

Archivos de la I Jefatura Regional de Transportes Terrestres.

Una fuente para el estudio de la geografía de los transportes

A. A. PALACIO y G. FERNÁNDEZ-MAYORALAS;
M. ARRANZ, A. G. ALCUBILLA y F. LENO

Introducción

La Ley de Ordenación de Transportes Mecánicos por Carretera (1947) y su Reglamento (1949) regulan todo lo referente a la legislación de los servicios públicos de transporte de viajeros. Esta ley distingue entre servicios discretionales —en régimen de autorización, renovable año a año— y servicios regulares —en régimen de concesión administrativa monopolística, durante noventa y nueve años— con una incidencia social y espacial de mayor envergadura.

La gestión y organización de los servicios regulares depende, en primera instancia, de las correspondientes Jefaturas Regionales de Transportes Terrestres (la primera en el caso de la provincia de Madrid) en subordinación directa de los dictámenes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Actualmente existen en funcionamiento, en dependencia de la I Jefatura, 114 líneas, de las que 70 circulan dentro de la provincia y 44 fuera de ella. A éstas hay que añadir las interprovinciales, cuya inspección se realiza fuera de Madrid por tener un recorrido mayor dentro de otras provincias: ocho en Toledo, tres en Cuenca, tres en Guadalajara, dos en Segovia, dos en Ciudad Real y una en Avila.

Todo lo que atañe a cada línea se encuentra recogido en los llamados «Expedientes de Líneas Regulares», cuya clasificación se realiza en función de una referencia que alude al orden que la concesión ocupa provincialmente, con una o varias iniciales según las provincias que afecte y un número que registra, aproximadamente, la fecha de su aparición, más o menos reciente, en el espectro de líneas.

Material que comprenden los archivos

Los trámites establecidos por la ley se distribuyen en los expedientes según ocho apartados:

1. Proyectos:

Cualquier persona, física o jurídica, que desee obtener una concesión de servicio público regular de viajeros, tiene que elevar ante la I Jefatura una

petición que, caso de ser aceptada, le permita la presentación de un Proyecto sobre el servicio que pretende realizar.

Este Proyecto puede ser de adjudicación definitiva del servicio —en el caso de que la línea estuviese en funcionamiento antes de la promulgación de la ley— o de establecimiento de un servicio de nueva creación. Si se trata del primer supuesto, el concesionario elabora una Memoria del servicio que hace referencia a la fecha en que fue otorgado. En el segundo supuesto, realiza una Memoria Justificativa, exponiendo las necesidades y utilidad del servicio que solicita. En ambos casos, se alude al itinerario y paradas que el servicio va a efectuar, a su clasificación con respecto al ferrocarril (independiente, afluente o coincidente), el calendario, horario y tarifas que se proponen, las instalaciones fijas y material móvil de que se dispone, así como el plazo de amortización de este material afecto a la concesión.

A este proyecto le suele acompañar un mapa, más o menos detallado, del servicio que se pretende establecer (en escala nunca inferior a 1:400.000).

Si posteriormente el concesionario presentara otros proyectos que afectasen al servicio (de ampliación...), también quedarían reflejados en este apartado, con las mismas características que se han apuntado anteriormente.

2. Concesiones:

En este apartado se detallan toda una serie de datos referentes a los trámites burocráticos que siguen a la presentación del Proyecto: adjudicación provisional, adjudicación definitiva e inauguración oficial.

La adjudicación provisional del Proyecto se concede en base a las prioridades establecidas por el llamado «Derecho de Tanteo», en caso de que hubiera más de un peticionario:

- 1.º En el supuesto de convalidación de concesiones, tiene preferencia el convalidante.
- 2.º En líneas coincidentes con el ferrocarril, la empresa ferroviaria —caso de que el itinerario sea prácticamente común en su totalidad—. Si la coincidencia fuera parcial o sólo de origen o término, sería la Jefatura quien estableciera, discrecionalmente, las prioridades.
- 3.º Los titulares de servicios regulares de transporte por carretera coincidentes.
- 4.º El peticionario del servicio que se concursa.

La adjudicación definitiva es otorgada por el Ministerio de Obras Públicas para que en un plazo máximo de tres meses tenga lugar la inauguración oficial que, en la práctica, constituye un mero formulismo, tanto si se trata de servicios ya en explotación como de líneas de nueva creación.

En todos los casos aparece un Pliego de Condiciones que toma como base el Proyecto y Estudio Económico presentado por el solicitante, así como los dictámenes emitidos con motivo de la información pública a la que concurren el Sindicato Provincial de Transportes, los Ayuntamientos y Diputaciones afectadas y los concesionarios de servicios coincidentes.

3. Instalaciones:

Es éste un apartado de irrelevante importancia en el que, incluso algunas veces, ni siquiera se hace referencia a lo que, por su título, se podría esperar.

Normalmente contiene los cambios de domicilio social de la empresa, la modificación del lugar de salida y llegada de las expediciones y todo lo referente a la situación del material fijo de la empresa.

4. Incidencias:

Recoge aspectos de carácter puntual (accidentes de tráfico, problemas meteorológicos, estado de la vía...), que constituyen un obstáculo al servicio. Las incidencias de mayor envergadura (quejas de todo tipo...) se ven reflejadas mayoritariamente en el apartado de explotación.

5. Tarifas:

Es éste uno de los capítulos que menos dificultades presenta para su comprensión formal. En él quedan reflejados los sucesivos aumentos de tarifa que ha tenido una línea desde el comienzo de su explotación hasta la actualidad, si bien existen algunos vacíos por lo que se refiere a los datos que afectan a la década de los 60.

Los aumentos aplicados —solicitados por la Federación Nacional Empresarial de Transporte Interurbano de Viajeros en Autobús— son los mismos para todas las concesiones, ya que la petición particular de subida no es aceptada en la mayoría de los casos y, si lo es, sólo resulta activa hasta la siguiente alza oficial, que se efectúa sobre la base anterior al aumento particular. Con todo, este habitual mecanismo puede verse alterado, al aplicar algunas líneas una tarifa inferior a la máxima autorizada, situación que, en ocasiones, no está especificada claramente.

La tarifa a la que hacemos referencia —partícipe empresa— viene dada por el cociente que resulta de dividir los costes por las unidades de tráfico establecidas, expresadas en viajeros/kilómetros.

Los costes fundamentales a tener en cuenta afectan a jornales, seguros y amortización y mantenimiento del material, a lo que hay que añadir el beneficio industrial, que supone un 15 por 100 sobre el montante de gastos.

Por su parte, las unidades de tráfico (estimación de la demanda) se establecen en base al aprovechamiento de las plazas que se ofrecen anualmente:

$\text{Kilómetros recorridos} \times \text{Promedio de plazas del material móvil} \times \text{Coeficiente de utilización de dicho material.}$

El precio total a pagar por el usuario queda reflejado en los denominados «Cuadros de Descomposición de Tarifas», desglosado en:

- Partícipe-Empresa vigente.
- El aumento que se aplica (en porcentaje o absoluto): fecha y organismo encargado de su aprobación.
- El sumatorio que supone el nuevo Partícipe-Empresa.
- Los diversos Cánones de Coincidencia con el ferrocarril y/o de uso y disfrute de la estación Sur de Autobuses, en su caso.

Estos cuadros reflejan, asimismo, el itinerario desglosado en paradas oficiales, los kilómetros entre cada una de ellas y el precio del billete para cada tramo.

Junto a la Tarifa Base se encuentran, igualmente, los gravámenes por excedente de equipaje, aire acondicionado, o tarifas reducidas, si los hubiere.

6. Explotación:

Es éste uno de los aspectos más importantes a la hora de conocer la evolución que, en cuanto a características del servicio, ha sufrido cada línea.

En los Pliegos de Bases aparece un horario, perfectamente detallado, del número de expediciones llevadas a cabo en todas las épocas del año que, generalmente, suele coincidir con el que se efectúa en el momento de la inauguración.

ción oficial. Pero, a veces, un horario aparecido en dicho Pliego de Bases, puede ser alterado en la adjudicación definitiva e, incluso, en la inauguración. Esto suele ocurrir con las concesiones que venían prestando sus servicios antes de su dependencia directa de la Jefatura, puesto que, entre la fecha de redacción del Pliego de Condiciones y la Inauguración Oficial, puede transcurrir un lapso de tiempo superior a un año.

Así, para la consulta de este apartado, conviene prescindir de todos aquellos aspectos reflejados más exactamente en los demás y remitirse a aquellos datos que hagan alusión a modificaciones de itinerarios, horarios y expediciones.

Las solicitudes sobre modificación pueden ser de carácter provisional (aprobadas directamente por la Jefatura, para un plazo máximo de tres meses) o definitivo, con lo que el proceso de adjudicación es tan complejo como si de un proyecto se tratara. Dado que la correspondencia entre peticionarios y Jefatura Regional se archiva con un criterio temporal, cualquier solicitud no aparece unida a su correspondiente adjudicación, por lo que se precisa de una sistematización personal del investigador.

7. Vehículos:

Este apartado presenta las fichas técnicas de cada vehículo y unos cuadros, resumen de las mismas, que recogen datos sobre: matrícula, potencia, carburante, tara, plazas (sentadas y de pie), fecha de alta y de baja, valoración del vehículo y vida probable (en kilómetros).

El problema principal estriba en que, en demasiadas ocasiones, los datos sobre las fechas de alta y baja no se constatan ni en las fichas técnicas ni en los cuadros resumen. Además, como cada vez que se tranfiere la titularidad de una línea hay que dar de baja los vehículos y volverlos a dar de alta a nombre del nuevo titular, a veces la fecha de alta y baja que aparecen no coinciden con la puesta inicial del servicio ni con su definitivo retiro, respectivamente, lo que constituye una traba para poder establecer los años en servicio de cada autobús.

8. Varios:

Este último apartado —el primero que aparece en los expedientes— contiene datos «variados», siendo conveniente, para su consulta, remitirse a aquellos aspectos referidos a cambios de titularidad y unificaciones.

Debemos añadir, por último, que también en la Jefatura Regional se encuentran archivados unos resúmenes anuales de líneas regulares de autobús, confeccionados por la propia Jefatura a partir de los datos que están obligados a mandar mensualmente todas las empresas concesionarias. Estos resúmenes recogen:

- Número de viajes realizados.
- Total de kilómetros recorridos por los vehículos.
- Total de viajeros transportados.
- Viajeros/kilómetros.
- Recaudación partícipe-empresa, en pesetas.

Estos, sin embargo, presentan dos problemas básicos. De un lado, la dificultad en su localización, salvo para los dos últimos años. Y de otro, las lagunas mensuales producidas por las mismas empresas que, no obstante la obligatoriedad a que están sometidas, no envían los datos con la regularidad requerida.

Uso de la fuente desde una perspectiva geográfica

El estudio de la Geografía de los Transportes no debe olvidar que el modelo de crecimiento, potenciado en los últimos años, se basa en una concentración de recursos que, al mismo tiempo, aparecen espacialmente disociados en una serie de áreas urbanas

Como consecuencia de ello se origina un incremento de la movilidad de los individuos y, por tanto, de las necesidades de transporte. Pero, a su vez, éste ha venido a representar un instrumento clave para perpetuar y, aún más, favorecer la segregación espacial y económica.

Dado que la política oficial de transportes ha potenciado, en mayor medida, la red viaria que la ferroviaria y, a pesar del auge del automóvil privado desde los años 60, los medios colectivos siguen siendo mayoritariamente utilizados, en relación a los desplazamientos interurbanos.

En base a estos supuestos, el estudio de la fuente, brevemente comentada, nos permite apreciar las características de la oferta aportada por esta parcela del transporte: itinerarios, tipología de horarios, frecuencia de expediciones, etcétera. Datos éstos que constituyen el bloque esencial del análisis geográfico del transporte.

Si hacemos un análisis de las empresas concesionarias y de su gestión interna, podemos obtener varios tipos de información básica. En primer lugar, datos sobre la estructura monopolística actual, derivada de un proceso histórico de concentración de concesiones.

Este proceso, fruto de una política de maximización de beneficios, se ha concretado también en una serie de medidas económicas a dos niveles: administrativamente, mediante unificación de distintos servicios, peticiones temporales de intensificación de expediciones, creación de nuevas paradas, etc..., y a nivel interno de las empresas, concretado en la suprautilización del material móvil, reducción de plantillas, mantenimiento de niveles salariales inferiores a la media del sector, etc.

Todo ello incide de manera especial en las alzas tarifarias cuya frecuencia ha aumentado notablemente en los últimos años.

Al mismo tiempo que el estudio concreto de estos factores, nos da una visión puntual de la situación, su evolución temporal sería la clave que nos permita comprender de una manera global y coherente la incidencia del transporte sobre un área espacial, conjunción que nos habilita para la imprescindible formulación de tendencias futuras.

Conclusiones

Por lo que hemos visto hasta ahora, el estudio de la fuente es básico para determinar la oferta de servicios regulares de autobuses y, si bien contamos con los datos suficientes para este cometido, debemos resaltar que éstos muestran la mayoría de las deficiencias observadas en las fuentes sometidas a un control fiscal.

Este hecho incide, de manera muy especial, sobre los datos relativos al volumen de la oferta, por lo que la ponderación de ésta, en base a la opinión de los propios usuarios mediante la realización de algún tipo de encuesta, se muestra muy conveniente.

A pesar de las limitaciones apuntadas, superables con el manejo de otros instrumentos de información (censos, encuestas...), consideramos que los archi-

vos de líneas regulares permiten un análisis geográfico básico de los elementos que configuran el territorio.

Ya que el transporte es un factor imprescindible de la organización de la sociedad y del espacio que la sustenta, debe ser uno de los principales elementos a tener en cuenta a la hora de la planificación.