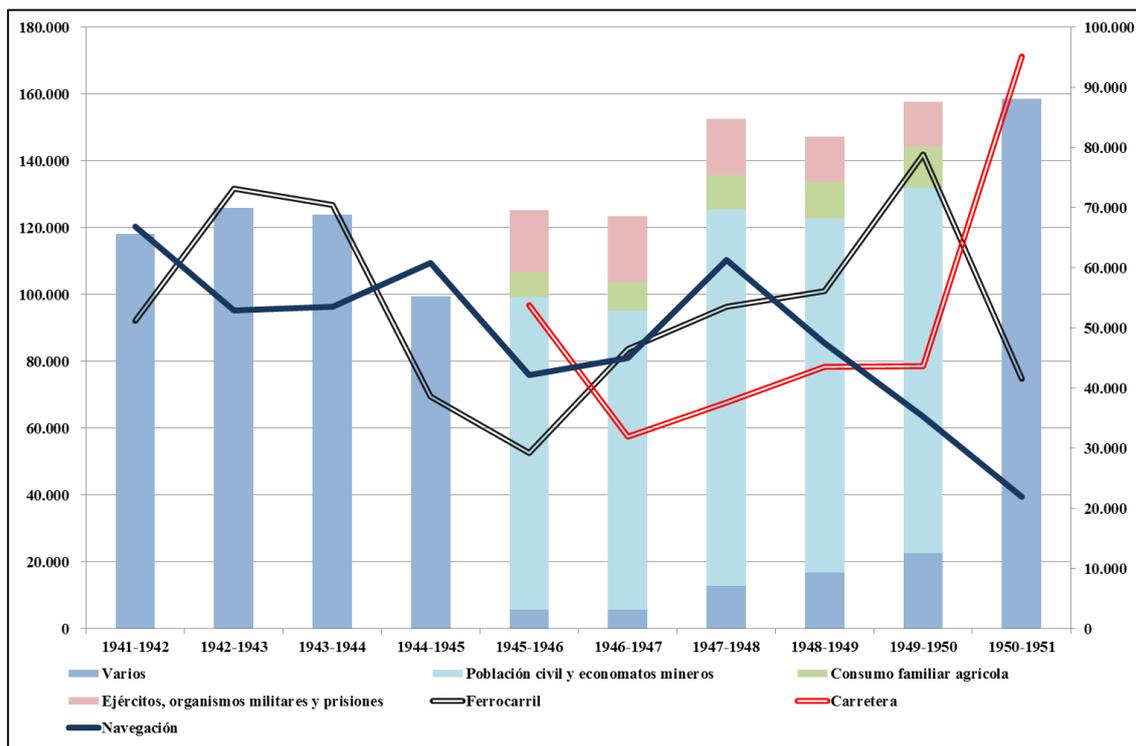


Figura 11. Transporte y distribución de arroz en España (1941-1951).

Fuente: Memorias DGOT.

Respecto a los medios de transporte (figura 11), el ferrocarril y la vía marítima repartieron tráficos en la primera mitad de la década de 1940, ante las limitaciones del transporte mecanizado por carretera, mientras que durante el lustro siguiente sería creciente el uso de camiones para estos flujos, que se veían además favorecidos por la libertad de precios y distribución que hizo innecesaria la intervención de la DGOT a partir de la campaña 1951-1952.

Conclusiones

El trabajo afrontado ha expuesto la intervención que un organismo autárquico realizó en España durante las décadas de 1940 y 1950 para la ordenación del transporte de las mercancías consideradas como estratégicas en la economía del primer franquismo. El sistema tenía como objetivos fundamentales garantizar la distribución de las mercancías señaladas y reducir el colapso ferroviario.

Según ha quedado de manifiesto la elección de las mercancías intervenidas, tanto en los precios como en el transporte, venía determinada por el volumen de las mismas, la importancia para el suministro a otros sectores o los problemas derivados de la coordinación de los transportes. Dentro de estas mercancías jugaron un papel destacado los productos agrarios de primera necesidad, ya que sólo los suministros de carbón y caucho tuvieron similar atención por parte de la DGOT.

Conforme se aplicaban medidas liberalizadoras, en primer término en los precios y posteriormente a la distribución, podemos detectar una menor actividad de la DGOT y

la caída progresiva de participación del transporte ferroviario cuya presencia fue decreciente en términos relativos, si bien en cifras absolutas la evolución fue positiva, ya que se pasó de 2,3 millones de vagones movilizados en 1941 a 3,3 en 1958, último periodo de actuación de la DGOT.

Es de reseñar también, la importancia que se otorgó a la comercialización exterior de algunos productos, especialmente la naranja y la uva de Almería. Al igual que la entrada de mercancías que eran insuficientes con la producción nacional, como los cereales y la patata. Esto muestra una cara poco conocida del aislamiento español de la autarquía, que tuvo en el caso de los flujos agrarios una coyuntura diferente a lo dibujado en el contexto internacional de rechazo del régimen franquista. En esas décadas el aislamiento político es evidente, pero en lo económico había algunos indicadores que muestran un cierto aperturismo.

Como ya ha sido apuntado, el ferrocarril fue elemento esencial en la estrategia logística autárquica, sin embargo su uso intensivo no le sirvió para adaptarse al nuevo periodo que se abriría a partir de 1959. Exhausto y maltrecho, los planes de modernización de la década siguiente fueron insuficientes o llegaron demasiado tarde frente a un relevo que ya estaba claro.

Fuentes

Memorias DGOT, 1941-1958. Biblioteca Ferroviaria de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, signatura MR-17.

Memorias RENFE, 1942-1959. Biblioteca Ferroviaria de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, signatura AS.

Bibliografía

ABAD, Vicente. *Historia de la naranja, 1940-1962.* Valencia: Comité de Gestión de la Exportación de Frutos Cítricos, 1988.

ARCO BLANCO, Miguel Ángel del. Morir de hambre. Autarquía, escasez y enfermedad en la España del primer franquismo. *Pasado y Memoria. Revista de Historia Contemporánea*, 2006, nº 5, p. 241-258.

BARCIELA, Carlos. El estraperlo de trigo en la postguerra. *Moneda y Crédito*, 1981, nº 159, p. 17-37.

BARCIELA, Carlos. 1994. In NADAL, Jordi, Albert CARRERAS y Carles SUDRIÀ (Comp.). *La economía española en el siglo XX: una perspectiva histórica.* Barcelona: Editorial Ariel, 1994, p. 258-279.

BARCIELA, Carlos. El mercado negro de productos agrarios en la posguerra, 1939-1953. In FONTANA, Josep (Ed.). *España bajo el franquismo*. Barcelona: Editorial Crítica, 2000, p. 192-205.

BARCIELA, Carlos. Guerra civil y primer franquismo (1936-1959). In COMÍN, Francisco, Mauro HERNÁNDEZ y Enrique LLOPIS (Ed.). *Historia Económica de España, siglo X-XX*. Barcelona: Editorial Crítica, 2002, p. 331-377.

BARCIELA, Carlos et alii. Sector agrario y pesca. In CARRERAS, Albert y Xavier TAFUNELL (Dir.). *Estadísticas Históricas de España, siglos XIX-XX*. Madrid: Fundación BBVA, 2005, p. 247-356.

CALATAYUD, Salvador. Tierras inundadas. El cultivo del arroz en la España contemporánea (1800-1936). *Revista de Historia Económica*, 2002, año XX, invierno, nº 1, p. 39-80.

CALDENTEY, Pedro. *Comercialización de productos agrarios*. Madrid: Editorial Agrícola Española, 1986.

CARRERAS, Albert y Xavier TAFUNELL. *Historia Económica de la España contemporánea*. Barcelona: Editorial Crítica, 2003.

CAYÓN, Francisco y Miguel MUÑOZ RUBIO. La fractura ferroviaria de la guerra civil. In FUENTE, Enrique (dir). *Economía y economistas españoles en la guerra civil*. Barcelona: Círculo de Lectores-Galaxia Gutenberg, 2008, volumen 1, p. 601-651.

CAZORLA, Antonio. *Las políticas de la victoria. La consolidación del Nuevo Estado franquista (1938-1953)*. Madrid: Marcial Pons, 2000.

CHRISTIANSEN, Thomas. Intervención del Estado y mercado negro en el sector oleícola durante el primer franquismo. *Historia Agraria*, 2002, nº 27, p. 221-246.

COLL, Sebastián y Carles SUDRIÀ. *El carbón en España, 1770-1961: una historia económica*. Madrid: Ediciones Turner, 1987.

CUÉLLAR, Domingo. *Los transportes en el Sureste andaluz (1850-1950): Economía, Empresas y Territorio*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2003.

CUÉLLAR, Domingo. El Estado y el ferrocarril en España durante el siglo XX, *Revista de Historia Actual*, 2007, nº 5, p. 29-42.

CUSSÓ, Xavier. “El estado nutritivo de la población española, 1900-1970. Análisis de las necesidades y disponibilidades de nutrientes. *Historia Agraria*, 2005, nº 36, p. 329-358.

CUSSÓ, Xavier y Ramón GARRABOU. La transición nutricional en la España contemporánea: las variaciones en el consumo de pan, patatas y legumbres (1850-2000). *Investigaciones de Historia Económica*, 2007, nº 7, p. 69-100.

EIROA, Matilde. Organización sindical y represión en el primer franquismo. In ARENAS, Carlos, Antonio F. PUNTAS y José I. MARTÍNEZ (ed.). *Mercado y organización del trabajo en España (siglos XIX y XX)*. Sevilla: Grupo Editorial Atril 97, 1998, p. 339-347.

GARCÍA DELGADO, José Luis. La industrialización y el desarrollo económico de España durante el franquismo. In NADAL, Jordi, Albert CARRERAS y Carles SUDRIÀ (comp.). *La economía española en el siglo XX: una perspectiva histórica*. Barcelona: Editorial Ariel, 1994, p.164-189.

GARCÍA-LOMAS, José María. Los transportes ferroviarios en la hora actual. *Revista de Obras Públicas*, 1942, nº 2723, p. 105-116.

GARCÍA-LOMAS, José María. Los ferrocarriles españoles y la economía nacional. *Revista de Obras Públicas*, 1955, nº 2877 y 2878, p. 1-12 y 51-57.

GARRABOU, Ramón; BARCIELA, Carlos; y JIMÉNEZ BLANCO, José Ignacio (ed.). *Historia agraria de la España contemporánea. 3. El fin de la agricultura tradicional (1900-1960)*. Barcelona: Editorial Crítica, 1986.

GÓMEZ MENDOZA, Antonio. *De mitos y milagros. El Instituto Nacional de Autarquía (1941-1963)*. Barcelona: Universitat de Barcelona, 2000.

GONZÁLEZ, Manuel Jesús. La economía española desde el final de la guerra civil hasta el Plan de Estabilización de 1959. In ANES, Gonzalo (ed.). *Historia Económica de España. Siglos XIX y XX*. Barcelona: Galaxia Gutenberg-Círculo de Lectores, 1999, p. 625-663.

GUIRAO, Fernando. Naranjas y piritas: los embajadores de Franco en la inmediata segunda posguerra mundial. In FUENTES, Enrique (dir.). *Economía y economistas españoles en la guerra civil*. Barcelona: Círculo de Lectores-Galaxia Gutenberg, 2008, volumen 2, p. 555-603.

GUTIÉRREZ DEL CASTILLO, Carmen. Una estimación del mercado negro del aceite de oliva en la postguerra española. *Agricultura y Sociedad*, 1984, nº 29, p. 153-173.

HERNÁNDEZ MARCO, José Luis. Las primeras reacciones de las compañías ferroviarias españolas al inicio de la competencia automovilística antes de la Guerra Civil. *Revista de Historia Económica*, 2002, año nº 20, nº 2, p. 335-363.

JIMÉNEZ BLANCO, José Ignacio. La remolacha y los problemas de la industria azucarera en España, 1880-1914. In GARRABOU, Ramón, Carlos BARCIELA y José I. JIMÉNEZ (ed.). *Historia agraria de la España contemporánea. 3. El fin de la agricultura tradicional (1900-1960)*. Barcelona: Editorial Crítica, 1986, p. 280-316.

MARTÍN ACEÑA, Pablo y COMÍN, Francisco. *INI: 50 años de industrialización en España*. Madrid: Espasa Calpe, 1991.

MARTÍNEZ ARNÁIZ, Marta. La patata de siembra en España: desenvolvimiento productivo y comercial de un cultivo normalizado y controlado. *Eria, Revista de Geografía*, 1991, nº 39-40, p. 109-123.

MARZO, Bienvenido y SÁNCHEZ PICÓN, Andrés. La uva del barco en tren. Análisis de una alternativa logística y de mercado para un producto de exportación (1920-1960). *TST*, 2006, nº 11, p. 116-142.

MUÑOZ RUBIO, Miguel. *RENFE (1941-1991): medio siglo de ferrocarril público*. Madrid: Ediciones Luna, 1995.

MUÑOZ RUBIO, Miguel. El ferrocarril andaluz durante la etapa pública. In CUÉLLAR, Domingo y Andrés SÁNCHEZ PICÓN (dir.). *150 años de ferrocarril en Andalucía: una balance*. Sevilla: Junta de Andalucía, 2008, volumen 1, p. 340-419.

NADAL, Jordi; CARRERAS, Albert; y SUDRIÀ, Carles (comp.). *La economía española en el siglo XX: una perspectiva histórica*. Barcelona: Editorial Ariel, 1994.

ORTÚÑEZ, Pedro Pablo. *El proceso de nacionalización de los ferrocarriles en España. Historia de las grandes compañías ferroviarias, 1913-1943*. Tesis doctoral. Universidad de Valladolid, 1999.

PIQUERAS, Juan. *La agricultura valenciana de exportación y su formación histórica*. Madrid: Ministerio de Agricultura, 1985.

PIQUERAS, Juan. La difusión de la patata en España (1750-1850). *Eria, Revista de Geografía*, 1992, nº 27, p. 80-89.

ROS HOMBRAVELLA, Jacint. *Capitalismo español: de la autarquía a la estabilización (1939-1959)*. 2 volúmenes. Madrid: Editorial Cuadernos para el Diálogo, 1973.

SÁNCHEZ RECIO, Glicerio y TASCÓN FERNÁNDEZ, Julio (ed.). *Los empresarios de Franco. Política y economía en España, 1936-1957*. Barcelona: Editorial Crítica, 2003.

SÁNCHEZ PICÓN, Andrés. *La integración de la economía almeriense en el mercado mundial (1778-1936)*. Almería: Instituto de Estudios Almerienses, 1992.

SANCHÍS, Carmen y PIQUERAS, Juan. Los ferrocarriles valencianos en el siglo XX. Evolución y funciones. In AGUILAR, Inmaculada y Javier VIDAL (coord.). *150 años de ferrocarril en la Comunidad Valenciana, 1852-2002*. Valencia: Generalitat Valenciana, 2002, p. 89-120.

SANCHÍS, Carmen y PIQUERAS, Juan. Transporte marítimo y especialización productiva. El puerto de Valencia. In AGUILAR, Inmaculada (coord.) *El comercio y el Mediterráneo. Valencia y la cultura del mar*. Valencia: Generalitat Valenciana, 2006, p. 285-311.

SIMPSON, James. *La agricultura española (1765-1965): la larga siesta*. Madrid: Alianza Universidad, 1997.

SUDRIÀ, Carles. Un factor determinante: la energía. In NADAL, Jordi, Albert CARRERAS y Carles SUDRIÀ (comp.). *La economía española en el siglo XX: una perspectiva histórica*, Barcelona: Editorial Ariel, 1994, p. 313-363.

TORTELLA, Gabriel. *El desarrollo de la España contemporánea. Historia económica de los siglos XIX y XX*. Madrid: Alianza Universidad, 1994.

VALDALISO, Jesús María. *La navegación regular de cabotaje en España en los siglos XIX y XX. Guerras de fletes, Conferencias y Consorcios Navieros*. Vitoria: Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, 1997.

© Copyright Domingo Cuéllar Villar y Joaquín García Raya, 2015.

© Copyright *Scripta Nova*, 2015.

Ficha bibliográfica:

CUÉLLAR VILLAR, Domingo; GARCÍA RAYA, Joaquín. El transporte de productos agrarios por ferrocarril en España (1941-1959): un ensayo de gestión autárquica. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. [En línea]. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de mayo de 2015, vol. XIX, nº 508. <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-508.pdf>>. ISSN: 1138-9788.