

El Centenario del Circuito Nacional de Firmes Especiales: Infraestructura, Territorio y Patrimonio (1926-2026)

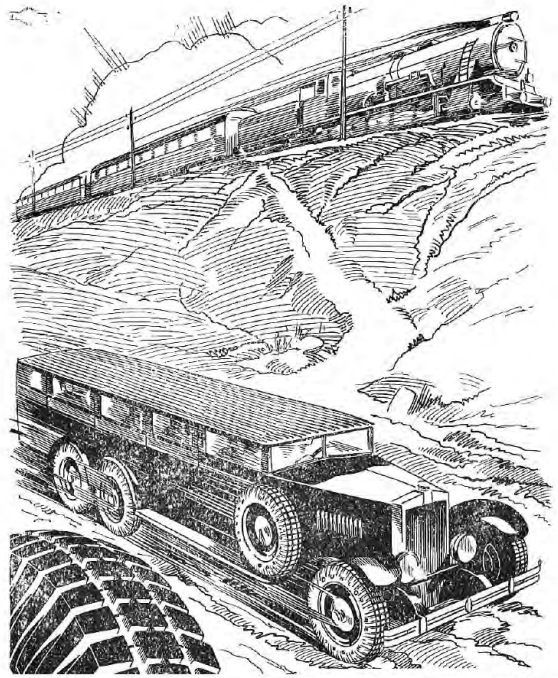
Los primeros viajes por carretera de autobuses: movilidad colectiva y carretera

José M. Coronado – Fco. Javier Rodríguez Lázaro – Rita Ruiz Fernández

Ayudas a la investigación del CEHOPU 2008

LOS SERVICIOS REGULARES DE TRANSPORTE DE VIAJEROS MEDIANTE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA EN ESPAÑA, 1907/1936.

EL PROBLEMA DE SU COMPETENCIA Y COORDINACIÓN CON LOS SERVICIOS FERROVIARIOS



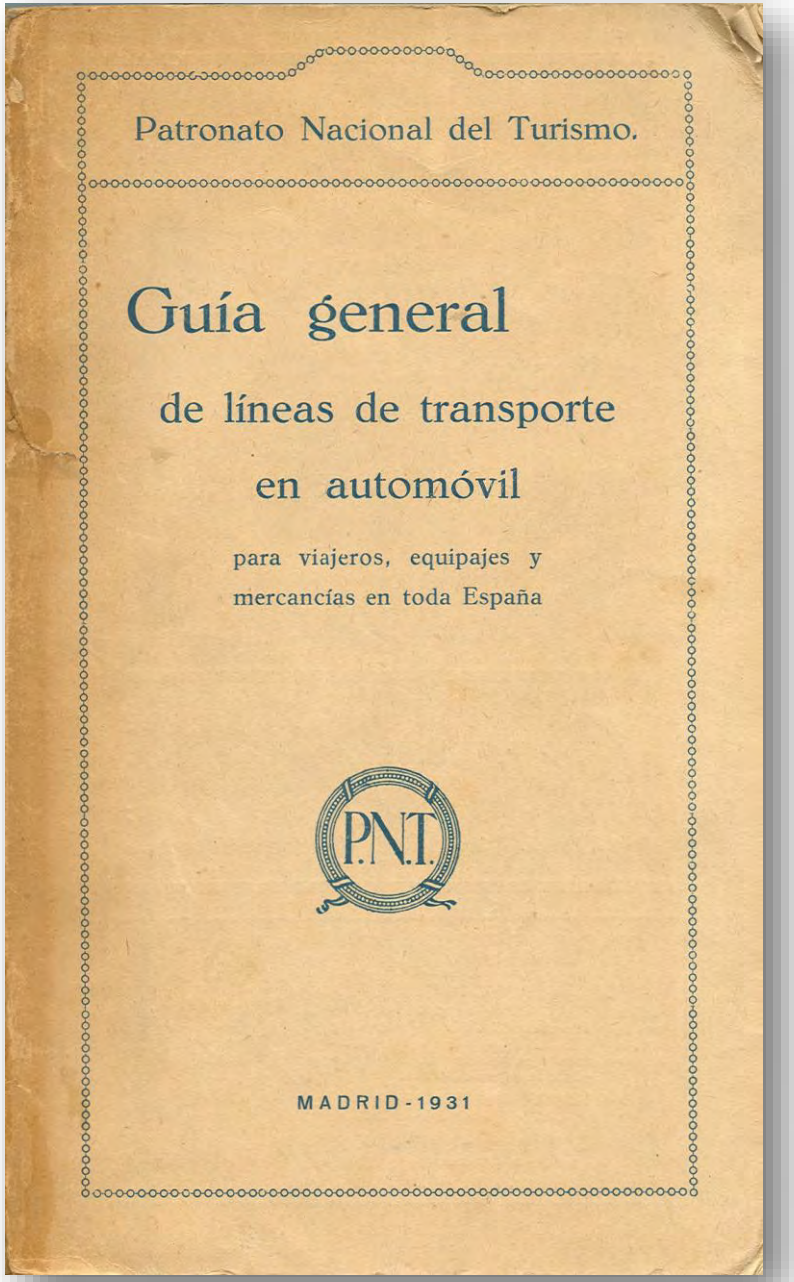
LOS SERVICIOS REGULARES DE TRANSPORTE DE VIAJEROS MEDIANTE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA EN ESPAÑA, 1907/1936.
EL PROBLEMA DE SU COMPETENCIA Y COORDINACIÓN CON LOS SERVICIOS FERROVIARIOS

UNIVERSIDAD DE CASTILLA-LA MANCHA
E.T.S. Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos
Junio 2009

José María Coronado Tordesillas
Fco. Javier Rodríguez Lázaro
Rita Ruiz Fernández

"Un observador superficial podría tal vez notar que las redes ferroviarias no son tan tupidas e intensas en España como en otros países, y deducir de esto que sus medios de comunicación son deficientes. Nada más lejos de la realidad. España no posee, ciertamente, un número demasiado grande de kilómetros de ferrocarriles, pero precisamente a esta circunstancia se debe el que haya alcanzado en este país un desarrollo, no igualado por ningún otro, el sistema de comunicaciones interurbanas por carretera, y hoy puede decirse que no hay en las carreteras españolas ningún pueblecito, por humilde e insignificante que sea, que no se halle incluido en el itinerario de alguna de las líneas de autobuses existentes, cuyo número se cuenta por millares"

(Patronato Nacional del Turismo, 1935)



Antecedentes, hasta 1924

- **S.XIX, la carretera como camino de ordinario frente al camino de hierro**.

- Ley de carreteras de 22 de julio de 1857, jerarquía en función del ferrocarril

- Orden de Regencia de 7 de abril de 1870 el abandono, por parte del Estado, de 2.599 km de “caminos ordinarios paralelos a los de hierro”.

- Real Decreto de 13 de octubre de 1905 dispuso que se adoptaran las dimensiones reglamentarias de las carreteras de tercer orden en todos los proyectos de construcción, reparación y conservación de carreteras.



Pequeña diligencia cerca de Libros (Teruel). Nótese la polvareda que levanta a su paso y los acopios de macadán en los bordes de la calzada. Fotografía de Jaime Fernández Fuerte



España automóvil. 15/9/1907, n.º 3

Omnibus automóvil, que hace el servicio de Prunieres á Barcelonnette

Antecedentes, hasta 1924

- Real Orden de 17 de septiembre de 1900 aprobó el primer **Reglamento para la circulación de automóviles** por las carreteras del Estado.

- Primeras aventuras empresariales con **vapor**: 1899, Compañía General de Automóviles de Pamplona, Asturias, País Vasco, Galicia, etc..

- Primeras líneas de autobuses combustión:
  - 1907: Cáceres – Trujillo.
  - 1908: Ávila – Piedrahita.
  - 1908: San Esteban de Pravia a Vega de Ribadeo

- Hispano – Suiza, cofinanciando los vehículos, ya en 1910 había 28 líneas.

- Proceso **NO REGULADO**.





Carreteras, ayer y hoy, página Facebook. Sebastián Castela. Mejorada con Chatgpt. https://www.facebook.com/100066825262853/photos/pamplona-en-julio-de-1899-la-compa%C3%B1%C3%ADa-generad-de-autom%C3%B3viles-pon%C3%ADa-en-marcha-en-/602732195297617/

1924: La regulación

- En 1924 ya había 456 líneas regulares de transporte de viajeros.

- Real Decreto promulgado el 4 de julio se crearon **la *Junta Central* y *Juntas Provinciales* de "transportes mecánicos rodados sobre vías ordinarias del Estado"**, quedando a su cuidado la tramitación, concesión y control de las líneas solicitadas por las empresas o particulares.

- Las solicitudes deberían acompañarse de una **memoria descriptiva** del servicio, incluyendo el itinerario, las paradas, el horario, las tarifas, el número y capacidad de los vehículos, etc.



Uno de los primeros vehículos de tracción mecánica que operó en la provincia de Huesca, hispano alto aragonesa. Restaurada con Chatgpt

1924: La regulación

- Solicitada la línea, y elaborado por la Junta el pliego de condiciones sería ésta objeto de licitación, determinando la Junta la proposición más ventajosa y otorgando la concesión de la línea "**con el carácter de exclusiva**".

- La concesión (20 años) se otorgaba por escritura pública, con la obligación del **transporte gratuito del correo**, y pago de un **canon para conservación de la carretera** objeto del trayecto.

- Derecho de tanteo de las empresas con líneas en servicio o coincidentes, o el prestatario del correo.





Imágenes de los primeros vehículos de tracción mecánica encargados de la distribución de correspondencia. Coreo Huelma - Jaén

El reglamento de 11 diciembre 1924

El Reglamento clasificó los tipos de servicios públicos de transporte por carretera mediante vehículos de tracción mecánica:

- *Clase A. Servicios **regulares**, con itinerario y horario fijos, de viajeros, mercancías o mixtos, y con obligación de transportar la correspondencia pública. CONCESIÓN en EXCLUSIVA*
- *Clase B. Servicios **irregulares**, de viajeros o mixtos, con itinerario fijo y horario indeterminado. AUTORIZACIÓN si no afecta a una Clase A*
- *Clase C. Servicios **urbanos y suburbanos**, con horario e itinerario fijos, sin obligación de transportar normalmente la correspondencia pública.*
- *Clase D. Servicios **públicos libres**, para viajeros, con itinerario y horario indeterminados, itinerario y vehículo completo (no billetes sueltos)*
- *Clase E. Servicios **públicos exclusivamente de mercancías**, con horario indeterminado.*

EL desarrollo del sector. Las guías de P.N.T.

- En 1931 se hallaban en servicio en el país 1.205 líneas que, en total, sumaban 49.260 kilómetros.
- El estudio de las Guías permitió aproximarse a:

a) Origen y destino del itinerario, atendiendo tanto a las ciudades y poblaciones más repetidas, como a las direcciones exactas de los puntos de salida y llegada de los vehículos.
b) Con los datos anteriores, carácter intra o interprovincial del servicio.
c) Clase de línea
d) Longitud
e) Número de paradas y distancia entre ellas.
f) Frecuencia diaria de líneas.
g) Tiempo estimado para realizar el trayecto.
h) A partir de tales datos, velocidad comercial media de las líneas.
i) Número de clases en el servicio y cuantía de las tarifas.
j) Cotejo de las líneas del 1931 con las existentes según la Guía del Patronato Nacional de Turismo del año 1929.
k) Concesionarios



Indice provincial de Salamanca

	Pág.
ALBA DE TORMES A PEDRAZA DE ALBA	407
BARBADILLO A VILLARINO DE AIRES	400
BEJAR A SEQUEROS	399
ID. A PIEDRAHITA (AVILA)	408
CIUDAD RODRIGO A FUENTEGUINALDO	407
ID. A GATA (CACERES)	406
FORFOLEDA A SALAMANCA	404
LA VELLES A FUENTESAUCO (ZAMORA)	402
LEDESMA A ZAMORA	403
LUMBRALES A AHIGAL DE LOS ACEITEROS	404
ID. A ALDEADAVILA	405
PEÑARANDA DE BRACAMONTE A MALPARTIDA	405
QUEJIGAL A MATILLA DE LOS CAÑOS	406
SALAMANCA A ALARAZ	400
ID. A BEJAR	401
ID. A LA VELLES	401
ID. A LEDESMA	402
ID. A LINARES DE RIOFRIO	404
ID. A PIEDRAHITA (AVILA)	403
ID. A ROLLAN	408
ID. A SAN PEDRO DE ROZADOS	408
ID. A TAMAMES	406
ID. A VILLAFLORES	406
ID. A VILLARINO DE AIRES	401
ID. A VITIGUDINO	406
SEQUEROS A FUENTE DE SAN ESTEBAN	399
TAMAMES A MOGARRAZ	406
VALVERDON A ALDEA RODRIGO	405
VECINOS A GARCIGALINDO	405
ID. A SALAMANCA	405
VILLAR DE LOS ALAMOS A SANDO	405
VITIGUDINO A ALDEADAVILA DE LA RIBERA	405
ID. A FUENTES DE SAN ESTEBAN	407
ID. A VILLAVIEJA	399

Especialidades SHELL
Shell Motor Oil DD, la garantía del funcionamiento de los tractore

HUESCA A ROBRES (por Barbués) (E. C.).
Concesionario: D. PEDRO RUIZ.—Las Casas

Kilóm.	Horario.	IDA	Tarifa.
	17	HUESCA	
9	17,20	Tabernas del Isuela	1,35
13	17,30	Sangarrén	1,95
17	17,45	Barbués	2,55
20	17,55	Torres de Barbués	3,00
23	18,05	Almuniente	3,45
27	18,15	Grañén	4,05
38	18,50	ROBRES	5,70
		REGRESO	
	7,10	ROBRES	
11	7,30	Grañén	1,65
15	7,40	Almuniente	2,25
18	7,55	Torres de Barbués	2,70
21	8,10	Barbués	3,15
25	8,20	Sangarrén	3,75
29	8,30	Tabernas de Isuela	4,35
38	8,55	HUESCA	5,70

SALINAS DE HOZ A BARBASTRO (E. C.).
Concesionario: COMP.ª DE TRANSPORTES ALTO-ARAGONESA.—Graus

Kilóm.	Horario.	IDA	TARIFAS 1.ª	TARIFAS 2.ª
	6,30	SALINAS DE HOZ		
5	6,40	Hoz	0,75	0,60
14	7	Salas Altas	2,10	1,70
15	7,05	Salas Bajas	2,25	1,80
25	7,35	BARBASTRO	3,75	3,00
		REGRESO		
	18	BARBASTRO		
10	18,25	Salas Bajas	1,50	1,20
11	18,30	Salas Altas	1,65	1,30
20	18,50	Hoz	3,00	2,40
25	19	SALINAS DE HOZ	3,75	3,00

Mercancías: Medio céntimo por kg. y km.

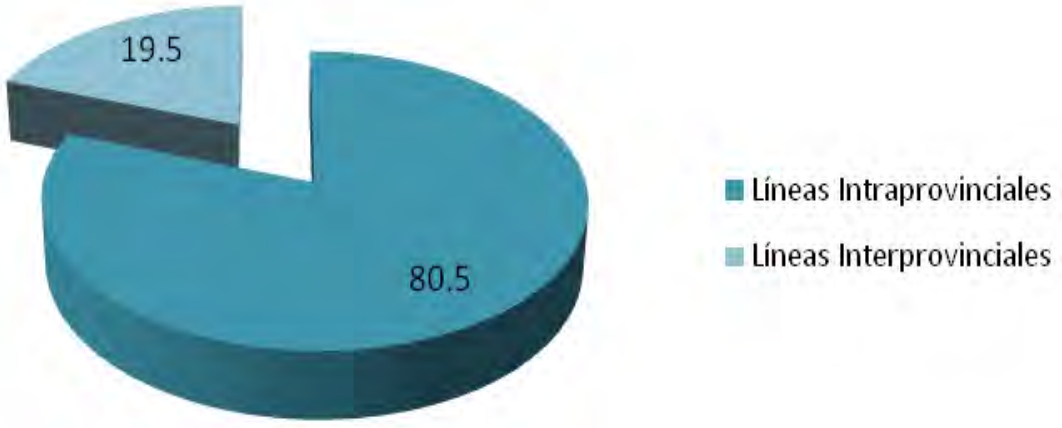
BARBASTRO A EL TORMILLO (estación) (E. C.).
Concesionario: VIUDA DE MARTIN SOLANO.—Barbastro.
Punto de salida: Calle del Coso, 35.

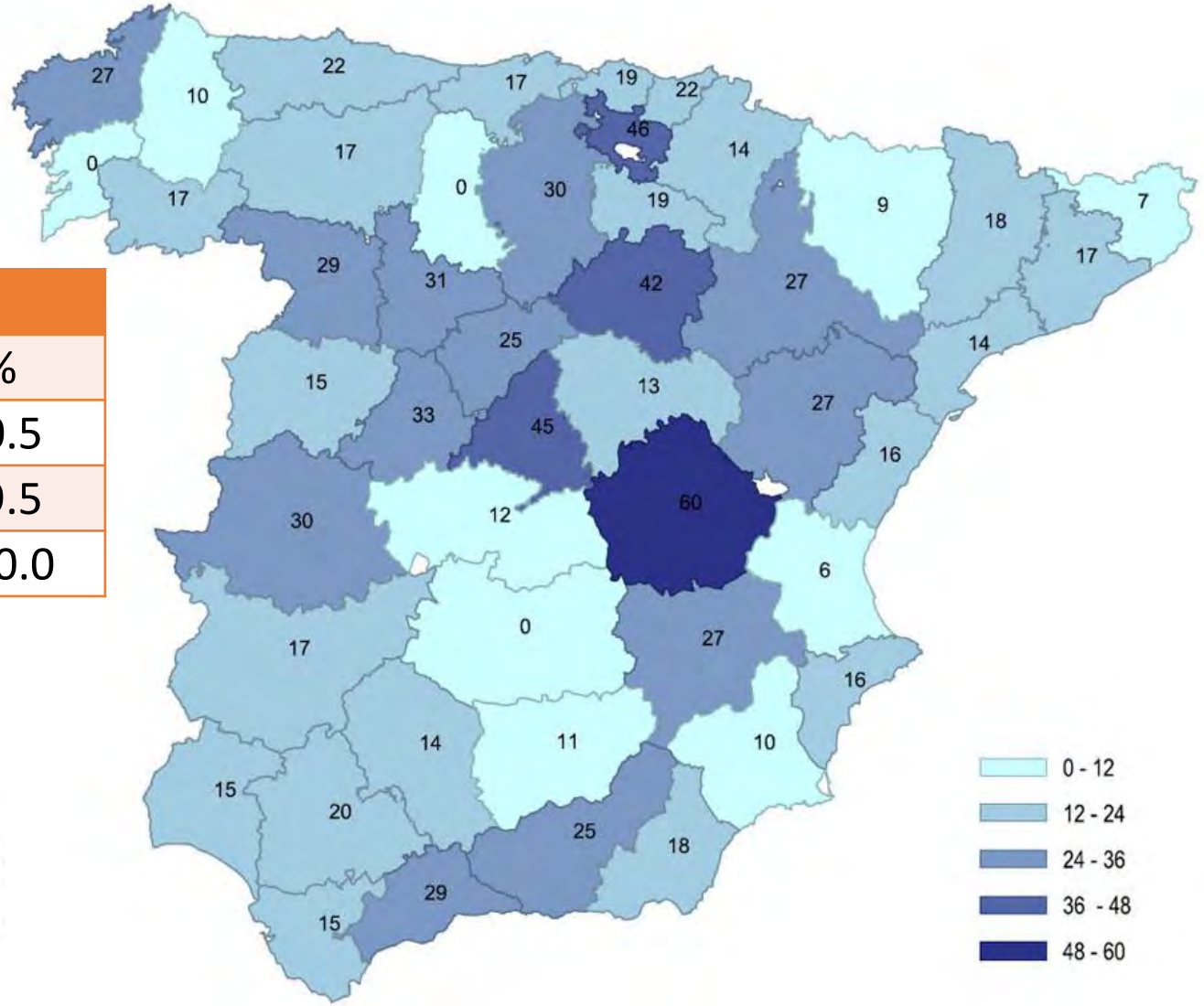
Kilóm.	Horario.	IDA	Tarifa.
	14,15	BARBASTRO	
10	14,35	Fornillos	1,25
17	14,55	Berbegal	2,10
22	15,05	Peralta	2,85
32	15,25	El Tormillo (pueblo)	4,00
35	15,35	EL TORMILLO (est.)	4,25
		REGRESO	
	6	El Tormillo (est.)	
3	6,10	El Tormillo (pueblo)	0,50
13	6,30	Peralta	1,50
18	6,40	Berbegal	2,20
25	7	Fornillos	3,10
35	7,20	BARBASTRO	4,25

Páginas de la guía de 1931

Alcance

Líneas intra/interprovinciales en la Península.		
	Nº de líneas	%
Líneas Intraprovinciales	943	80.5
Líneas Interprovinciales	228	19.5
TOTAL líneas	1171	100.0

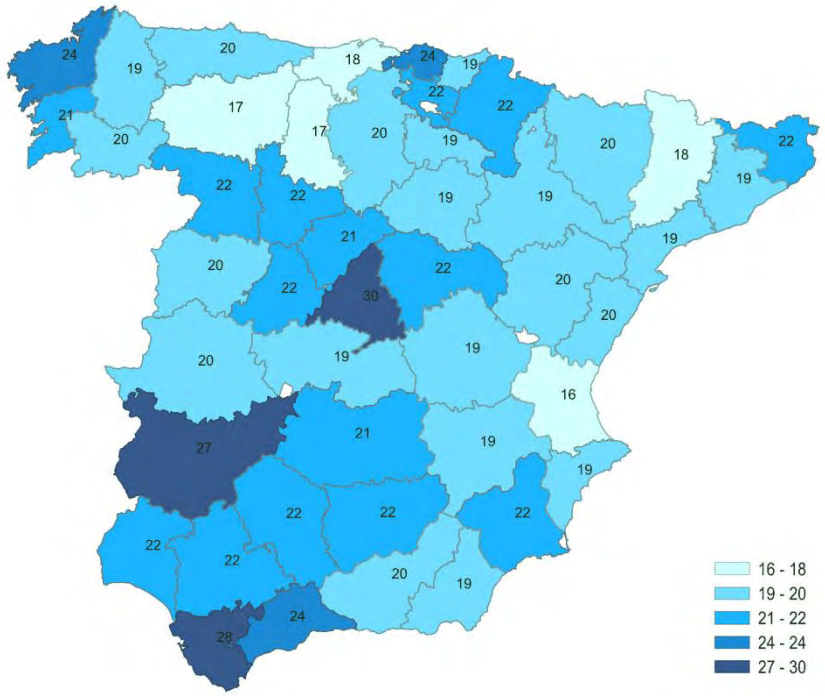


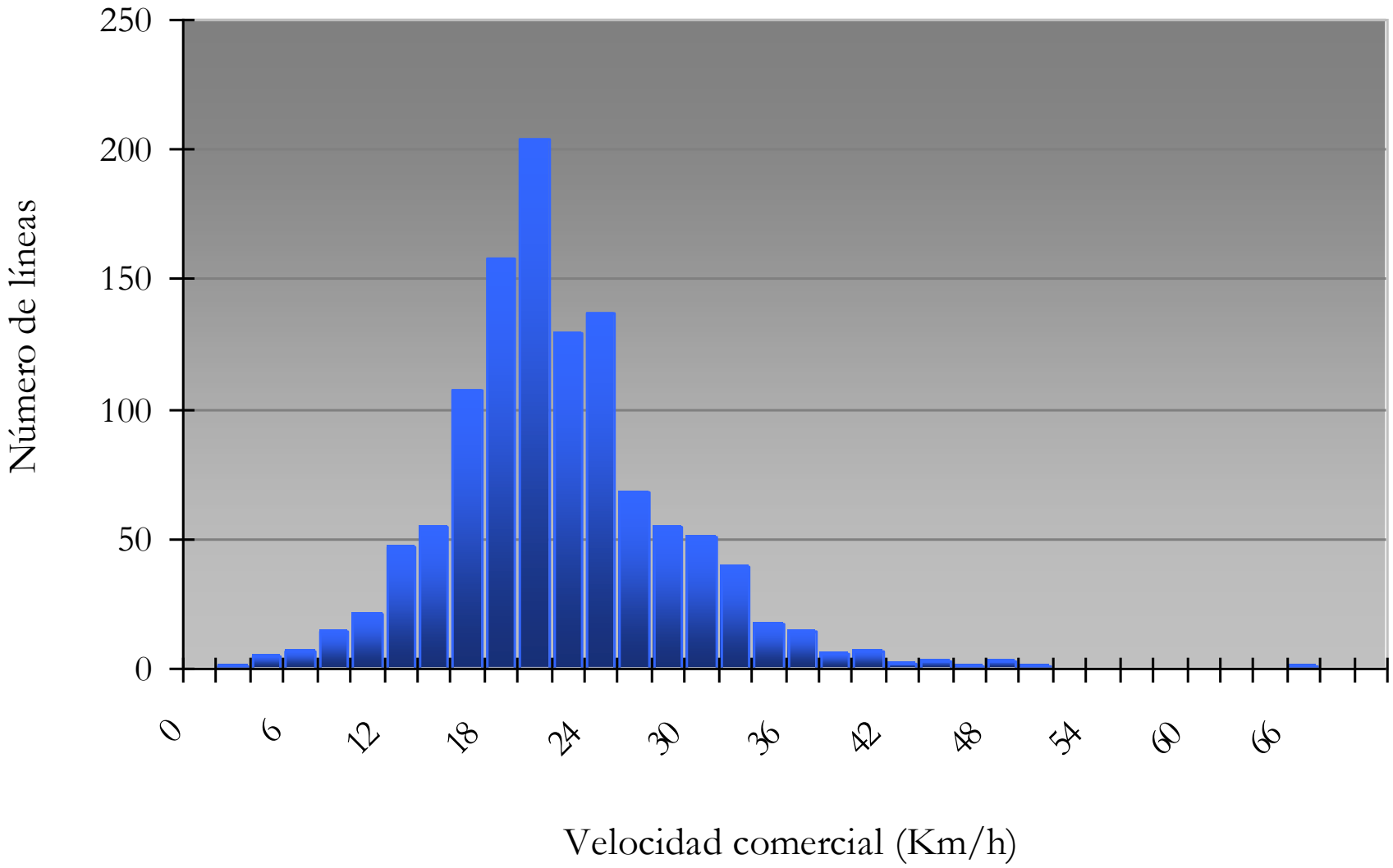


Porcentaje de líneas interprovinciales en cada provincia.

Velocidad

- Velocidad más frecuente: 22 km/h
- Pocas líneas se benefician del CNFE

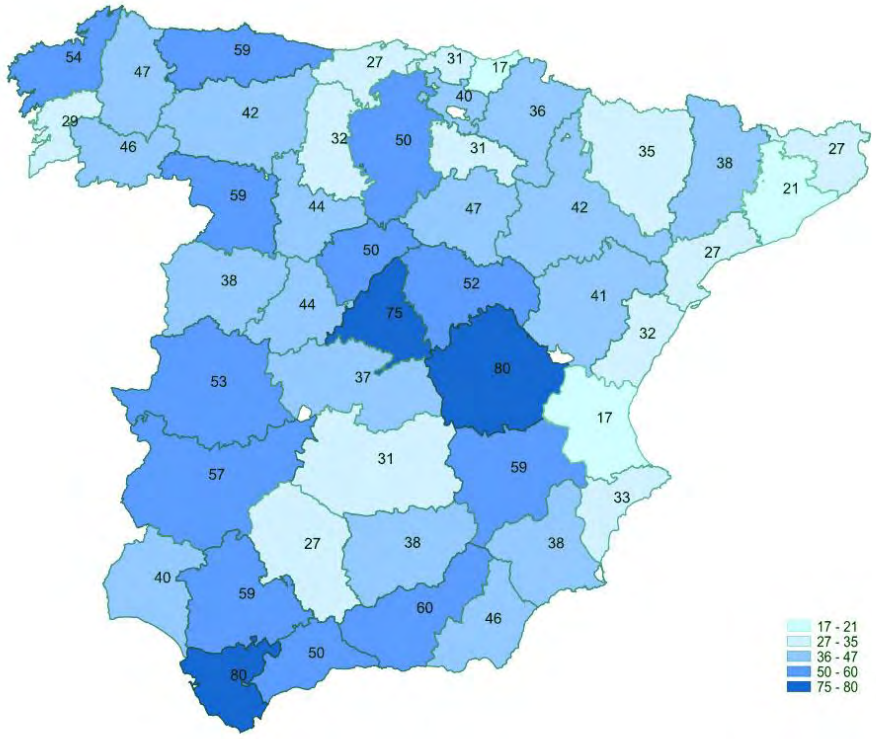


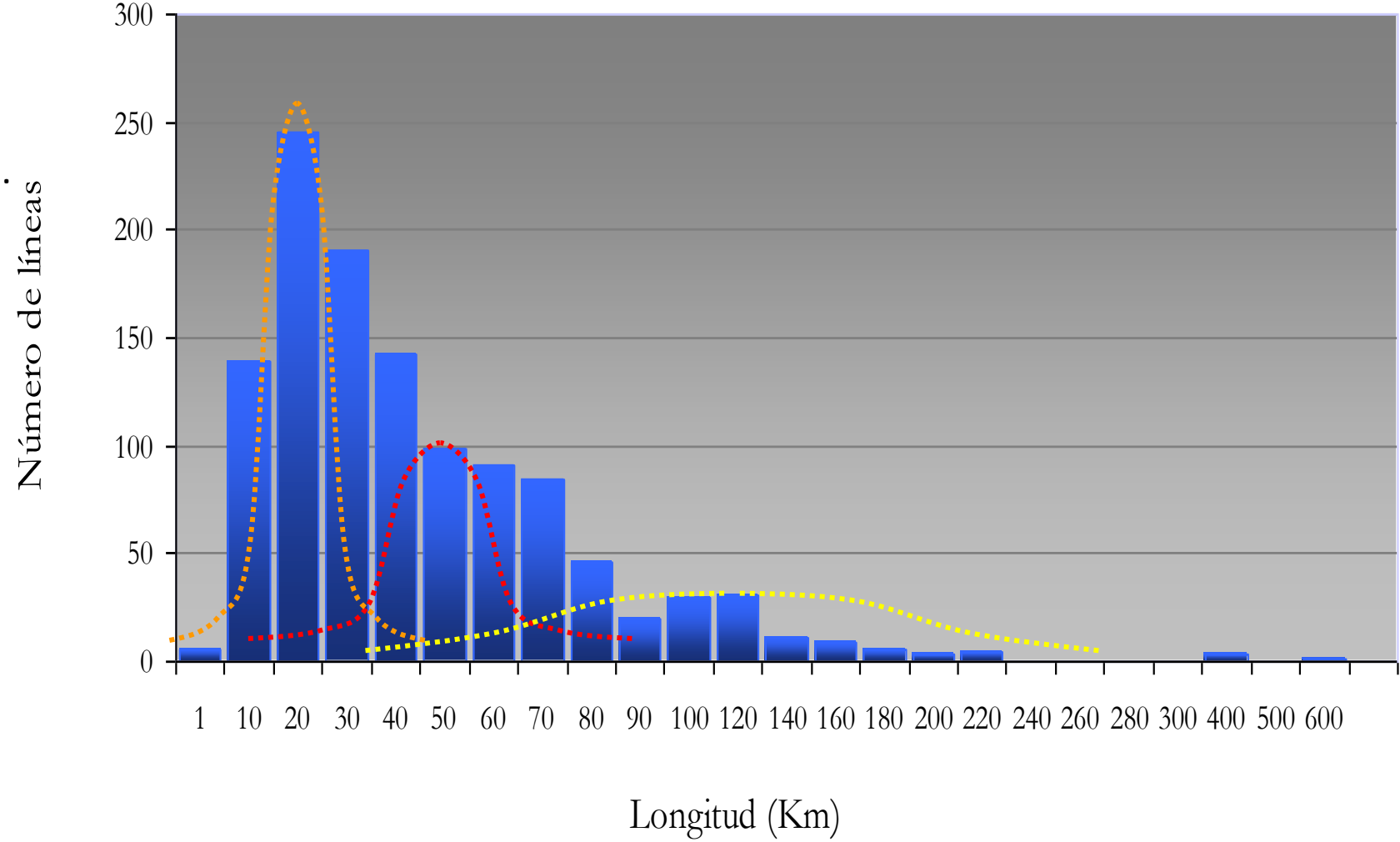


Histograma de la velocidad comercial media, expresada en km/h, de las líneas.

Longitud

- Promedio: 41,2 km
- Solo 98 trayectos superaban los 90 km
  - El 54% eran nuevas respecto a 1929.
  - 24/90 tenían origen en Madrid





Histograma de las longitudes expresadas en km.

Análisis Cluster: Un nuevo tipo de líneas

- **G.1,** ***Líneas internacionales de gran recorrido***: única línea, la **Sevilla - Lisboa, 570 km**, velocidad de 40 km/h y separación entre paradas de 84 km.
- **G.2,** ***Líneas nacionales de gran recorrido***: **79 líneas,** de largo recorrido (131 km de media), con las paradas separadas 11,75 km, una sola frecuencia diaria y velocidad comercial de 24 km/h. De este grupo, 64 líneas (81%) tienen un extremo en una capital de provincia, y el 41,7 % son líneas nuevas que aparecen en la guía de 1931 y no estaban en la de 1929.
- **G. 3,** ***Líneas provinciales express***, **137 líneas. L=** 51,2 km, v= 32,5 km/h. Madrid – Guadarrama. De este grupo, 79 líneas (58%) tienen un extremo en una capital de provincia, y el 30 % son líneas nuevas.
- **G. 4,** ***Líneas provinciales de medio recorrido y velocidad media***, **553 líneas** v= 36,65 km, paradas cada 6 km y v= 21 km/h.
- **G.5,** ***Líneas comarcales de baja velocidad***, **375 líneas, L=** 25,5 km y v= 14,25 km.
- **G. 6,** ***Líneas metropolitanas de corto recorrido y alta frecuencia,*** **8 líneas** y L= 8,5 km de media, paradas cada 3,79 km, alta frecuencia y velocidad muy baja, 12,88 km/h. Siete de las ocho líneas unen el entorno metropolitano de Barcelona, y una el de Valencia.



PRO-TURISMO **Un gran éxito de los autocamiones «Büssing»** EL AUTO-CAR «PLUS ULTRA»

De verdadero acontecimiento puede calificarse la llegada a Sevilla, el 24 del pasado mes de febrero, del soberbio auto-car «Plus Ultra», adquirido en Alemania por la Empresa automovilista Internacional Arturo Damas, para sus viajes Sevilla-Huelva-Ayamonte-Lisboa.

El paso del magnífico auto por las calles causó verdadera admiración entre los sevillanos, que dedicaban frases de calurosos elogios a esta maravilla de la moderna mecánica, y que formaban compactos grupos, recreando sus miradas en el «Plus Ultra», en todos los sitios donde éste hacía parada.

Y lo mismo que en Sevilla ocurrió en Huelva, a donde llegó el Domingo de Carnaval, atravesando triunfalmente las calles principales cuando la animación era mayor. Las máscaras y el público abrían paso al majestuoso vehículo, al que aplaudían con entusiasmo, que aquél agradecía con continuados toques de su potente claxon.

Realmente, este homenaje de admiración es merecidísimo, pues nada se ha construído hasta la fecha en coches de estas proporciones ni tan perfecto ni tan cómodo como el «Plus Ultra».

Fabricado en Berlín, ha hecho recientemente su viaje por Francfort, territorio francés, San Sebastián y Madrid a Sevilla, de donde ha continuado su viaje a Huelva. Y, en todos estos miles de kilómetros, no ha producido el menor entorpecimiento en el viaje, el menor rozamiento en el motor, ni la más pequeña avería.

En Madrid se ha detenido el «Plus Ultra» algunos días más de los que se pensó en un principio, por el gran número de personas competentes en la materia—comenzando por Su Majestad el Rey y el Ministro de la Guerra—que demostraron deseos de admirar el magnífico automóvil.

Atendiendo cortésmente a las invitaciones que le fueron hechas, D. Arturo Damas, jefe de la Empresa que lleva su nombre, se apresuró a llevar el auto-car al palacio de Buenavista, donde estuvieron admirándole el Ministro de la Guerra, Duque de Tetuán; el general D. Dámaso Berenguer, jefe del Cuarto Militar de Su Majestad; los jefes de Sección del Ministerio de la Guerra, generales Heredia y Molins; comisiones técnicas de distintos servicios militares; los tenientes coroneles señores Serrano y Dedre, encargados de redactar la ponencia que por la superioridad se ha mandado hacer para determinados estudios y ensayos técnicos sobre circulación automovilística, y otras distinguidas personalidades del Ejército.

Por indicación del Marqués de las Torres de Mendoza, secretario particular de Su Majestad el Rey, fué llevado después el coche a la Plaza de Oriente, examinándolo el Monarca, que hizo de él grandes elogios.

También tuvo ocasión de verlo allí S. A. el infante Don Carlos, capitán general de Andalucía, el cual, deseoso de encontrar el magnífico auto-car de la Empresa Damas, felicitó a este señor y se congratuló de quejarse en esta región donde primero comienzan a rodar unos coches que tanto han de favorecer el turismo por las comodidades que ofrecen.

Por encargo expreso del Soberano, han sido felicitados, con este motivo, tanto los concesionarios de la marca «Büssing», como el Sr. Damas, cuyos altruistas y desinteresados esfuerzos por mejorar el servicio regular de viajeros que mantiene entre Sevilla, Huelva y Portugal, merecen realmente este galardón.

El «Plus Ultra» ha sido bautizado con las visitas de las más significadas personalidades de la Villa y Corte; entre ellas, por el presidente del Consejo, señor Marqués de Estella; el director general de Comunicaciones, D. José Tafur; el coronel de Ingenieros, D. Enrique Mellado, y el también Ingeniero, D. Jaime Hocujada, y otras muchas que sería prolijo enumerar. De todas ha merecido unánimes elogios y felicitaciones la Empresa, que no ha vacilado en hacer el sacrificio económico que representa la adquisición de un coche como el «Plus Ultra».

* * *

También en Sevilla ha sido visitado oficialmente el «Plus Ultra», a cuyo efecto tomaron asiento en el auto, invitados por los señores Damas y Zenker, el Alcalde, Sr. Díaz Molero; el Marqués de las Torres de la Presa, delegado del tránsito rodado; D. Carlos Piñar y Pickman; D. Manuel Cardona, concejal de nuestro Ayuntamiento; D. Rafael Simón, teniente de alcalde delegado de Incendios; varios señores concejales más, periodistas, etc.; saliendo de la plaza de San Fernando en el «Plus Ultra» pasaron por las calles Tetuán, Campana, Trajano, Alameda de Hércules, Macarena y ronda de gran circunvalación, siguiendo desde el lugar que ocupaba la Pasarela hacia el Parque de María Luisa, deteniéndose el coche en la Glorieta de San Diego, donde bajaron del mismo las referidas señoras para oír una concreta y documentada explicación que sobre las cualidades magníficas del autocamión les dió el Sr. Damas, quien demostró grandes conocimientos en mecánica automovilista, y que, conduciendo el enorme auto-car, probó que es un excelentísimo conductor.

Después, entraron en el Parque, pasando por distintos sitios, hasta salir a la Plaza de América, para continuar por la orilla del río hasta el puente de Triana y bajar hacia el centro de la población, terminando en el punto de salida, o sea, en las puertas del Ayuntamiento. Los invitados a esta prueba del autocamión «Büssing» quedaron maravillados de las condiciones técnicas de este magnífico coche de alto turismo, primero que existe en toda Europa, que no obstante su gran volumen y su desmedida longitud (diez metros) resulta extremadamente cómodo, y seguro y fácil en el manejo de su dirección y de sus frenos.

Durante la breve excursión, tanto el Alcalde como los demás viajeros, no cesaron de elogiar las referidas cualidades del coche, así como el suntuoso decorado del interior, la comodidad de los espléndidos asientos y la suavidad de movimientos del «Plus Ultra», aun en los casos en que circunstancias fortuitas obligan a frenar bruscamente.

Estamos se congratula de publicar esta información, ya que es España el primer país en que circula un coche como el «Plus Ultra», que tanto ha de contribuir al fomento del turismo. Nunca tan merecidas las frases de elogio como en esta ocasión, y nosotros no hemos de ser quienes dejen de tributarlos, en primer lugar, al general Primo de Rivera, quien con su Real decreto de 24 de julio de 1926 sobre concesiones de líneas de transportes automovilistas, ha dado origen a la adquisición de este auto-car y a otras mejoras que se han introducido e irán introduciéndose; y, después, a la S. A. Zenker, Agentes Generales y Concesionarios, en España, de la Fábrica de Automóviles «Büssing», marca cuya mejor propaganda hacela el «Plus Ultra»; y, por último, nuestra entusiasta felicitación a las muchas que, en sus oficinas de Sevilla y Huelva, ha recibido D. Arturo Damas, porque, con su valentía de adquirir tan soberbio coche, contribuye grandemente a fomentar las visitas de los turistas y a que éstos lleven de España agradables impresiones.

El magnífico auto-car, marca «Büssing», «Plus Ultra»

De izquierda a derecha, los concejales Sres. Cardona y Simó; el alcalde Sr. Díaz Moleto, el Marqués de las Torres de la Presa y los Sres. Damas, Larrocha y Caravaca.

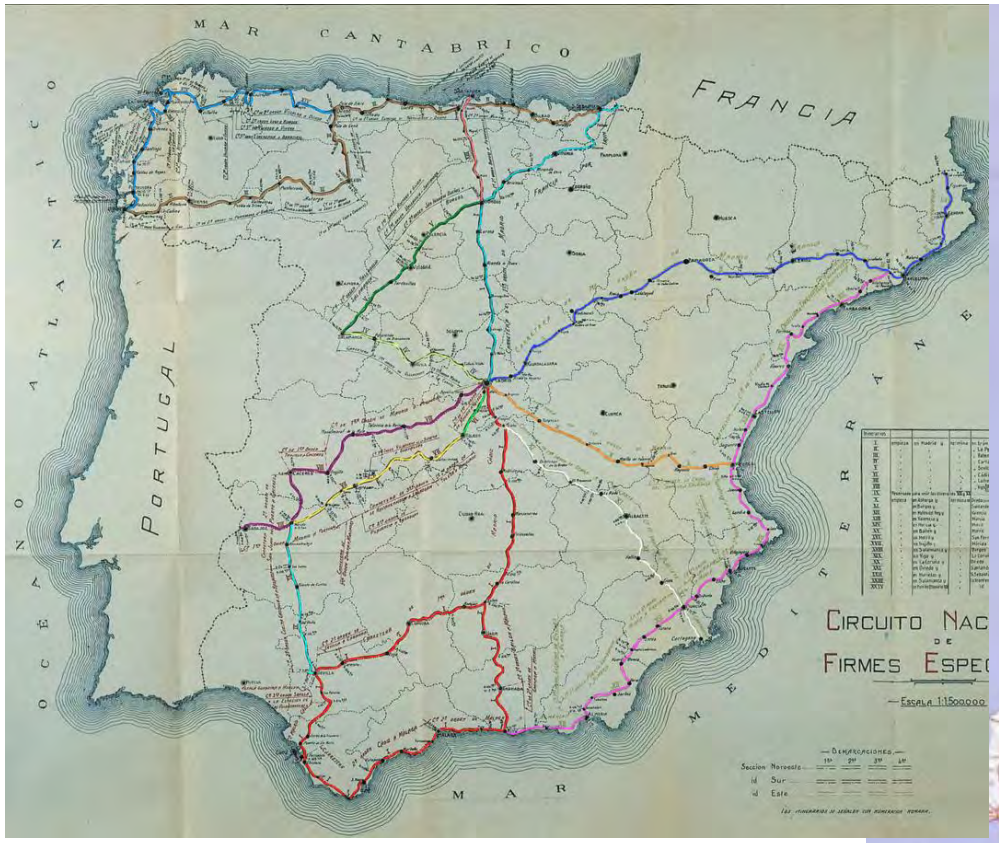
El Sr. Damas explicando el magnífico funcionamiento del motor del auto-car «Büssing» «Plus Ultra».

Noticia de prensa sobre la línea Sevilla-Lisboa explotada por D. Arturo López Damas (La Estampa, año I, nº 16, 17 de abril de 1931

Un nuevo tipo de líneas

- No se plantean en recorridos subsidiarios al ferrocarril
- Buscan relaciones no servidas por FC. (nichos de mercado), o situaciones donde la carretera podría ser competitiva:
  - conexiones ferroviarias poco directas,
  - tiempos de viaje y frecuencias en ferrocarril poco adecuados
  - tarifas altas, etc.
- EL CNFE mejoró la competitividad de bastantes de estos recorridos.

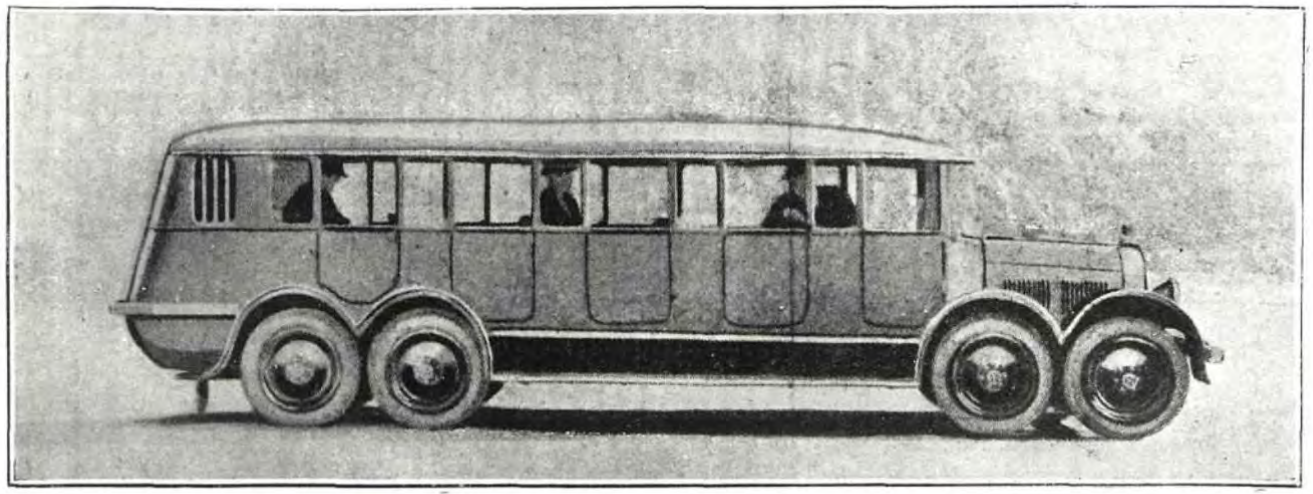






En verde líneas en posible competencia.
En Galicia y Asturias, el Circuito Nacional de Firmes Especiales si ofrecía una valiosa alternativa a las conexiones transversales

EL AUTOMOVIL SUSTITUYENDO AL TREN



Autobús para veinte personas, tipo americano; velocidad, ochenta kilómetros por hora.

Todavía, no tenemos en España líneas de automóviles para viajeros que hagan grandes trayectos. De casi todas las estaciones, de donde antes partían diligencias para ir reparfiendo y recogiendo a viajeros en el camino, salen ya automóviles, y las grandes villas y ciudades que aun no tienen ferrocarril se comunican con el resto de España por medio de este moderno vehículo, pero ninguna de estas empresas tienen recorridos en los que invierten días de viaje, como sucede con las que hemos citado, notablemente la de Calais al Mediterráneo y algunas que ya se explotan en los Estados Unidos, en cuyo recorrido se emplearán semanas enteras.

Madrid automóvil. 1/1925, n.º 1

La república y la liberalización encubierta: Ferias y Mercados

- La proliferación de líneas complicó la situación por solapamientos, corredores alternativos, etc
- Los problemas de las exclusivas llevaron a la suspensión en 1930 de las concesiones de clase A para revisar la situación.
- En 20 de Mayo de 1931, se
  - *"Por las Jefaturas de Obras Públicas se concederán, **sin restricción de ninguna clase**, autorizaciones para la realización de los servicios de ferias, fiestas, mercados y romerías, previo el reconocimiento del coche o coches destinados a estos servicios y presentación de tarifas de los precios del recorrido, con un máximo de ocho céntimos por viajero y kilómetro.*
- *En julio de 1932, se paraliza también las líneas clase B.*
- *En 1934 autorizando CLASES A a las compañías ferroviarias en trazados paralelos a las líneas.*
- Otro decreto de 24 de febrero de 1936 anuló este porque la compañías Ferroviarias se hacía competencia a sí mismas.



Portada del documento de MZA: "Líneas de automóviles: 1931" (Fundación de los Ferrocarriles Españoles: IIIF/572).



Automóviles rápidos a todo lujo entre Ciudad Real y Madrid y viceversa

Se pone en conocimiento del público que a partir del día 24 y con arreglo al Decreto del 20 de Mayo último, hay coches especiales de Alquiler, Ferias Fiestas, Mercados y Romerías de Ciudad Real a Madrid, pasando por Malagón y Puerto de San. Juan.

SALIDAS de **Ciudad Real** a las 9,30 de la mañana para llegar a Madrid a la una treinta de la tarde.

SALIDAS de Madrid a las tres y media de la tarde para llegar a Ciudad Real a las siete treinta.

PRECIOS, serán los siguientes no cobrando a más de 8 céntimos por kilómetro y viajero con arreglo al referido Decreto, y los de alquiler precios convencionales.

Editorial Calatrava.- Ciudad Real

ITINERARIO			PRECIOS		
CIUDAD REAL	*a*	*MADRID*	*en 1.ª*	*15,00*	*en 2.ª*	*12,50*
FERNÁNCABALLERO	*"*	*Id.*	*"*	*14,00*	*"*	*11,50*
MALAGON	*"*	*Id.*	*"*	*13,00*	*"*	*11,00*
FUENTE EL FRESNO	*"*	*Id.*	*"*	*13,00*	*"*	*11,00*
VILLARRUBIA	*"*	*Id.*	*"*	*13,00*	*"*	*11,00*
PUERTO	*"*	*Id.*	*"*	*13,00*	*"*	*11,00*

ADMINISTRACIONES.—Ciudad Real, Mercado Viejo 21. Madrid Atocha 110, próximo al Hotel Nacional.

NOTA IMPORTANTE: Se recibe en las Administraciones, toda clase de encargos a precios muy económicos.

Ciudad Real Septiembre, 1931.

22.9-31

Empresa NAVAJO

La república y la liberalización encubierta: Ferias y Mercados

- La proliferación de líneas complicó la situación por solapamientos, corredores alternativos, etc
- Los problemas de las exclusivas llevaron a la suspensión en 1930 de las concesiones de clase A para revisar la situación.
- En 20 de Mayo de 1931, se
  - *"Por las Jefaturas de Obras Públicas se concederán, **sin restricción de ninguna clase**, autorizaciones para la realización de los servicios de ferias, fiestas, mercados y romerías, previo el reconocimiento del coche o coches destinados a estos servicios y presentación de tarifas de los precios del recorrido, con un máximo de ocho céntimos por viajero y kilómetro.*
- *En julio de 1932, se paraliza también las líneas clase B.*
- *En 1934 autorizando CLASES A a las compañías ferroviarias en trazados paralelos a las líneas.*
- Otro decreto de 24 de febrero de 1936 anuló este porque la compañías Ferroviarias se hacía competencia a sí mismas.



Portada del documento de MZA: "Líneas de automóviles: 1931" (Fundación de los Ferrocarriles Españoles: IIIF/572).



Molina de Aragón : automóviles, correo y calle Sombrereros, Iturbe y Mielco, 1915. 7 CECLM, : Signatura: POS 902



La Requenense, radicada en Albacete, llegó a explotar, entre otros, el itinerario entre aquella capital y Cofrentes, de 207 km de longitud.



GRACIAS