

### III. ESTADISTICA

## El servicio público de transporte colectivo de viajeros

SUMARIO: 1. *Introducción.*—2. *El transporte urbano:* a) Los ferrocarriles metropolitanos. b) Los tranvías. c) Los autobuses y trolebuses. d) Visión de conjunto.—3. *Los taxis.*—4. *Las líneas regulares de transporte de viajeros por carretera.*—5. *Las estaciones de autobuses.*

### I. INTRODUCCION

En el ámbito del sector servicios de la economía española constituye el transporte uno de los subsectores más importantes, en razón de la trascendencia del servicio en sí, pues permite el desplazamiento de los habitantes, tanto en el área urbana como en la zona rural, hacia los lugares de trabajo, los mercados y ferias y otros centros de disfrute de servicios de distinta naturaleza; por el volumen de inversiones necesarias para el establecimiento de las redes de transporte y su sostenimiento y por el creciente desarrollo que se advierte, dada el ansia de viajar que se ha despertado en la población y que se refleja, de manera más directa, por el notable incremento del movimiento turístico interior.

Desde el punto de vista local, hemos de registrar cómo el transporte es una materia de competencia tanto municipal como provincial, según se previene en los artículos 101, e) y 243, b) de la Ley de Régimen local.

Como se indica en el Plan de Desarrollo, «el transporte urbano en nuestras ciudades se enfrenta con el problema de un fuerte incremento de la demanda generado por la expansión urbanística», tanto referido a los transportes de superficie como a los de subsuelo. Y la concepción de las redes de transporte en las grandes ciudades está influenciada fuertemente por un sentido urbanístico. De ahí, las tendencias advertidas en los más modernos planes de las grandes ciudades al establecimiento de medios de transporte más ágiles, que perturben menos el tráfico en las

zonas céntricas—preferentemente autobuses—en detrimento de otros medios tradicionales, como los tranvías. En las ciudades millonarias de población, con red de ferrocarriles subterráneos, la ampliación de la red para orientar hacia ella a la gran masa de viajeros constituye una característica muy generalizada.

De otra parte, dado que la red ferroviaria no cubre todo el territorio nacional, se ha desarrollado un sistema de líneas de transporte de viajeros por carretera, intensificado en los últimos años debido también a un notable aumento de la demanda, que facilita el desplazamiento interprovincial y extraprovincial de los españoles, cualquiera que sea el Municipio de su residencia.

Sobre estas dos vertientes del transporte de viajeros se elaboran datos numéricos por el Instituto Nacional de Estadística y por el Ministerio de Obras Públicas, cuya utilización nos ha de permitir formarnos una idea del tráfico, en orden a su evolución e intensidad.

## 2. EL TRANSPORTE URBANO

Es el más directamente atendido por las Corporaciones locales. Centraremos nuestra atención en las 50 capitales de Provincia, Ceuta y Melilla y los restantes Municipios mayores de 100.000 habitantes. Y tendremos en cuenta tanto los metropolitanos como la red de transporte de superficie.

### a) LOS FERROCARRILES METROPOLITANOS.

Sólo los poseen, como es sabido, las dos principales ciudades españolas: Madrid y Barcelona.

En ambas constituye la base del transporte urbano. Absorbe grandes masas de viajeros y los transporta a largas distancias en reducidos períodos de tiempo. En las horas «punta» del movimiento de viajeros, coincidente con la ida desde el lugar de residencia al de trabajo y el regreso al hogar, es cuando más se advierte el papel que cubren los metropolitanos. Sin ellos se produciría un colapso en la circulación, y bien se advierte cuando se producen averías de cierta amplitud en sus líneas.

Lo costoso de su infraestructura y de sus instalaciones ha determinado que el Estado se haya visto en la necesidad de sufragar la primera, corriendo las segundas a cargo de las propias empresas. De esta forma, se están ampliando muy notablemente las redes en ambas capi-

tales, extendiendo sus tentáculos hacia zonas suburbanas de altas densidades de población.

En sólo cuatro años, de 1960 a 1963, las líneas han pasado de ocho a once, y la longitud de estas líneas, de 49 a 65 kilómetros. El movimiento de viajeros ha aumentado paralelamente. Casi dos millones utilizan diariamente este medio de transporte en Madrid y Barcelona, correspondiendo los dos tercios del total a la Villa y Corte, y el resto a Barcelona.

La situación en 1963 es como sigue:

	Madrid	Barcelona
Número de líneas .....	6	5
Longitud de la red, en kilómetros .....	40	25
Viajeros al año, en miles .....	473.470	215.398
Promedio diario de viajeros .....	1.297.178	590.132

En Madrid, aparte del amplio plan de extensión de la red, hemos de registrar la construcción y puesta en explotación del ferrocarril suburbano Plaza de España-Carabancheles, que se ha de prolongar, en su día, a través del casco urbano.

#### b) LOS TRANVÍAS.

Aunque es el más antiguo medio de transporte de superficie que se estableció en las grandes ciudades, primero mediante tracción de sangre y, posteriormente, eléctrica, hoy tienden a desaparecer, atendiendo a las nuevas orientaciones urbanísticas, no solamente en España, ya que se trata de un fenómeno europeo, e incluso mundial.

De 1960 a 1963, el número de líneas se ha reducido en España de 111 a 86 y el recorrido total de aquéllas ha bajado de 422 a 318 kilómetros. El número de viajeros ha pasado, paralelamente, de 751 a 601 millones anuales. Sin embargo, la recaudación se ha visto aumentada en un 10 por 100, efecto debido seguramente a una utilización más racional de la red y a la supresión de las líneas de más bajo rendimiento económico.

En 1963 sólo nueve ciudades españolas mayores de 100.000 habitantes conservaban líneas de tranvías —Alicante, Barcelona, Cádiz, Granada, Madrid, Valencia, Zaragoza, Gijón y Vigo— y, en algunas de ellas, ha cesado con posterioridad el servicio, o se ha reducido sensiblemente, desapareciendo la red de la zona central del casco urbano, y sustituyendo, además, en algunos casos, las líneas de suburbios por autobuses. Podemos augurar la desaparición de la red de tranvías en estas poblaciones, en un plazo relativamente corto.

La forma de prestación del servicio es muy diversa: empresa municipal con gestión directa, empresa mixta o régimen de concesión a empresas privadas, en proporción muy similar.

El promedio diario de viajeros es todavía alto, rebasando el millón y medio.

### c) LOS AUTOBUSES Y TROLEBUSES.

Los trolebuses no han cumplido, al parecer, los objetivos que, en principio, se les atribuían, como sustitutos naturales de los tranvías. Si se inició su montaje con mucho entusiasmo, pronto decayó éste; por ello, el ritmo de incremento de esta red es muy moderado. En 1960 había 47 líneas, que se han visto reducidas a 43 en el año 1963; si bien la longitud de las en explotación ha aumentado, en el citado período, de 226 a 251 kilómetros, y también se registra un aumento de viajeros, que pasan de 196 a 205 millones anuales.

En 1963 sólo diez ciudades españolas—Barcelona, Bilbao, Cádiz, La Coruña, Madrid, Pontevedra, San Sebastián, Santander, Valencia y Zaragoza—poseían líneas de esta clase, además de la que la Diputación de Castellón sostiene entre la capital y las poblaciones de Villarreal y Burriana.

Predomina la gestión directa como forma de prestación del servicio, aunque también se dan algunos casos de concesión o arrendamiento a empresas privadas.

El medio más generalizado de transporte urbano son hoy los *autobuses*, con una tendencia francamente creciente hacia su expansión. Salvo Ciudad Real, La Coruña y Teruel, tienen líneas de esta clase todas las ciudades españolas mayores de 100.000 habitantes.

Mientras que en 1960 había establecidas 348 líneas, en 1963 habían pasado a 432; su longitud se incrementó de 1.944 a 2.528 kilómetros y el volumen de viajeros transportados se elevó de 559 a 866 millones.

La forma de prestación del servicio se divide prácticamente en dos grupos: servicio municipal con gestión directa, y el régimen de concesión o arrendamiento a empresas privadas, con ligero predominio de estas últimas. En algún caso, como en Bilbao, se ha montado un servicio de microbuses, en el casco de la población, que, por sus especiales características, rinde con eficacia.

## d) VISIÓN DE CONJUNTO.

Deliberadamente hemos reducido la información numérica, que con mayor extensión se contiene en el «Anuario Estadístico de España», referida además a aspectos tan interesantes como el parque de vehículos disponibles, el personal empleado y los gastos de explotación, características que, dada la limitación de este trabajo, dejamos para considerarlas en otra ocasión.

En resumen, los transportes urbanos en 1963, para las ciudades antes expresadas, eran los siguientes:

	Número de líneas	Longitud kilómetros	Viajeros miles	Promedio diario viajeros	Recaudación miles de ptas.
Metropolitanos .....	11	65	688.868	1.887.309	677.799
Autobuses .....	432	2.528	865.611	2.373.541	1.378.282
Trolebuses .....	43	251	205.139	562.024	301.066
Tranvías .....	86	318	601.480	1.647.890	522.672
<b>TOTALES .....</b>	<b>572</b>	<b>3.162</b>	<b>2.361.098</b>	<b>6.470.764</b>	<b>2.879.819</b>

Se advierte un claro predominio de las líneas de autobuses, pudiendo afirmar que de cuatro líneas, tres son de autobuses. De cada 100 kilómetros de la red de transportes urbanos, 80 se cubren con este medio de transporte. Y, si dejamos aparte los metropolitanos, que funcionan solamente en dos ciudades, la distribución de los viajeros según los restantes medios es así:

	Porcentajes
Autobuses .....	51,8
Tranvías .....	36,0
Trolebuses .....	12,2

El cómputo total de la recaudación nos da idea de la importancia del servicio y de su trascendencia económica. Particularmente elevada para los autobuses, el servicio de más caro sostenimiento, en contraposición con el metropolitano y los tranvías, con tarifas más reducidas.

PROMEDIO DIARIO DE VIAJEROS

CIUDADES	Metropo- litanos	Autobu- ses	Trolebu- ses	Tranvías	Total a)	Población de hecho b)	a ) b )
TOTAL .....	1.887.310	2.373.536	562.024	1.647.890	6.470.759	9.989.755	0,6
Alava (Vitoria) .....	—	11.375	—	—	11.375	73.701	0,2
Albacete .....	—	6.282	—	—	6.282	74.417	0,1
Alicante .....	—	6.216	—	61.871	68.087	121.527	0,6
Almería .....	—	9.918	—	—	9.918	86.808	0,1
Avila .....	—	189	—	—	189	26.807	0,0
Badajoz .....	—	3.984	—	—	3.984	96.317	0,0
Baleares (Palma de Mallorca). ..	—	55.041	—	—	55.041	159.084	0,3
Barcelona .....	590.132	427.068	61.644	589.271	1.668.114	1.557.863	1,1
Burgos .....	—	26.540	—	—	26.540	82.177	0,3
Cáceres .....	—	693	—	—	693	48.005	0,0
Cádiz .....	—	4.436	21.414	19.983	45.833	117.871	0,4
Castellón .....	—	9.926	427	—	10.353	62.493	0,2
Ciudad Real .....	—	—	—	—	—	—	—
Córdoba .....	—	29.819	—	—	29.819	198.148	0,2
Coruña, La .....	—	—	44.910	—	44.910	177.502	0,3
Cuenca .....	—	2.586	—	—	2.586	27.007	0,1
Gerona .....	—	2.989	—	—	2.989	32.784	0,1
Granada .....	—	60.992	—	3.477	64.469	157.178	0,4
Guadalajara .....	—	1.671	—	—	1.671	21.230	0,1
Guipúzcoa (San Sebastián) ...	—	12.290	104.803	—	117.093	135.149	0,9
Huelva .....	—	36.359	—	—	36.359	74.384	0,5
Huesca .....	—	2.079	—	—	2.079	24.377	0,1
Jaén .....	—	1.142	—	—	1.142	64.917	0,0
León .....	—	2.934	—	—	2.934	73.483	0,0
Lérida .....	—	15.134	—	—	15.134	63.850	0,2
Logroño .....	—	3.189	—	—	3.189	61.292	0,1
Lugo .....	—	1.425	—	—	1.425	58.264	0,0
Madrid .....	1.297.178	652.712	122.334	429.373	2.501.597	2.259.931	1,1
Málaga .....	—	99.441	—	—	99.441	301.048	0,3
Murcia .....	—	13.090	—	—	13.090	249.738	0,1
Navarra (Pamplona) .....	—	27.945	—	—	27.945	97.880	0,3
Orense .....	—	4.077	—	—	4.077	64.153	0,1
Oviedo .....	—	28.148	—	—	28.148	127.058	0,2
Palencia .....	—	2.384	—	—	2.384	48.216	0,0
Palmas, Las .....	—	208.203	—	—	208.203	193.862	1,1
Pontevedra .....	—	2.063	10.016	—	12.079	50.483	0,2
Salamanca .....	—	10.808	—	—	10.808	90.498	0,1
Santa Cruz de Tenerife .....	—	45.712	—	—	45.712	133.100	0,3
Santander .....	—	9.225	52.600	—	61.825	118.435	0,5
Segovia .....	—	1.381	—	—	1.381	33.360	0,0
Sevilla .....	—	277.643	—	—	277.643	442.300	0,6
Soria .....	—	548	—	—	548	19.301	0,0
Tarragona .....	—	7.301	—	—	7.301	43.519	0,2
Teruel .....	—	—	—	—	—	—	—
Toledo .....	—	2.337	—	—	2.337	40.651	0,1
Valencia .....	—	28.085	9.068	222.041	259.194	505.066	0,5
Valladolid .....	—	28.271	—	—	28.271	151.807	0,2
Vizcaya (Bilbao) .....	—	41.992	106.438	—	148.430	297.942	0,5
Zamora .....	—	3.099	—	—	3.099	42.060	0,1
Zaragoza .....	—	23.849	28.370	219.742	271.961	326.316	0,8
Ceuta .....	—	37.641	—	—	37.641	73.182	0,5
Melilla .....	—	13.745	—	—	13.745	79.056	0,2
Cartagena .....	—	17.907	—	—	17.907	123.630	0,1
Gijón .....	—	41.814	—	13.025	54.839	124.714	0,4
Jerez de la Frontera .....	—	6.737	—	—	6.737	130.900	0,1
Vigo .....	—	3.101	—	89.107	92.208	144.914	0,6

En el cuadro anterior se distribuye el promedio diario de viajeros que utilizan los distintos medios de transporte urbano, por ciudades, y se relaciona esta cifra con la población respectiva.

Cifrada la población total de las ciudades consideradas en casi 10 millones de habitantes, la cifra relativa obtenida de 0,6 nos indica que podemos estimar que diariamente efectúan viajes utilizando los medios de transporte urbano unos seis millones de personas. Por la intensidad del tráfico y el número de viajeros destacan Madrid y Barcelona con el 1,1, indicativo de que el número de viajes es superior a la población total, lo que evidencia que parte de la población realiza más de un viaje diario.

Con intensidades superiores a la nacional figuran San Sebastián—0,9—y Zaragoza—0,8—. Con intensidad idéntica a la nacional sólo figuran Alicante, Sevilla y Vigo. Las restantes ofrecen intensidades inferiores, incluso Valencia y Bilbao, con 0,5. Como se observa, figuran muchas ciudades muy bajas, nueve de ellas con valor prácticamente de cero; 14 con intensidad 0,1, lo que demuestra un acusado contraste entre la intensidad del servicio en Madrid y Barcelona, en relación con las restantes.

Caso singular, que queremos destacar, es el de Las Palmas, con intensidad semejante a Madrid, tal vez debido a su especial configuración topográfica, extendida a lo largo de la costa, con desplazamientos que forzosamente han de realizarse utilizando las típicas «guaguas».

Por el contrario, la configuración circular en unos casos, las escasas distancias entre distintos puntos de la ciudad en otros, y otras múltiples razones circunstanciales pueden justificar, en cada caso, la baja intensidad de tráfico urbano en muchas ciudades españolas con población superior a 100.000 habitantes.

Desde este punto de vista son pocas, pues, las capitales que presentan una intensidad de tráfico paralelo a su potencial demográfico.

### 3. LOS TAXIS

Complemento de los medios de transporte urbano, antes reseñados, son los turismo con taxímetro y los «gran turismo» que se hallan al servicio del público en las ciudades. Tal es la importancia del servicio que prestan estos vehículos, que los Ayuntamientos de las principales ciudades han tenido que intervenir en la regulación del servicio, dictando las oportunas ordenanzas, estudiando las necesidades de la pobla-

ción y promoviendo las disponibilidades de vehículos y el aumento del número de licencias para que el servicio esté debidamente atendido.

En 1963 circulaban en las antes mencionadas ciudades 20.294 taxis, con una capacidad que puede estimarse, por lo bajo, en 100.000 plazas.

Lógicamente son Madrid—6.496—y Barcelona—5.575—las que registran mayor número. Entre ambas disponen del 60 por 100 de los taxis urbanos españoles. Les siguen en orden de importancia las ciudades de Palma de Mallorca—foco principal de atracción turística—, Valencia, Sevilla, Las Palmas, Zaragoza, Santa Cruz de Tenerife, aparte Murcia y Oviedo, todas ellas por encima de los 300 vehículos.

#### 4. LAS LINEAS REGULARES DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA

El tráfico en estas líneas se expresa por las siguientes cifras:

Número de empresas .....	1.361
Número de líneas .....	2.772
De ellas, provinciales .....	2.249
De ellas, interprovinciales .....	523
Longitud de las líneas (kilómetros) .....	137.867
Número de viajes .....	3.832.533
Número de viajeros .....	248.986.641
De ellos, entrados en capitales .....	75.959.560
Recaudación (millones de pesetas) .....	1.407

En estas cifras, referidas al año 1963, se resume la actividad de estas empresas, en sus aspectos más significativos.

Las Provincias con mayor número de viajeros son: Barcelona, con 54 millones; Valencia, con 25; Madrid, con 21; Sevilla y Santa Cruz de Tenerife, con 12; Guipúzcoa, Vizcaya y Las Palmas, con nueve; Oviedo y La Coruña, con ocho; con más de cinco millones figuran Alicante, Málaga, Murcia, Navarra, y se acercan a los cinco millones Tarragona, Cádiz y Castellón.

Por lo que a capitales se refiere, el primer lugar lo ocupa también Barcelona, con 16 millones de viajeros entrados; en segundo lugar, Madrid, con más de ocho; Valencia y Sevilla, con cinco; Las Palmas y Bilbao, con cuatro; San Sebastián, con tres; con más de dos millones, Alicante, Murcia y Santa Cruz de Tenerife; se acercan a esta cifra Castellón, La Coruña y Pamplona, y superan el millón, además, Málaga, Oviedo y Valladolid.

Este tráfico se realiza, en primer término, por medio de líneas extraprovinciales, de largo alcance, que comunican Madrid, Barcelona,

Valencia, Sevilla y otras ciudades importantes entre sí o con otros Municipios de acusada significación artística—El Escorial, Guadalupe y otros—, mercantil o de otros órdenes. En ocasiones están trazadas con cierto paralelismo con las líneas de la red ferroviaria de la que constituyen un complemento, si bien predominan las líneas que tratan de cubrir recorridos no cubiertos por el ferrocarril.

En segundo término, las capitales de Provincia vienen a constituir como focos de atracción de líneas provinciales, que comunican casi todos los Municipios de la Provincia con la capital. Lo propio ocurre con otros Municipios, capitales de comarca, focos secundarios de atracción de viajeros.

Como ya hemos indicado, este tráfico tiende a incrementarse. No quiere ello decir, sin embargo, que aumente el número de líneas cuya concesión corresponde al Ministerio de Obras Públicas, si bien sí se registra un aumento de longitud de los recorridos y un crecimiento del número de viajeros. En los últimos años, esta red de tráfico de viajeros por carretera determinó una disminución del número de viajeros usuarios del ferrocarril; es de esperar que con el desarrollo del Plan de Modernización de la Renfe, uno de sus efectos sea la nueva atracción de viajeros en líneas coincidentes, lo que ha de representar un freno parcial a la expansión de estas líneas de transporte de viajeros por carretera.

Lo hasta aquí dicho hace referencia a las líneas regulares de viajeros. Junto a ellas, hemos de registrar la existencia de un parque de autobuses que cubre un servicio público discrecional de viajeros; y un servicio privado para servicio propio y complementario.

El parque de vehículos de las líneas regulares puede cifrarse, para 1963, en 8.520 vehículos; el segundo sector, de servicio discrecional, dispone de 3.488 autobuses, y el tercero citado, de tan sólo 614. En conjunto forman un parque de 12.622 vehículos, una cuarta parte de los cuales ha entrado en servicio a partir de 1961.

Además, hemos de registrar la existencia de casi 39.000 turismos, que prestan servicio de carretera.

## 5. LAS ESTACIONES DE AUTOBUSES

Constituyen un servicio del que se hallan faltos muchas grandes ciudades y cuya necesidad se siente de manera acuciante. La satisfacción de ella corresponde a las Corporaciones locales y, efectivamente,

algunas de ellas han montado estas estaciones, para acoger a los vehículos de las líneas de transporte de viajeros por carretera.

Según se expone en el Plan de Desarrollo, tienen estaciones de autobuses en explotación las ciudades de Sevilla, Burgos, Alicante, Melilla, Jaén, Talavera de la Reina, Vitoria, Almería, Barbastro y Logroño. En construcción se hallan las de Cáceres y Jaca. Y en tramitación las de Barcelona, Alcira, Cartagena, El Ferrol del Caudillo, Ibiza, Lérida, Lugo, Madrid, Vigo, Manresa, Palencia, Palma de Mallorca, Pozoblanco, Teruel, Toledo, Trujillo y Valencia.

Como se observa, según este Plan, 17 ciudades capitales de Provincia, además de dos mayores de 100.000 habitantes, dispondrán de estaciones en fecha próxima; pero es de subrayar el interés con que otros Municipios han acogido la satisfacción de esta necesidad, entre ellos, 10 de los citados.

Como se expone en el propio Plan de Desarrollo, la necesidad del establecimiento de una o varias estaciones de autobuses en una población está en razón directa con su número de habitantes, ya que debe darse una adecuada concurrencia de un número apreciable de líneas de transporte. Sin embargo, otras circunstancias, como constituir un nudo de comunicaciones: mercantil, industrial, agrícola o ganadero, tanto de la ciudad como de su comarca, pueden dar lugar a necesitar de una estación, a lo menos, con independencia de su potencial demográfico.

Desde luego, los problemas urbanos que plantean las estaciones de autobuses alcanzan extraordinarias proporciones y retrasan la solución del problema precisamente en las grandes poblaciones, donde tal solución es más urgente. En las ciudades de población inferior a los 100.000 habitantes la solución es relativamente fácil. La necesidad de estaciones de autobuses no se siente, en general, en poblaciones por debajo de los 25.000 habitantes.

En el expresado Plan se estima que en el cuatrienio 1964-1967 deben ser construídas las estaciones de autobuses de Madrid, Barcelona, Zaragoza, Valencia, Bilbao, Málaga, Murcia y en 14 poblaciones más que tienen el expediente en tramitación, en conjunto, 26 estaciones, ya que en Madrid se proyectan cuatro, y dos en Barcelona y Valencia. El presupuesto total de todas ellas asciende a 415 millones de pesetas.

IGNACIO BALLESTER ROS.