

LA COMISARIA GENERAL DE ABASTECIMIENTOS Y TRANSPORTES: LOS PRODUCTOS INTERVENIDOS.

JOSE JAVIER RODRIGUEZ GONZALEZ.

Para introducir el tema estimo necesario el dar unas breves notas de la política económica llevada a cabo por las autoridades franquistas en los años cuarenta, y más concretamente de la política agraria. Las características principales de la política agraria en este periodo están guiadas por el concepto de autarquía económica que se intenta implantar; junto al fomento de la producción agraria; el intervencionismo estatal en la producción, distribución y comercialización de los productos agrarios, especialmente los de primera necesidad; la liquidación de la Reforma Agraria de la República y la puesta en marcha de la política de colonización.

El Estado está presente en todos los aspectos de la actividad económica. Este intervencionismo estatal se lleva a cabo a través de determinados organismos, entre ellos el Servicio Nacional del Trigo (1937), la Comisaría General de Abastecimientos y Transportes (1939), la Fiscalía Superior de Tasas (1941); y una serie de órdenes tendentes a establecer controles directos sobre productos alimenticios, desplazamientos de estos productos por el país y sobre los precios.

Ya durante la guerra civil el racionamiento de alimentos y de productos básicos disponibles apareció formando parte del intervencionismo que los sublevados llevaron a cabo en las zonas ocupadas con la argumentación de atender en primer lugar las necesidades militares, y como sistema para el abastecimiento de las poblaciones. A través de la intervención del Servicio Nacional de Abastecimientos y Transportes, se sometían a racionamiento todos los productos considerados como subsistencias; y el 14 de mayo de 1939, se imponía el racionamiento a todo el país, una vez creada la Comisaría General de Abastecimientos y Transportes.

A continuación vamos a examinar como las autoridades provinciales exponen una serie de problemas en relación con la producción, distribución y comercialización de los productos intervenidos. Para la delegación que la Comisaría General de Abastecimientos y Transportes tenía en León, el mayor problema en cuanto a los productos intervenidos eran los transportes; no se quedan en una mera descripción de los problemas sino que, como veremos, exponen una serie de medidas con las que creen se solucionaría esta cuestión.¹

En el año 1944 desde la Delegación Provincial de Abastecimientos y Transportes de León se hace un estudio de las circunstancias que rodean al problema del transporte de los artículos intervenidos y sus posibilidades de solución, contando no solamente con los medios que en esas fechas poseía la provincia, sino también con aquellas ampliaciones y mejoras en los mismos que desde la Delegación se consideran de «relativa fácil solución».

Para la Delegación Provincial, todo estudio económico de León ha de basarse en la existencia de «sus tres regiones naturales perfectamente delimitadas: la Montaña, la Meseta y el Bierzo». Por otro lado para el presente estudio, hacen referencia casi exclusivamente a los artículos «de máxima importancia en la economía leonesa»: cereales (trigo, centeno, cebada y avena), leguminosas (judías, lentejas y garbanzos), tubérculos, raíces y bulbos (remolacha y patata).

En referencia a la Meseta, se expone que a pesar de «la abundancia de vías férreas», las dificultades ferroviarias plantean en esta región numerosos estancamientos de mercancías agrícolas, siendo uno de los más importantes el que surge por la necesidad del trasbordo de mercancías en la estación de Palanquinos, lo que se solucionaría con la prolongación del «secundario de Castilla» hasta León capital.

En el Informe del año 1944 se considera que «la médula» del mismo es el tratar de relacionar los medios de transporte con las necesidades vitales que de ellos tiene la provincia. Esbozan un primer problema, la insuficiencia de cabezas de ganado mixto de labor y abastos, carros y camiones, que plantean numerosos problemas al productor agrícola en la salida de sus productos. Afirmar que es insuficiente esta capacidad de transporte para movilizar el total de producción agrícola que en esta región se desplaza.

También hacen un «estudio completo» de lo que supone el transporte de los productos del campo en esta zona; dividen estos de la forma siguiente:

a).- GRUPO DE CEREALES.

Hacen referencia a que el productor tiene que fijar las cantidades asignadas de cupos forzosos con sus propios medios de transporte y por su cuenta, en la panera más cercana del Servicio Nacional del Trigo. Consideran que este sistema plantea los siguientes problemas en relación con el transporte de dicho producto:

1º. El limitado número de las paneras, y el no estar abiertas estas a diario entorpece el transporte, dándose casos en que el agricultor tiene que regresar con sus productos, o «dejar encomendada su entrega a personas que en muchos casos pueden incluso no merecerle confianza».

2º. Aglomeración de entregas en las paneras con la consiguiente paralización de los medios de transporte.

3. Como los gastos de transporte son por cuenta del agricultor, el producto que este recibe por la entrega de su cupo se encuentra gravado con el importe del transporte que así resulta ser en función de la distancia.

- En relación al transporte de panera a fábrica de harina u otros centros de adjudicación, expresan un problema «francamente agudo», originado por la falta de coordinación suficiente entre las fechas de apertura de paneras y la entrega de vagones, sujetos estos a los turnos fijados por la Delegación del Gobierno para la ordenación del transporte. Esto da lugar en ocasiones a no poder retirar los productos, con desastrosas consecuencias de todo orden.

b).- GRUPO DE TUBERCULOS

1.- Remolacha azucarera

Ante todo dicen que es necesario hacer constar el carácter de protección eminentemente industrial que supone la ordenación de la campaña remolachera y que representa una excesiva ingerencia de las grandes industrias azucareras en la fase de producción de la remolacha.

Afirman que el agricultor por su cuenta y medios tiene que situar la remolacha en las básculas y desde éstas hasta las fábricas, el producto es transportado por las propias empresas, pero a cuenta del productor. Esto trae como consecuencia: a) limitar geográficamente las zonas remolacheras, y b) al igual que en el grupo de cereales, mermar la remuneración que por sus productos recibe el cosechero.

Aseguran que el tonelaje de remolacha a movilizar desde producción a fábrica en 1944, de acuerdo con las cifras consignadas en el apartado del Mapa «Riqueza Industrial», es de más de 850.000 Tms.; siendo el tonelaje total desde los centros de producción a las básculas de 54.226 Tms. que se hace preferentemente por medio de carros². Concluyen que, las dificultades que fundamentalmente se presentan en este grupo en cuanto al transporte son: insuficiencia de camiones y material ferroviario y coincidencia en cuanto al transporte, de este producto con las patatas y leguminosas.

2).- Patatas.

Ponen de manifiesto que gracias al establecimiento de la Caja Regional de Compensación, ha desaparecido la injusticia anterior de que los gastos de transporte graven al productor por su distinta distancia al almacén recolector. «Injusticia que, como anteriormente hemos expuesto, sigue gravando el acarreo de la remolacha».

En cuanto a la relación entre el tonelaje de productos y medios de transporte hacen constar que las entregas de cupo forzoso se han facilitado extraordinariamente con el servicio de camiones puesto a disposición de los almacenistas recolectores en la fase del transporte de punto de producción a los almacenistas y consumo provincial; y con el concierto celebrado para la utilización de dos trenes en el envío de este producto a otras provincias. No obstante, surge otro problema, la escasez de vagones y la aglomeración de facturaciones en las estaciones de ferrocarril origina retraso, que en este producto se hace más grave por su fácil deterioro.

c).- GRUPO DE LEGUMINOSAS

En cuanto a su recogida, les supone las mismas dificultades y problemas que la patata, salvando el no estar sujetas al rápido riesgo de pérdida.

Consideran que, siendo el tonelaje a movilizar de unas 4.700 Tms., el agricultor podría hacerle frente fácilmente con su capacidad de transporte de carga en carro, sino tuviera que prestar atención también a otros productos.

La zona de la Montaña la limitan a los Partidos Judiciales de La Vecilla, Riaño y Murias de Paredes. La red de carreteras y caminos, si bien en su parte oriental consideran que no es mala (aunque carece de transversales), aumenta en escasez a medida que se avanza hacia occidente. Todas estas comunicaciones quedaban interceptadas durante varios meses de invierno debido a las copiosas nevadas.

Estudiando el problema del transporte en esta zona se cifan a los que se producen en el transporte de la leche, ya que en cuanto a las legumbres y patatas su sistema de recogida es idéntico al establecido para dichos productos en la meseta; salvo que aquí, explican, se agudizan los problemas por la mayor escasez de vías de comunicación.

Afirman que existe un problema de abastecimiento de leche que está ligado a una difícil recogida del producto en esta región, cuyos transportes son difíciles y tal vez se hallen influidos por los precios marcados tanto al productor como al distribuidor, en relación con «los altamente remuneradores» de la mantequilla y el queso. Es decir, que en el transporte de leche se encuentran dificultades por causa de las malas vías de comunicación y por el precio del producto en relación con la distancia; tanto es así que afirman que un 80% de la leche que llega a la capital proviene de las zonas de La Vecilla y Boñar que cuentan con las líneas ferroviarias de La Robla y Matallana; mientras que en la otra zona productora que comprende los municipios del Partido de Murias de Paredes la totalidad del transporte ha de hacerse por carretera.

En cuanto al Bierzo, parece que es al que menos atención dedican. Dicen que en cuanto al ferrocarril no parece haber problemas; al referirse a la red de carreteras, comentan que es insuficiente a todas luces, acentuándose esta insuficiencia al Norte y al Sur del Partido de Villafranca del Bierzo («el menos comunicado de la provincia»); y en La Cabrera Alta y Baja de los Partidos de Ponferrada y Astorga.

Con carácter general afirman que el Bierzo, aun reconociendo su falta vital de comunicaciones, no ofrece dificultades de transportes en el estado actual del comercio agrícola. Y exponen que los municipios que comprende se consideran autoabastecidos en cuanto a la producción de centeno se refiere; que la producción vinícola de gran importancia en esta zona es recogida por los grandes productores que cuentan con medios suficientes para transportarlo por su cuenta; y que las fábricas de conservas vegetales en ella enclavadas, absorben la producción frutera excedente del consumo familiar.

A modo de resumen final de este estudio, exponen que a su juicio los problemas de la provincia relacionados con el transporte pueden ser solucionados por los siguientes medios:

- 1ª.-Adquisición de camiones especialmente adaptados al transporte de los productos del campo.
- 2ª.-Asignación, en la época de recolección, de trenes especiales completos con igual fin.
- 3ª.-Conclusión de la carretera entre Astorga y Ponferrada por el puerto de Foncebadón.
- 4ª.-Terminación de la carretera de Ponferrada a Puebla de Sanabria, por el puerto de Las Lanzas.
- 5ª.-Aumento de transversales en la Montaña y el Bierzo, especialmente en el Partido de Villafranca y en la zona de La Cabrera.
- 6ª.-Construcción de una carretera que permita el enlace del Partido de Murias de Paredes con la zona del Bajo Bierzo y la Cepeda.
- 7ª.-Prolongación de las vías férreas dobles desde Palanquinos hasta Busdongo y Toral de los Vados.
- 8ª.-Construcción del ferrocarril Coyanzo-Matallana.
- 9ª.-Prolongación del ferrocarril Ponferrada-Villablino a Cangas de Narcea y San Esteban de Pravia.
- 10ª.-Poner en servicio el ferrocarril Orense-Zamora que descongestionaría el tráfico en el trayecto de Astorga a Toral de los Vados.

En el año 1945, haciendo referencia a este estudio lo califican como «un ligero estudio crítico de las circunstancias que rodean al problema del transporte de los artículos intervenidos», y se quejan de que de las diez soluciones propuestas solamente la última haya sido realizada en el año anteriormente citado, aunque esperan «ver pronto convertidos en realidad todos y cada uno de los puntos propuestos».

Una vez expresada su «protesta» hacen un verdadero canto a la importancia de la provincia de León como enclave fundamental en cuanto a las comunicaciones se refiere, con el afán de reafirmar las soluciones anteriormente planteadas; ahondando en la importancia que a su entender tiene el ferrocarril de vía estrecha en la solución de dichos problemas. (*Apéndice documental I.*)

Son verdaderamente insistentes en cuanto al problema del transporte; así en el año 1946 se manifiestan de esta manera:

«En el Informe al Mapa del año anterior hicimos un estudio sobre el establecimiento de nuevas líneas férreas cuya ampliación de las ya existentes con vistas a una mayor rapidez en el transporte de mercancías que en la provincia de León presenta caracteres de atascamiento durante los últimos meses del verano y primeros del otoño.

Aunque solo fuese para el autoabastecimiento de la provincia, como esta tiene tres regiones productoras complementarias el problema del transporte se presentaría con la misma índole que actualmente posee, aunque como es lógico con mucha menor agudeza».

Y en el año 1948 vuelven a incidir en lo mismo, afirmando que los problemas planteados en años anteriores no han sido solucionados:

«Por lo que al transporte de los productos del campo se refiere, no vamos a repetir lo ya dicho en otros Informes. En ellos nos hemos referido a todos sus pormenores: localización de las zonas de congestión, capacidad de transporte necesaria, el problema del autoabastecimiento municipal y provincial, etc. No queremos pues insistir sobre el tema que no ha sido resuelto y por lo tanto permanece planteado con las mismas características».

Otro aspecto en el que tienen verdadero interés es en el tema del autoabastecimiento; así en el informe del año 1946 defienden la opción del autoabastecimiento municipal y provincial de las zonas productoras, con lo que pretenden reducir el transporte de mercancías, que el costo en el precio del artículo sea menor y, sobre todo, lograr la participación en el propio producto de quienes han intervenido en la producción, «todo ello con la natural repercusión en la moral pública». (*Apéndice documental II.*)

Un sector al que no dedican mucho espacio en su análisis es el de las comunicaciones telegráficas, aunque recalcan su importancia, así en el año 1945 afirman que existen:

«Las mismas estaciones telegráficas que figuran en el Informe del año 1944. Repetimos la necesidad de la presencia del telégrafo en focos mineros de la importancia de Caboalles de Abajo, Fabero, Toreno, Santa Lucía, Lillo, Sabero, Matallana y La Robla; y la conveniencia del establecimiento de este servicio en aquellas otras poblaciones agrícolas ejes del abastecimiento provincial, bien por tratarse de centros productores o distribuidores».

Del mismo modo, critican la situación de la comunicación telefónica; como vemos en el informe del año 1945 donde la califican de insuficiente:

«Así como el año 1944 en relación con 1943 supuso un aumento de siete nuevas instalaciones de servicio telefónico, en 1945 ha paralizado el aumento de estaciones en la Provincia. Solamente trabajando con el difícil problema de abastecimiento provincial se puede hacer cargo de la falta de este moderno medio de comunicación que entorpece profundamente la labor».

Para finalizar quiero hacer hincapié en determinadas cuestiones.

En primer lugar, hay que referirse al hecho de la poca atención que se le prestan a las medidas propuestas por la Delegación Provincial para solucionar determinados problemas. Cabe subrayar la insistencia de esta, incluso con veladas críticas, a lo largo de los años.

Un problema grave es que el coste de producción fuera superior al precio del producto; una de las causas, el transporte, se pone de manifiesto en los informes de la Delegación Provincial. Esto obligaba al productor a acudir a otro mercado, puesto que el oficial no le resultaba rentable para subsistir, ese mercado sustitutivo era el mercado negro. El mecanismo lo explica perfectamente Carlos Barciela:

«Las consecuencias en los mercados de esa intervención gubernamental fue que los productos y consumidores reaccionaron de manera distinta a lo deseado por las autoridades. Si a un productor se le obligaba a entregar el trigo a un precio fijado por el S.N.T. y el coste de producción era superior al precio, evidentemente, por más que se le amenazara y sancionara, el agricultor cultivaría menos cantidad o no la entregaría al Servicio, sino al mercado negro. En cualquier caso, búsqueda de mecanismos de defensa por parte de los productores. Por su parte los consumidores actuaban de modo similar: si el precio que se fijaba a un bien era un precio bajo, procurarían consumir más de dicho producto»³.

A través de la Comisaría General de Abastecimientos y Transportes hemos visto como el método no funcionaba, como realmente no se conseguían los rendimientos esperados por las autoridades franquistas, y es que el problema lo tenían «en casa». La clave está ahí, en el método, en que la política agraria no era la correcta resultando una absoluta equivocación el establecimiento de un sistema autárquico para la economía, y la

práctica de una política donde la premisa esencial era el control total de toda la actividad económica creyendo que con este intervencionismo y a través de la autoridad se podían controlar todos los mecanismos económicos.

La consecuencia principal de esta política es la situación de crisis que vive la agricultura en la década de los años cuarenta.

APENDICE DOCUMENTAL

I

«León es un nudo estratégico de comunicaciones y servicios de Galicia y Asturias con el resto de España, por nuestra provincia pasan las inmensas riquezas agrícolas, industriales y mineras de las dos regiones del Noroeste de la Península, a las que se unen las de la provincia leonesa para nutrir el desarrollo económico del resto de la nación. Y al mismo tiempo por León afluyen a los mercados asturianos y gallegos las mercancías de todo orden que de las demás provincias marchan a aquellas. Por eso la solución del transporte en la provincia de León es de una importancia capital, que, aparte las soluciones propuestas anteriormente, ha de solucionarse con una perfecta instalación con el fin que pueda soportar el extraordinario movimiento.

Los tan desprestigiados ferrocarriles de vía estrecha, tienen una importancia, hoy por hoy vitalísima. En el punto quinto anterior apuntábamos como uno de los medios para solucionar el problema del transporte en la provincia era el aumento de transversales. Ello permite en zonas determinadas tales como las de la montaña y el Bierzo, en que la configuración del terreno hace muy difícil el trazado ferroviario, poner en circulación trenes que, con locomotoras de peso no superior a 20Tm., pueden transportar vagones de 20 a plena carga, facilitando así el traslado de mercancías en regiones de costosa comunicación. Es el caso por ejemplo del ferrocarril de La Robla, que partiendo de la capital llega hasta Bilbao por medio de una línea que, si bien de Matallana a León tiene escaso tráfico, desde dicho punto hasta Valmaseda es un ininterrumpido flujo de trenes que transportan miles y miles de toneladas de carbón y otros productos.

En iguales condiciones se desenvuelve la línea de Palanquinos que cruza hoy penosamente la Meseta castellana, porque su vida se desenvuelve en unos límites que la hacen poco eficaz. En el punto séptimo propugnamos la prolongación de las vías férreas dobles, completándose dicho proyecto con el del punto octavo, es decir, enlazando con Matallana-Collanzo, que acabarían dando salida al mar por San Esteban de Pravia a las comunicaciones de amplísimas zonas. Estas dos construcciones León-Palanquinos y Matallana-Collanzo asegurarían, cruzando la división cantábrica por el puerto de Piedrafita, el enlace de ferrocarriles de vía estrecha del Norte de España, desde la frontera francesa, Navarra y Bilbao hasta León por un lado; de Asturias y Santander con nuestra capital por otro; y de ambas zonas con la meseta castellana. Y más adelante cuando se concluya el ferrocarril de El Ferrol, también por este lado con Galicia.

Hay que tener en cuenta para calcular la importancia económica de estos enlaces que en 1945 se transbordaron en La Robla más de 200.000 Tm. de carbón procedentes de la cuenca minera leonesa que atraviesa el ferrocarril de vía estrecha, destinadas al resto de España y que esta explotación, así que las comunicaciones sean más fáciles, se incrementará en proporciones gigantescas a la vez que en igual medida aumentarán los envíos hacia estas regiones y las otras enlazadas, de productos agrícolas industriales de todo género, consiguiéndose descongestionar las líneas principales, cada día más sobrecargadas».

Mapa Nacional de Abastecimientos. Provincia de León. Resúmenes. Libro nº 91 : año 1945. Informe.

II

«El procedimiento que nosotros propugnamos no es el de simple reserva, para los productores y sus familiares solamente, sino que deben fijarse las cantidades suficientes para el autoabastecimiento local, comprendiendo, aunque en menor participación, el resto de los habitantes de la localidad. Los que hemos estado en contacto directo con la distribución apreciamos en todo su valor la monstruosidad que supone el retirar el artículo de los focos de productores para, posteriormente y por medios más costosos, lograr la reversión de parte del mismo a las propias zonas de donde no debió salir.

De lo proyectado, no solamente somos partidarios de su puesta en práctica, sino que creemos debe implantarse con la mayor rapidez posible, logrando con ello una disminución en el transporte de mercancías, un menor costo en el precio del artículo y, sobre todo, la participación en el propio producto de quienes la han tenido directa o indirectamente en la producción, todo ello con la natural repercusión en la moral pública.

En el informe que acerca del problema que nos ocupa hubimos de hacer en el mes de enero del año en curso hacíamos la pregunta siguiente: ¿Existe algún fundamento lógico o económico para que los garbanzos de ciertos pueblos de la provincia de León sean recogidos totalmente sin tener en cuenta este interesante factor del autoabastecimiento municipal y sus necesidades de siembra y, en los rendimientos quincenales y mensuales, se les suministren los de la región extremeña, en la cual es casi seguro haya ocurrido el mismo anormal fenómeno?

Pero aun más, creemos que esta propuesta del autoabastecimiento municipal debe ampliarse hasta el campo provincial. No debe existir la anomalía de importar la provincia de León judías mientras por el lado opuesto y en tiempo simultáneo se están exportando.

Por eso suponemos que el estudio del autoabastecimiento municipal lleva consigo su extensión al área provincial, por derivación lógica del mismo problema a resolver.

En el estudio a que hemos hecho referencia anteriormente nos referíamos concretamente a la recogida de leguminosas en la provincia haciendo uso de los camiones de la Agrupación Automóvil. Por lo que respecta a la provincia de León hacíamos constar la facilidad con que podría obtenerse dicha recogida en lo que respecta a las tres leguminosas del principal cultivo, puesto que dos de ellas (garbanzos y judías) tienen su preponderancia en la región natural denominada meseta. No obstante ser esta región la más rica en medios de transporte, plantea como toda la provincia, el problema de la insuficiencia de los mismos ante la necesidad de movilizar en las mismas épocas y desde las mismas comarcas de la zona, productos diversos en gran volumen y que solamente una coordinación apropiada y una rigurosa regulación podrían solucionar en parte.

Desgraciadamente hasta la fecha esto último no ha podido llevarse a la práctica, por lo que estimamos de todo punto necesaria la recogida de leguminosas utilizando los camiones de la Agrupación Automóvil con lo que además de la rapidez en la recogida se vería aligerado en gran parte el transporte, en especial el ferroviario».

Mapa Nacional de Abastecimientos. Provincia de León. Resúmenes. Libro nº 94: año 1946. Informe.

NOTAS.

1.- La Comisaría General de Abastecimientos y Transportes tenía delegaciones en todas las capitales de provincia, a su vez existían delegados locales, los alcaldes de cada ayuntamiento, que tenían la función de informar y ordenar todo lo referente al abastecimiento nacional.

La fuente utilizada en esta comunicación son los Informes que aparecen en el Mapa Nacional de Abastecimientos de la provincia de León. Libros de Resúmenes. Años: 1944, 1945, 1946, 1947, 1948 y 1949. La obligatoriedad de confeccionar un informe para cada Mapa Provincial de Abastecimientos les fue impuesta a las delegaciones a partir del año 1944.

2.- En cuanto a las estadísticas son poco fiables, y así lo reconocen en su Informe del año 1945: "No estamos satisfechos aún de la labor realizada ya que consideramos este servicio susceptible de mejoramiento en su doble aspecto de obtención y confección de datos, esperando que estos sean cada vez más fidedignos y conformes a la realidad económica provincial que pretendemos captar".

Este hecho es subrayado por diversos autores entre los que hay que destacar a Carlos Barciela quien afirma que "la realidad económica de un país se conoce a través de información numérica, mediante estadísticas, que durante los años 40 eran muy malas. No hay estadísticas y cuando las hay son escasamente fiables". BARCIELA, C. *Franquismo y política agraria: aspectos económicos y sociales*, en V.V.A.A., *Gran propiedad y política agraria en la Península Ibérica. A propósito de la Ley de Reforma Agraria Andaluza*. Granada. Universidad de Granada, 1992, 73-90.

3.- BARCIELA, Carlos. o.c. p. 85