

# *Aspectos generales sobre el proceso de motorización y matriculación de vehículos. Consideraciones relativas al caso de Baleares*

P. J. BRUNET ESTARELLAS \*

## *La matriculación de vehículos a motor. Consideraciones generales*

Todo estudio del transporte y del movimiento debe considerar inicialmente una serie de elementos básicos que se invierten y combinan de distinta manera para lograr superar la barrera física que, en mayor o menor medida, presenta el espacio.

A. Soria (1980) considera tres elementos básicos a la hora de caracterizar, técnica y funcionalmente, a los distintos tipos o sistemas de transporte:

- El contenido o respuesta a la pregunta de ¿qué se transporta?
- El material móvil o infraestructura en movimiento.
- El material o infraestructura fija que actúa como soporte del tráfico.

Este trabajo se refiere al segundo de estos aspectos, el cual ha sido, sin duda, uno de los peor tratados y hasta a veces ignorado en los estudios geográficos a la hora de abordar el sistema de transporte.

En la mayoría de ocasiones, la geografía del transporte se ha basado en el análisis de los flujos entre distintas zonas, prestando poca atención al aspecto tecnológico. Se estudian puntos de origen y destino, unas vías y sus intensidades de tráfico, sin tener en cuenta que la infraestructura fija y móvil puede tener en cada caso importantes diferenciaciones técnicas en cuanto a su capacidad, velocidad potencial, materias primas utilizadas, consumos, impactos, etc., que exigen un tratamiento previo. El

---

\* Profesor del Dep. de Geografía. Universidad de las Islas Baleares.

que entre dos puntos conectados por medio de una vía exista un tráfico determinado es sólo una verdad a medias si no se tienen en cuenta los tipos de vehículos que intervienen y sus características, así como las características de la infraestructura fija.

Posiblemente haya sido el excesivo interés por el análisis comparativo que han potenciado las nuevas técnicas estadísticas lo que haya llevado a la realización de trabajos, cuyas correlaciones parten de datos estadísticos pocos trabajados. Resulta impropio comparar, por ejemplo, el tráfico de un ferrocarril de vía estrecha con otro de ancho internacional, las intensidades de una vía urbana de un solo carril con otra de seis o los niveles de movilidad de una población en la que dominen las motocicletas con otra en la que dominen otros tipos de vehículos. El defecto puede ser parecido al de la comparación de la población urbana de Dinamarca con la de Corea, basada en criterios de definición distintos.

En otro sentido, es interesante no confundir dos aspectos distintos ligados al proceso de difusión tecnológica de los medios de transporte: la *matriculación* y la *motorización*. El segundo es un proceso acumulativo a partir del primero, pero al que se deben restar las bajas computadas anualmente. A partir de aquí llegamos al concepto de *parque de vehículos*, que es un simple dato de infraestructura potencialmente utilizable pero que por sí mismo no nos da ningún valor específico.

Muchas son las estadísticas socio-económicas que, como indicador del desarrollo, utilizan la variable del parque automovilístico general o simplemente el de turismos por mil habitantes. Dicha relación es válida a nivel aproximativo, sin embargo los estudios históricos sobre motorización pueden demostrar que es fácil incurrir en el defecto de no valorar las distintas condiciones económicas y los patrones culturales que han llevado a ello.

En base a estas consideraciones, el material que presentamos debe ser considerado como un avance de un trabajo más amplio en el que analizamos el proceso de motorización de vehículos a motor, dependientes de energías no renovables y que utilizan como infraestructura fija la carretera. Este tipo de trabajo exige pormenorizar año por año los tipos de vehículos matriculados, para lo que hemos adoptado la diferenciación que hace la Dirección General de Tráfico en sus anuarios estadísticos y que se desglosan así:

- Motocicletas, de dos ruedas.
- Turismos, de cuatro ruedas, destinado al transporte de personas y con capacidad no superior a las nueve plazas.
- Autocares o autobuses, para el transporte de personas, con capacidad de asiento superior a las diez plazas.
- Camiones, para el transporte exclusivo de mercancías.
- Tractores industriales, para el arrastre de vehículos.

En nuestro caso, debido al poco peso de esta última tipología en el ám-

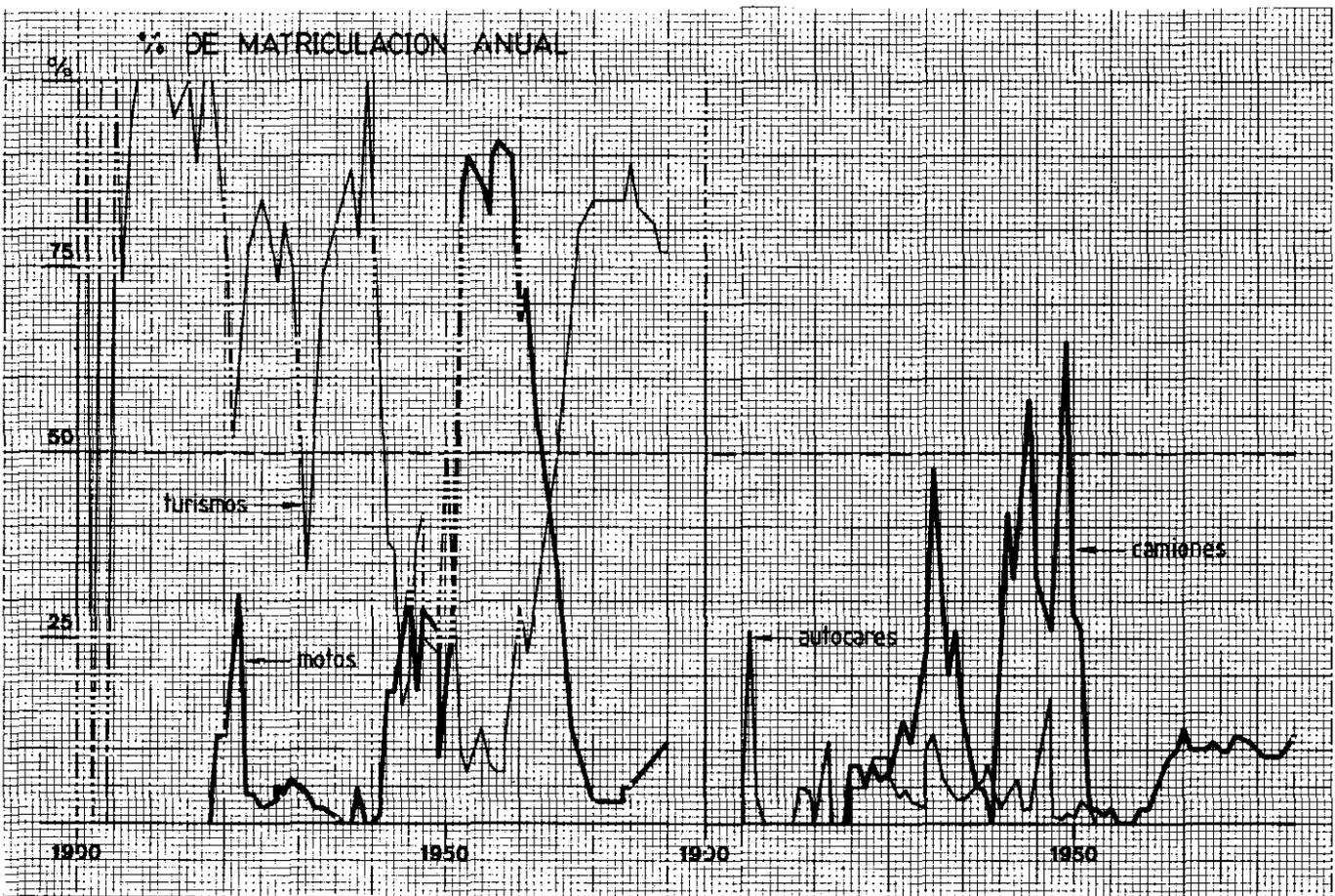


FIG. 1.

bito balear, hemos incluido a los tractores industriales dentro del grupo de camiones.

Respecto a este punto de la diferenciación de vehículos, conviene explicar unas pocas cuestiones cuyo conocimiento puede ser especialmente rentable para quienes intenten abordar estudios como el nuestro. Para el caso balear no existe suficiente clarificación sobre el tipo de vehículo matriculado, al menos en una primera etapa histórica y utilizando como única fuente los recursos disponibles en la Jefatura Provincial de Tráfico.

Realmente, hasta 1920 no aparece ninguna distinción funcional entre los vehículos de cuatro ruedas matriculados y, con la denominación de «cuadriciclos» se hace referencia a toda una serie de vehículos cuya caracterización definitiva sólo se puede determinar ocasionalmente.

La referencia del número de asientos puede ser definitiva a la hora de descubrir el uso particular o público de los automóviles, aunque no es extraño encontrar vehículos mixtos (carga y pasaje). Sólo a partir de 1921 aparece el término «omnibús» para referirse a lo que modernamente conocemos como autocar (autobús cuando realiza el servicio dentro de la ciudad). Más difícil es determinar en esta primera etapa lo que es un vehículo de carga, por varias razones: porque el término «camión» no empieza a ser utilizado estadísticamente hasta 1920 y porque en muchos casos los vehículos importados se carrozaban y convertían en camiones después de ser matriculados. Realmente, hasta 1922 no quedan definidos los vehículos matriculados tal como los conocemos en la actualidad.

La consideración de si el vehículo en cuestión se vendía acabado o si se completaba su construcción definitiva en los lugares de destino es importante para clarificar algunos puntos sobre la industria automovilística y su mercado. Efectivamente, no siempre los fabricantes servían los coches totalmente acabados. En muchos casos éstos llegaban a la isla vía marítima, sin carrozamiento, tan sólo con el motor cubierto ensamblado al chasis y con los consiguientes mandos y accesorios. Y eran los carroceros, antiguos constructores de carros, herreros y carpinteros, los encargados de completar y acabar el producto según lo convenido con su propietario. Esta circunstancia es perfectamente discernible a través de los anuncios publicitarios de coches aparecidos en los periódicos de la época, que ofrecían la imagen del vehículo sin carrozar, a partir del que se podía decidir posteriormente su funcionalidad.

El carrozamiento y otros trabajos similares permitieron a algunos talleres ofrecer al mercado vehículos con las características de una industria propia. En nuestro caso, tuvo especial importancia el desarrollo de dicha actividad a partir de 1921, con la fabricación en Palma del turismo LORYC (siglas a partir de la empresa metalúrgica Lacy, Ouvrard, Ribas y Cía.). Hasta 1929 se dedicó a carrozar turismos de dos y tres plazas, incorporando motores franceses Ruby y Scap, entre 5 y 10 hp de fuerza. Dicha industria es la que R. Tamames (1971) cita con el nombre equivocado de LOREY y que, junto a la Hispano-Suiza, J. M. Armengué (fabrican-

te del David), la marca Ideal y las empresas Euskalduna y Elizalde, formarían parte del reducido grupo de industrias constructoras de automóviles españolas de principios de siglo, la mayoría de las cuales no pudieron hacer frente a la competencia extranjera. Más recientemente (1982), la Compañía Balear de Automóviles inició el montaje de coches de carrocería de fibra, a partir del diseño de los populares De Dion-Bouton de principios de siglo, con chasis y motor del 2 CV, concebido para el mercado turístico.

Respecto al tema de la matriculación de vehículos a motor, una última consideración es de especial interés y es que, realmente, las estadísticas oficiales a nivel provincial recogen sólo una parte de los que anualmente se ponen en circulación. Existen una serie de vehículos que, por sus características técnicas y función o no se matriculan o lo hacen inde-

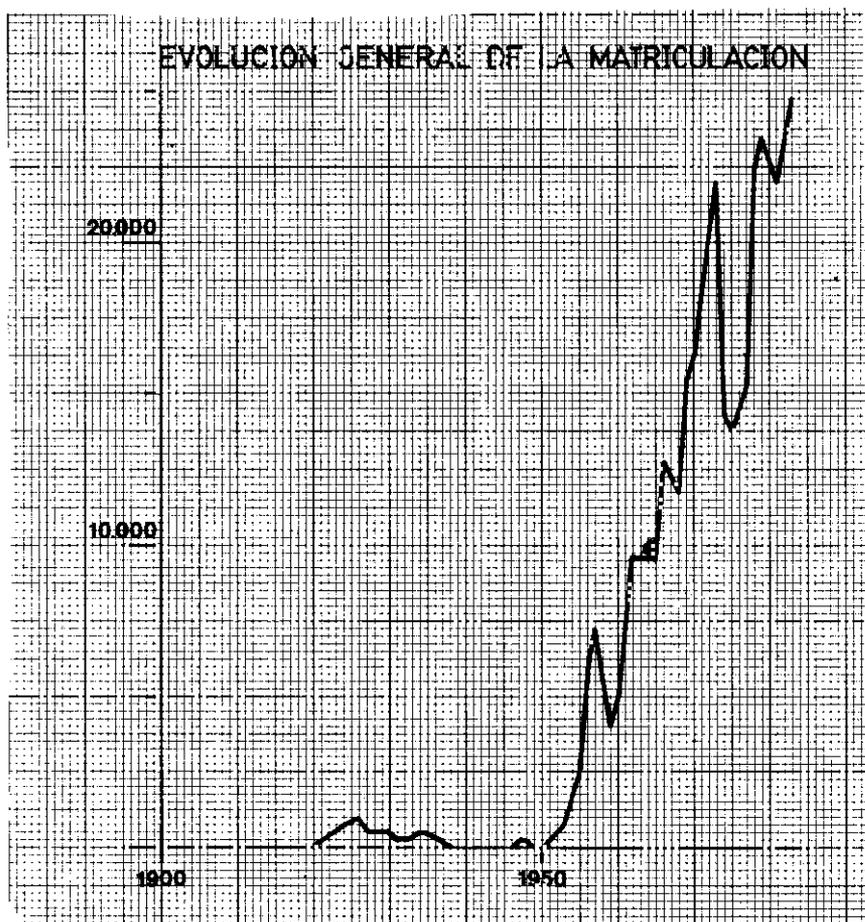


FIG. 2.

pendientemente, distorsionando en mayor o menor medida los valores estadísticos.

No aparecen en las estadísticas oficiales normales la matriculación de vehículos militares, ni los que forman el parque de los Ministerios, ni los agrícolas, ni los de la Guardia Civil u otros cuerpos similares, todos ellos sujetos a un sistema de matriculación especial. Por otra parte, las motocicletas de baja cilindrada (ciclomotores) sólo están sujetos a un control municipal, sin exigírseles matriculación alguna. No importa decir que en aquellas áreas donde estos vehículos tengan un peso importante, los datos oficiales del parque móvil y de los niveles de matriculación anual estarán infravalorados. Un dato puede esclarecer esta cuestión: en 1981 el número de ciclomotores que pagaban patente municipal de circulación, no contabilizado como parque en las estadísticas de Tráfico, suponían entre un 15 y un 30 % del total de vehículos en circulación en los distintos municipios de las islas. O sea que los niveles de motorización generales están por debajo de la realidad.

#### *Fuentes de estudio*

La adhesión de España a los distintos convenios internacionales y su ratificación, el progresivo acercamiento a Europa después del periodo autárquico y el mismo crecimiento del parque de vehículos, hicieron necesario la articulación de toda una serie de medidas tendentes a consolidar un sistema de control y ordenación del tráfico a la altura de las circunstancias. La creación de la Dirección General de Tráfico permitió, entre otras cosas, concentrar en dicho organismo toda una serie de competencias muy dispersas (Ministerios de Gobernación, Industria, Obras Públicas, Hacienda...) y disponer de un cuerpo estadístico para el control y optimización de los recursos. La publicación a partir de los años 60 de los anuarios estadísticos de la Dirección General de Tráfico permite conocer importantes datos generales y provinciales sobre matriculación de vehículos, características del parque móvil, etc.

Sin embargo, el seguimiento del proceso de motorización y de matriculación con anterioridad a dicha etapa topa con importantes inconvenientes. Sólo algunos Ministerios, como el de Hacienda, han publicado datos (pago de patente de circulación) a partir de los que se pueden conocer distintas situaciones históricas, a veces con carácter municipal.

Es comprensible que, en este estado de cosas, se tenga que abordar para las primeras etapas de motorización el Registro de Vehículos que se guarda en las distintas delegaciones de Tráfico (Jefaturas).

Finalmente, hay que referirse a los archivos municipales, en cuyos fondos se podrán encontrar, según el celo que se haya tenido en su conservación, los listados del cobro del impuesto municipal de circulación.

*Análisis indicativo general del proceso de motorización balear*

Aunque el diario palmesano «El Isleño», de 4 de junio de 1864, hacía referencia a la introducción en la isla de «coches mecánicos que andan sin vapor ni caballería», hasta 1900 no se inicia el proceso de matriculación de vehículos a motor, lo que coincide con la publicación del Reglamento del 17 de septiembre de aquel año.

En una primera etapa de veinte años (1900-1919), la matriculación de vehículos a motor en Baleares estará caracterizada por el reducido número de matrículas despachadas (sólo 403) y por estar ligado dicho proceso con unas capas sociales formadas básicamente por aristócratas, terratenientes, industriales, políticos y hombres de negocio en general, que veían aumentar así su prestigio en una sociedad generalmente de a pie.

Aunque durante este período la gran mayoría de vehículos matriculados en las islas eran de cuatro ruedas (el 97 % aproximadamente), el proceso no es simétrico, sino que sufre importantes oscilaciones, explicadas por su inicial carácter experimental y por la incertidumbre en la fabricación de vehículos. El desarrollo de la primera conflagración mundial hace que, después de haberse llegado a un máximo de 50 en 1914, el proceso quede estancado momentáneamente para no llegarse a un nuevo máximo (130) hasta 1920. La industria española (Hispano-Suiza y Elizalde) sólo participa en el mercado insular en un 5 %.

A partir de 1920, se inicia una nueva etapa, ahora caracterizada por un importante relanzamiento de la matriculación hasta 1926, titubeante luego y claramente a la baja desde 1929. El hecho de que la crisis del 29 afecte al mercado automovilístico con tanta rapidez se explica por la dependencia de la demanda del momento respecto a la industria norteamericana, tanto de vehículos de pasaje, de carga y turismos (Ford, Studebaker y Chevrolet, especialmente) como de motocicletas (Indian, Harley-Davidson). Respecto a este último tipo de vehículo, hay que decir que son en estos momentos de gran cilindrada y provistos en muchas ocasiones de cuna o side-car.

Los efectos del crac de 1929 son tan evidentes que hace que tengamos que establecer a partir de él un nuevo período. Ello es especialmente claro si tenemos en cuenta que el número de vehículos matriculados (670) en 1929 no se supera (800) hasta 1953, coincidiendo sintomáticamente con la suscripción del tratado económico-militar con los EE. UU. Aparte del menor número de vehículos matriculados, los datos confirman el aumento del porcentaje de participación de camiones y autobuses, lo que coincide ahora con la organización del transporte público por carretera y el definitivo desfonde económico de los Ferrocarriles de Mallorca (Brunet, 1982).

Pero si la crisis y sus secuelas explican en un principio el grave deterioro del mercado automovilístico en nuestras islas, después de una bre-

ve recuperación, el desarrollo de nuestra guerra civil seguida de la segunda conflagración mundial y de una larga y penosa posguerra, actuaron de manera negativa en el proceso de motorización. Entre 1937 y 1951, y con las únicas excepciones de los años 1947 y 1948, en ningún caso se llegan a matricular más de 100 unidades. Concretamente en 1939 sólo se matricularon cinco turismos en todas las islas.

Finalizada la guerra civil, el porcentaje de vehículos de carga matriculados es especialmente importante y, en más de un año, hasta superior al de turismos. Dicho comportamiento se puede relacionar tanto con las necesidades de reconstrucción del país como con la inevitable política de protección y potenciación de bienes de equipo, frente a los de carácter personal.

Pero los años 40 suponen, además, la potenciación de la motocicleta frente al turismo. Es un momento en que, ante las dificultades de comercialización de la industria automovilística, la motorización interior se resuelve en el mejor de los casos mediante motocicletas de baja y media cilindrada, las primeras de las cuales no estaban sujetas a matriculación. Es la época de las R. Soriano, Montesa y Sanglas, a las que les siguen después las Ossa, Derbi, Bultaco y Roa, entre las de fabricación nacional de mayor aceptación en las islas. Otras marcas también muy populares, como la Lube o la Guzzi, estaban vinculadas técnica y financieramente a consorcios extranjeros. De las marcas españolas, la Sanglas (fundada en 1945) es una de las pocas en fabricar modelos de gran cilindrada, compitiendo en dicha categoría con marcas extranjeras como BSA, Harley-Davidson, Indian, de evidente mayor aceptación entre la población de mayor posición social.

En el difícil tránsito hacia la ruptura del aislamiento político, en los años 50, aparecen en el mercado toda una serie de vehículos que, sin ser propiamente motocicletas, es difícil catalogar como turismos o camiones. Se generalizan especialmente los coches pequeños y los de tres ruedas que son, en definitiva, la expresión de la lucha entre las cada vez mayores necesidades y las pocas posibilidades que daba el débil poder adquisitivo del momento. Aparecen «motocarros» para el transporte de mercancías y unos curiosos vehículos, de reducida capacidad y consumo que, con el nombre de «moto-coche», ya daban un cierto nivel de ostentación a sus propietarios. es la época de las Issetta, TPV, Goggomóbil, Biscuter y otras marcas que habrían de preparar la llegada de otros coches, también pequeños y económicos, pero de mejores prestaciones.

Con la participación técnica y financiera italiana y francesa se construyen sociedades para la fabricación de turismos, que ya presentan un carácter moderno y ciertas innovaciones apreciables. Se constituye la SEAT en 1950, FASA-Renault en 1955 y Citroën-Hispania en 1957, las cuales introducirán en el mercado los llamados «utilitarios», rompiendo con sus «600», «4/4» y «2CV» todos los moldes de la industria automovilística anterior y el mismo comportamiento del mercado. Se potencia así una

motorización sin precedentes y quedan desbancadas las firmas menos competitivas.

Los años 50 habían sido inicialmente la década de la motocicleta, pero los primeros síntomas de saturación del mercado, la aplicación de las nuevas tarifas de lujo en 1958 y ciertas medidas impuestas a partir del plan de estabilización económica de 1959 son las causas que justifican (Tamames, 1971) su sustitución. A los españoles que pueden acceder a partir de ahora a la compra del coche, con una renta y poder adquisitivo cada vez mayor, los llama M. Drain (1979) la «burguesía del 600».

Mil novecientos sesenta y cuatro es el primer año, después de muchos, en que el porcentaje de matriculación de turismos es, en Baleares, superior al de motocicletas. Aumenta también a partir de este momento el porcentaje de participación de vehículos para el transporte de mercancías, el cual mantiene hasta la actualidad unos niveles entre el 10 y el 14 % sobre el total y cuya notoriedad se alcanza con el desarrollo industrial de las islas y, muy especialmente, con el del sector de la construcción.

Desde 1964, la participación de los vehículos para el transporte colectivo es poco significativo, aunque oscilante: entre un 0,4 y un 1,1 % de la totalidad de vehículos matriculados anualmente.

Respecto a los turismos, su dominancia es clara en el mercado insular y con unos niveles en aumento hasta 1974 (año en que las unidades matriculadas representan casi el 90 % del total), para disminuir desde aquí hasta unos niveles próximos al 77-78 %.

Esta circunstancia hace que se tenga que considerar a la crisis del 73 como punto de arranque de otra nueva etapa de motorización, caracterizada tanto por una disminución absoluta de vehículos matriculados como por una nueva estrategia del mercado. Se pasa de los 21.835 vehículos matriculados en 1973 a los 13.519 de 1975, nivel este último similar al de 1968. Desde 1975 hasta la actualidad, el proceso no está caracterizado por una recuperación absoluta, sino marcando una segunda crisis, de menor importancia, en los años 1980-81. Como se puede comprobar en los gráficos, el porcentaje de matriculación de motocicletas es inversamente proporcional al de turismos.

#### BIBLIOGRAFÍA

- BRUNET, P. J. (1982). *Los ferrocarriles de la isla de Mallorca*. Tesis doctoral inédita.
- DRAIN, M. (1979). *Geografía de la Península Ibérica*. Barcelona. Oikos-Tau ediciones.
- SORIA, A. (1980). «A qué se llama transporte?». *Revista Ciudad y Territorio*. Madrid, IEAL.
- TAMAMES, R. (1971). *Estructura económica de España*. Guadiana de Publicaciones. Madrid.