

**Gregorio NÚÑEZ, *Raíles en la ciudad. Ciudad y empresa en torno a los tranvías en Granada*. Ayuntamiento de Granada, Fundación Caja de Granada, Granada, 1999.**

En contraste con los numerosos y, en ocasiones, valiosos trabajos de investigación sobre los ferrocarriles españoles, el estudio del transporte urbano en España, a pesar de su innegable importancia, no ha merecido pareja atención por parte de los profesionales de la Historia Económica. Por un lado, las monografías editadas se han solido centrar, como en principio sería previsible esperar, en las grandes ciudades españolas, siendo raros los que analizan el tema en una urbe de tipo medio. En segundo lugar, y lo que resulta más preocupante desde nuestra perspectiva, la mayoría de dichos trabajos ha sido elaborada por no historiadores: periodistas, ingenieros, geógrafos, en los que, con frecuencia, predomina un carácter básicamente descriptivo de líneas y material móvil. En general, la mayoría de estas obras se suelen limitar al periodo de vigencia de los tranvías, es decir, hasta los años sesenta.

Otro rasgo bastante reiterado es que se suele enfocar el tema desde la perspectiva del tranvía como servicio público, y en bastante menor medida como una modalidad de actividad empresarial. En cuanto a los esfuerzos de síntesis sobre el sector en el conjunto de España aún queda mucho por hacer, pues sólo conocemos una aproximación estadística general, una interesante aportación desde la óptica geográfica y una reciente y apretada síntesis a partir de los estudios locales en un contexto más amplio del ferrocarril.

Sirvan estos breves párrafos para situar y contextualizar el libro que nos ocupa. Señalemos, en primer lugar, aunque probablemente resulte ocioso, que su autor no es ningún advenedizo en la temática que encara. Este trabajo forma parte de la línea de investigación que lleva acometiendo en los últimos años, centrada en los servicios públicos urbanos en general y en especial en el complejo mundo de las empresas eléctricas, muy conectadas por otro lado con el transporte tranviario. Gregorio Núñez ha sido al mismo tiempo coautor de un conocido manual de historia empresarial. Estamos, pues, delante de un producto bibliográfico maduro, resultado de la confluencia de su experiencia investigadora y de la reflexión teórica.

No debemos pasar por alto que, en contraposición al panorama predominante que comentamos *supra*, estamos ante el primer estudio sobre el transporte urbano desde una perspectiva netamente de historia económica y, más concretamente, empresarial, algo por lo que en principio deberíamos ya felicitarlos. En lo que sí sigue la tónica tradicional es en la restricción del eje cronológico al periodo tranviario, que en el caso granadino alcanzó hasta 1974. Creemos que sería de agradecer un esfuerzo por extender este tipo de investigaciones hasta un horizonte temporal más cercano, pues, paradójicamente, sabemos menos de la evolución de las empresas de transporte urbano en el último cuarto de siglo que en etapas anteriores.

Como suele ser habitual en este tipo de estudios de ámbito geográfico restringido, con dificultades para su difusión, la edición, no venal, corre a cargo de instituciones locales y su adquisición resulta complicada debido a los poco ágiles mecanismos de comercialización.

La obra, de formato reducido, consta de 185 páginas, de las cuales medio centenar corresponden a una bibliografía sumaria, índice alfabético y apéndices estadístico, gráfico y fotográfico, aunque curiosamente carezca de índice general. Esta concepción del formato suavizado se refuerza por la ausencia de notas a pie de página. Este tipo de exigencias comerciales facilita la lectura para un público amplio pero restan utilidad para los especialistas, aunque el autor nos promete para el futuro un estudio empresarial más exhaustivo.

En el repertorio de fuentes manejadas sorprende la pobreza del archivo empresarial, principal base documental, junto con los fondos municipales, de este tipo de monografías. El autor podría haber utilizado las fuentes belgas, de las cuales ha sido pionero en su manejo, no muy abundantes para el caso de esta compañía pero que podrían haber ayudado a la comprensión de la evolución de la empresa en la etapa inicial de participación belga.

Otro elemento de sorpresa lo constituye la afirmación de que el servicio tranviario no era necesario en Granada cuando se construyó. Aunque no lo aclara excesivamente el autor parece referirse al sobredimensionamiento inicial de la red con relación al dinamismo real de la economía granadina. Esta aparente paradoja, que parece repetirse en algunas otras ciudades, quizás sea más inteligible si la comparamos con lo sucedido en la construcción de otros sistemas de transporte, como el ferrocarril decimonónico y las autopistas del desarrollismo, en que la base del negocio radicaba en la fase de construcción, no en la explotación del transporte; y, en el caso del tranvía, también en la revalorización del espacio urbano. Resulta sintomático en este sentido las conexiones de las empresas concesionarias con los sectores de construcción mecánica, eléctrico e inmobiliario, así como el bastante frecuente abandono/cesión de la explotación una vez completada la red básica y la electrificación.

La evolución de la empresa se estructura en dos grandes etapas, una de expansión hasta 1930 y otra de escalonado retroceso hasta la desaparición del tranvía en 1974, que se corresponden bastante fielmente no sólo con la evolución económica de la ciudad de Granada, sino también en general con la del propio sector tranviario en España. Hay que resaltar en este sentido lo que de paradigmática tiene esta empresa respecto a esas dos temáticas. Para lo que aquí más nos interesa destacaríamos los siguientes rasgos: su larga gestación, complementariedad con el ferrocarril (en el caso granadino su ligazón con la industria azucarera), la participación de capital extranjero (francés, belga y suizo, sucesivamente en Granada) sobre todo durante el proceso de electrificación, y también del potente grupo zaragozano Escoriaza (pionero en la construcción de material móvil tranviario y con importantes vínculos financieros e inmobiliarios), la búsqueda de sinergias derivadas de la integración vertical (creación de central eléctrica, promociones urbanísticas) y sus etapas.

Después de los consabidos titubeos iniciales, que incluyen el traspaso de la concesión a una sociedad belga, se funda en 1903 Tranvías Eléctricos de Granada S.A. (Tegsa) por obra de Escoriaza, inaugurando el servicio al año siguiente.

A partir de 1912 los Escoriaza ceden el control de la sociedad a un grupo mixto integrado por capital local y suizo (Tudor), que acomete un proceso de expansión comarcal, financiado básicamente mediante obligaciones, en conexión con el auge de la industria azucarera, aunque en realidad entre un 66-78 % de sus ingresos procedían del transporte de viajeros. Junto a esta expansión, concluida en 1922, se lleva a cabo una diversificación de actividades, con la creación de talleres de reparación e incluso construcción de material móvil y de una central hidroeléctrica.

En los años veinte, Tegsa acomete un nuevo plan de expansión (centrado en el ferrocarril aéreo al puerto de Motril), a la postre fallido y con graves implicaciones, realizando una fuerte apuesta por la actividad industrial (azúcar) y la electricidad, mediante el respaldo de las altas finanzas (Banco de Vizcaya, Hispanoamericano, Urquijo, Herrero e Hispano Suizo). La Depresión de los años 30 afectó de lleno a esta ambiciosa aventura industrial. A los problemas de caída de la demanda se le sumaron la mayor conflictividad laboral, los proyectos municipales de reforma urbanística y la competencia de los autobuses. Todo ello llevará a la suspensión de pagos de la compañía en 1932.

Luego de varios años de arduas negociaciones se llegará, en 1943, a un acuerdo con los acreedores, que los convertía en accionistas preferentes, gestándose un equipo directivo que llevará las riendas de la empresa hasta el final. La política económica de la posguerra va a suponer nuevas dificultades, manifestadas en la congelación de tarifas en un contexto fuertemente inflacionario, el incremento de costes laborales, las penurias energéticas y el uso intensivo de un material fijo y móvil obsoleto, sometido a la fuerte presión de una demanda notablemente incrementada.

Los años cincuenta ofrecen una mejoría de la situación, pero el abandono del servicio urbano a principios de los sesenta por exigencia municipal relegará a la empresa a un modesto papel de transporte suburbano, fuertemente declinante en su variante de mercancías. Como consecuencia de este nuevo escenario la sociedad entrará en crecientes pérdidas desde 1964.

Durante esos años la estrategia empresarial se limitará a una actitud defensiva, de retirada de aquellos segmentos de negocio poco rentables, como el ferrocarril de Motril, o problemáticos por la enemiga administrativa, como el tranvía urbano, que será sustituido por un servicio de autobuses concedido a la empresa de un general. Finalmente, en 1971 Tegsa sustituye el servicio ferroviario en la periferia granadina por autobuses, actividad que sigue desempeñando en la actualidad.

En definitiva, estamos ante un trabajo que supera el interés local para ayudarnos a entender la problemática general de las empresas de servicios públicos españolas a lo largo de buena parte del siglo XX.

ALBERTE LÓPEZ MARTÍNEZ