

**Alberte MARTÍNEZ LÓPEZ, director, Carlos PIÑEIRO SÁNCHEZ y Carlos VELASCO SOUTO, *La Compañía de Tranvías de La Coruña, 1901-2005. Redes de transporte local.* Madrid, LID, 2006, 370 pp.**

El tránsito entre los siglos XX y XXI ha sido testigo de la aparición de un número considerable de ensayos que se han ocupado, desde distintos ángulos, de la evocación de los diversos servicios públicos que progresivamente se instalaron en las ciudades españolas en otro período histórico clave, el de otro tránsito, en este caso, entre los siglos XIX y XX. Con motivo del centenario de la implantación de algunos servicios en red, las empresas responsables de su gestión han financiado numerosos trabajos que trataban de conmemorar sus respectivas efemérides.

Dentro del nutrido elenco de publicaciones encontramos enfoques muy heterogéneos (divulgativos, artísticos, relatos de acontecimientos), aunque el ámbito en el que se apreciaban mayores carencias era en el del análisis científico. Sin embargo, durante los últimos años, el interés suscitado desde la historia empresarial en realizar un análisis serio de los servicios instalados tras la segunda revolución tecnológica ha enriquecido el panorama. Huyendo de interpretaciones más próximas al “cliente”, los historiadores económicos han abordado escrupulosas investigaciones de largo plazo sobre el nacimiento y desarrollo de los servicios de abastecimiento de agua, alcantarillado, gas, electricidad, transporte, etc., en las ciudades españolas. En consecuencia, el número y calidad de las monografías de historia empresarial ha crecido significativamente.

Uno de esos sectores de actividad fueron los transportes urbanos. Aunque la influencia de los servicios en red en el desarrollo urbano moderno fue decisiva, probablemente el transporte fuese el que mayor impacto tuvo sobre el crecimiento y sobre la morfología de las ciudades, no sólo las españolas. Por consiguiente, analizar la vinculación entre transportes y crecimiento urbano se plantea como una elección muy sugestiva. De hecho, algunos autores españoles (no sólo historiadores, sino, sobre todo, geógrafos y urbanistas) han avanzado en esta línea. Pero los aspectos histórico-económicos se hallaban relativamente descuidados y es este frente el que trata de cubrir el libro coordinado por Alberte Martínez.

Los nuevos equipamientos desarrollados durante la segunda ruptura industrial proporcionaron las herramientas tecnológicas. La revolución gerencial facilitó el desarrollo de los instrumentos necesarios para abordar la gestión de unas redes tan complejas. Las transferencias internacionales de capital aportaron recursos financieros adicionales (en ocasiones, decisivos). Por último, aunque no por ello menos importante, su instalación coincidió con el advenimiento del urbanismo moderno y las nuevas ideas en torno al gobierno de la ciudad, considerada ahora como un organismo vivo que era necesario

organizar de manera global para garantizar una mejor habitabilidad. El éxito de una ciudad dependería, en buena medida, de su capacidad para hacer frente a ese reto organizativo, y las nuevas *commodities* surgidas en el último cuarto del siglo XIX solventaron esa tarea.

En los estudios sobre transportes urbanos, a mi juicio, existe un hilo conductor básico, y es el papel del cambio técnico en la evolución del servicio. La secuencia evolutiva de las empresas se halla estrechamente relacionada con los puntos de inflexión en las tecnologías de transporte. Los estudios más recientes insisten en la necesidad de alcanzar una visión integrada de estos sistemas, que tome como pieza central del discurso la eficiencia a la hora de alcanzar una mayor movilidad, de bienes, personas e información. Los distintos medios de transporte condicionaron esa circulación y, por tanto, las empresas debían hacer frente periódicamente a los retos que planteaban las innovaciones en este campo.

A nivel urbano, el medio de transporte hegemónico desde el siglo XIX fue el tranvía, aunque su antecedente inmediato fuese el ferrocarril (además de la figura casi testimonial de los ómnibus), concretamente las terminales de las líneas ferroviarias (emplazadas estas últimas, por norma general, en la periferia de las ciudades, en donde su impacto fue más bien restringido). Aunque con un cierto retraso respecto de los patrones europeos, España comenzó a instalar este servicio a principios de los años setenta, mediante tracción a sangre. Este primer “salto” tecnológico constituye, precisamente, el punto de partida del libro reseñado.

La valoración del trabajo es, en conjunto, positiva, porque combina varios frentes desde los que abordar la historia de la Compañía de Tranvías de La Coruña. Primero, porque combina el enfoque de oferta, dominante en la tradición de la historia empresarial, con elementos de demanda. Al lado del examen de la infraestructura y de los indicadores financieros y de gestión (que constituye, probablemente, uno de los apartados más brillantes de la obra), también se analiza la demanda potencial del servicio, medida a través del número de habitantes, la evolución de la renta u otros indicadores indirectos del número de usuarios. En segundo lugar, porque a lo largo de varios capítulos traen a escena a uno de los protagonistas más olvidados por la tradición chandleriana, los trabajadores, mediante una detallada indagación realizada con métodos propios de la historia social. En tercer lugar, va más allá de la historia de la empresa, circunstancia menos frecuente en estos ensayos, conectando la evolución empresarial con la red instalada y con la evolución de la ciudad.

La narración se organiza de manera cronológica en doce capítulos, más introducción, conclusiones, anexos, fuentes documentales y bibliografía, notas e índice onomástico. El punto de partida son los intentos de implantar el servicio en la ciudad (1876-1903), a través de un proceso largo y complicado, con numerosos fracasos, que desembocaron en la constitución de la, a posteriori, compañía prestataria del servicio, en 1901. Los capítulos 2 a 4 analizan el primer tercio del siglo XX, desde la implantación de las primeras líneas tranviarias, con tracción de sangre (1903-1912), que fueron paulatinamente sustituidas por tracción eléctrica (1913-1929). Estos años estuvieron marcados, por tanto, por el ciclo de innovación técnica. El rasgo más sobresaliente probablemente sea que la empresa atravesó importantes dificultades financieras, como consecuencia de la reducida eficiencia del sistema de tracción adoptado inicialmente. Desde el momento de aplicación

de la electricidad a las líneas urbanas, la rentabilidad del negocio mejoró sustancialmente, permitiendo una notable expansión de la red, que alcanzó su apogeo a finales de los años veinte.

Los capítulos 6 a 8 analizan el negocio durante el franquismo. A unos años (los de la posguerra) de multiplicación de las dificultades empresariales (comunes a la mayoría de los servicios públicos en nuestro país) le siguió la renovación de los sistemas de transporte, en dos fases: la primera (1948-1962), de sustitución de los tranvías por trolebuses; la segunda (1962-1979), de reemplazo de los trolebuses por autobuses. Con estas mudanzas se inicia la etapa más moderna de la historia del transporte en la ciudad, acortándose el desfase cronológico en la adopción de las nuevas tecnologías respecto al entorno occidental. Esta transición tuvo un impacto muy positivo sobre la marcha de la compañía, permitiendo una estabilización de sus resultados.

Los capítulos 10 y 11 se desenvuelven en el contexto de la democracia y se ocupan de la paulatina modernización del servicio, que ha tenido (y tendrá aún más en el futuro) que acometer los retos planteados por una metropolización creciente, aunque dentro de un contexto que los autores califican de “gestión tranquila”.

Finalmente, los capítulos transversales correspondientes al análisis del personal (capítulos 5, 9 y 12) estudian (respetando la cronología descrita) la estructura laboral de la empresa, la evolución de los salarios y el régimen laboral, las prestaciones a los trabajadores o la conflictividad laboral.

En conclusión, se trata de un estudio bien fundamentado, en el que se ha realizado una explotación en profundidad del archivo de la empresa así como de los fondos municipales, principal depositario de la documentación externa generada, al tratarse de un servicio organizado en régimen de concesión. La exposición se presenta de manera ordenada y clara y ello confluente en la formulación de unas conclusiones coherentes. En definitiva, un magnífico trabajo que puede proporcionar un marco de referencia para afrontar el desafío de formular un marco comparativo global para el conjunto de los servicios de transporte urbano en España.

JESÚS MIRÁS ARAUJO