

El C  
mic  
part  
Inve  
And  
de c  
com  
com  
el d  
cios  
vo, c  
nive  
cam  
estu  
a los  
bue

LA MODERNIZACIÓN ECONÓMICA  
DE LOS AYUNTAMIENTOS:  
SERVICIOS PÚBLICOS, FINANZAS  
Y GOBIERNOS MUNICIPALES

Luis González  
Juan Manuel Matés  
(Coords.)



UNIVERSIDAD DE JAÉN

V. EL TRANSPORTE URBANO EN A CORUÑA: DEL ABANDONO DEL TRANVÍA A LA MODERNIZACIÓN DEL SERVICIO, 1962-2005. ALBERTE MARTÍNEZ LÓPEZ. <i>Universidade da Coruña</i> .....	117
1. De la desaparición del tranvía a la eliminación de los trolebuses, 1962-1979 .....	118
2. Crisis y reorganización del servicio, 1979-1989 .....	131
3. La gestión tranquila, la progresiva modernización y el desafío de la metropolización, 1990-2005 .....	141
4. Conclusiones .....	144
5. Bibliografía .....	144
VI. DEPENDENCIA POLÍTICA DE LA ECONOMÍA DE LAS ADMINISTRACIONES LOCALES: EN TORNO A LA COSTA DEL SOL. MIGUEL-HÉCTOR FERNÁNDEZ-CARRIÓN. <i>U.N.E.D.</i> .....	147
1. Introducción .....	148
2. Planificación del desarrollo .....	148
3. Política del turismo .....	157
4. Peculiaridades de la promoción estatal del desarrollo turístico: en torno a la Costa del Sol .....	168
5. Conclusiones .....	178
6. Bibliografía .....	179
× VII. LA GESTION DU SERVICE DU GAZ PAR LA MUNICIPALITÉ DE BILBAO (1885-1928). ALEXANDRE FERNANDEZ. <i>Université de Bordeaux 3</i> .....	183
1. Un service municipal destiné à procurer des recettes (1885-1904) .....	185
2. Les enjeux du siècle nouveau. La rétention des investissements? .....	189
2.1. Investir? .....	192
2.2. Vendre? .....	193
3. Les enjeux du siècle nouveau. Le changement de statut longtemps ajourné .....	196
4. Propriété publique et gestion «mercantile» dans un contexte de concurrence technique .....	203
4.1. La faiblesse persistante de l'offre gazière .....	204
4.1.1. La construction d'une nouvelle usine, sans cesse repoussée ..	205
4.2. Les velléités stratégiques du début des années 1920 .....	208
4.3. Une économie gazière structurellement anémiée .....	211
4.3.1. Le «marché» du gaz : les rigidités des options de consommation ..	213
4.3.2. Le rôle croissant des sous-produits gaziers dans les résultats de la Fabrica .....	214
5. Bibliografía .....	217
VIII. LA GESTIÓN MUNICIPAL DE LAS CIUDADES DEL NORTE DE MARRUECOS DURANTE LA ÉPOCA DEL PROTECTORADO ESPAÑOL: 1912-1956. MIMOUN AZIZA. <i>Universidad de Mequinez. Marruecos</i> .....	219
1. Introducción .....	220
2. La organización administrativa del Protectorado .....	222
3. La distribución del territorio .....	224
4. La organización municipal del Protectorado .....	226
4.1. El origen de las ciudades del norte de Marruecos .....	226
4.2. La política municipal del Protectorado .....	227

5. Los municipios y la gestión de la ciudad .....	232
5.1. La gestión de las obras y los presupuestos .....	233
5.2. La gestión del agua .....	234
6. Bibliografía .....	236
IX. ADMINISTRACIONES PÚBLICAS, INICIATIVA PRIVADA Y REPOBLACIÓN FORESTAL EN EL PAÍS VASCO ATLÁNTICO (1850-1936). RAFAEL URIARTE AYO. <i>Universidad del País Vasco</i> .....	239
1. Introducción .....	239
2. La situación del bosque en el País Vasco a finales del siglo XIX .....	240
3. Política forestal y repoblaciones .....	242
4. La configuración de un nuevo espacio forestal: administraciones públicas y propietarios particulares .....	251
5. Conclusiones .....	263
6. Bibliografía .....	264
× X. LAS EMPRESAS DE ABASTECIMIENTO DE AGUA EN LA ESPAÑA DEL NORTE (1840-1970). JUAN M. MATÉS. <i>Universidad de Jaén</i> .....	269
1. Introducción .....	269
2. Rasgos geográficos e histórico-económicos .....	270
3. Distribución de las iniciativas .....	275
3.1. Galicia .....	276
3.2. Asturias .....	277
3.3. Cantabria .....	278
3.4. País Vasco .....	280
3.5. Navarra .....	284
4. Conclusiones .....	290
5. Bibliografía .....	291
× XI. CRECIMIENTO URBANO Y DESARROLLO EMPRESARIAL: NOTAS SOBRE LOS SERVICIOS URBANOS Y LA ACTIVIDAD FINANCIERA EN ANDALUCÍA A PRINCIPIOS DEL SIGLO XX. LUIS GONZÁLEZ RUIZ y GREGORIO NÚÑEZ ROMERO-BALMAS. <i>Universidad de Granada</i> .....	299
1. Empresas, servicios urbanos y sociedades anónimas .....	299
2. Estructura societaria a principios del siglo XX: la Contribución de Utilidades .....	305
3. Sociedades andaluzas concesionarias de servicios urbanos a principios del siglo XX .....	307
4. Conclusiones .....	308
5. Bibliografía .....	310
× XII. LA BANCA Y LA FINANCIACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS URBANAS: EL BANCO DE BILBAO ANTES DE LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA. JOSÉ-LUIS HERNÁNDEZ-MARCO. <i>Universidad del País Vasco</i> .....	313
1. Aspectos más destacables de la banca universal española en su relación con las infraestructuras y servicios urbanos .....	314
2. El Banco de Bilbao y los mecanismos de financiación local .....	318
2.1. Crédito a largo plazo: compra para cartera de Obligaciones de empréstitos de haciendas locales .....	321

## V. EL TRANSPORTE URBANO EN A CORUÑA: DEL ABANDONO DEL TRANVÍA A LA MODERNIZACIÓN DEL SERVICIO, 1962-2005

ALBERTE MARTÍNEZ LÓPEZ

*Universidad de A Coruña*

SUMARIO: 1. De la desaparición del tranvía a la eliminación de los trolebuses, 1962-1979; 2. Crisis y reorganización del servicio, 1979-1989; 3. La gestión tranquila, la progresiva modernización y el desafío de la metropolización, 1990-2005; 4. Conclusiones; 5. Bibliografía.

En este artículo se estudiarán las principales vicisitudes por las que atravesó el transporte urbano en A Coruña en las últimas cuatro décadas, que consideramos representativo de lo acontecido en las ciudades de tipo medio<sup>1</sup>. Partiremos de la desaparición de los tranvías en 1962. Durante los años setenta se eliminan los trolebuses y en los años finales de esa década se agrava la crisis de la explotación, coincidiendo con el auge del transporte privado y la crisis económica y energética.

<sup>1</sup> Para otras experiencias en ciudades de tamaño similar, ver Núñez (1999) y Hernández Marco (2002).

Todo ello conlleva la cesión de la empresa a un nuevo grupo, que llevará a cabo importantes reformas, con fuerte contestación social inicial, a principios de los 80 para modernizar el servicio y mejorar la gestión. La consecución de un convenio con el Ayuntamiento, enmarcado a nivel estatal, dará estabilidad a la gestión hasta nuestros días.

### 1. De la desaparición del tranvía a la eliminación de los trolebuses, 1962-1979

Los años 50 y principios de los 60 conocieron la etapa de mayor crecimiento del transporte público en España, debido al fuerte dinamismo urbano y a la todavía escasa motorización privada. El transporte urbano se expandió en las grandes y medianas ciudades y se implantó en las pequeñas. El tranvía dejó paso al autobús, con el trolebús como elemento de transición.

Desde finales de los 60 y, sobre todo, en los 70 el servicio entró en crisis, desapareciendo en algunas ciudades pequeñas. Entre las causas figura el desfase entre la inflación de costes (sobre todo salariales) y la falta de flexibilidad en la adaptación de las tarifas, lo que llevó a una progresiva municipalización del servicio en algunas ciudades<sup>2</sup>. Este fenómeno, agravado por la propia crisis de las haciendas locales y su incapacidad para gestionar un servicio complejo como el transporte, acabó incrementando el déficit municipal o degradando (por descapitalización) el servicio. El aumento del parque automovilístico privado, la estructura viaria urbana no adaptable fácilmente a las nuevas necesidades del tráfico, la falta de previsión urbanística con el consiguiente incremento de los coches aparcados en las calles y la ausencia de prioridad al transporte público provocaron una creciente congestión del tráfico, sobre todo en la zona central, y un continuo deterioro de la velocidad comercial, frecuencia y regularidad del transporte público, lo que retrajo a los usuarios y perjudicó aún más la Cuenta de resultados de las compañías. Otros factores negativos fueron los cambios de hábitos (jornada continua), nuevas tecnologías (en conservación de alimentos) y la competencia del transporte laboral y escolar (Monclús y Oyón, 1996).

Esta doble acción, reducción de ingresos y aumento de costes para mantener la velocidad comercial, amenazó el equilibrio económico de las empresas. Éstas recurrieron a una doble estrategia:

<sup>2</sup> A fines de los 70 diez empresas de ciudades importantes, Las Palmas entre ellas, habían ofrecido a los ayuntamientos el rescate anticipado de las concesiones; también habían obtenido moratorias en el pago de la Seguridad Social.

- Aumento de tarifas a un ritmo muy superior al anterior.
- Intentar disminuir costes retirando material móvil, con lo que se deterioró la frecuencia.

En ambos casos la consecuencia de un servicio más caro y de peor calidad fue una mayor pérdida de usuarios. Esta espiral desembocó en una descapitalización empresarial que llevó en bastantes casos a la necesidad de municipalizar el servicio, el cual siguió siendo deficitario y provocando un creciente endeudamiento municipal.

En la urbe coruñesa la década de los 50 supuso la crisis del modelo económico tradicional. Por una parte tuvo lugar un retroceso en la actividad portuaria, y por otra, un desmantelamiento de la ya escasa estructura industrial. El siguiente decenio será una fase de reajuste al nuevo modelo de ciudad industrial, manifestado en la implantación de la Refinería de Petróleo, un Polo de Desarrollo Industrial y las ampliaciones del puerto y aeropuerto, impulsadas por el financiero Pedro Barrié de la Maza. Sus efectos demográficos se apreciarán sobre todo en la década de los 70. En términos urbanísticos, las principales actuaciones fueron los polígonos promovidos por la Dirección General de Urbanismo (Elviña, Zalaeta y Agrela-Bens), el Plan General de 1967, que supuso la destrucción de la ciudad tradicional, el aumento de la edificabilidad y la primacía al automóvil, y el desarrollo de los Planes Parciales (Precedo, 1990: 289-313).

La Compañía de Tranvías pertenecía casi desde su fundación en 1901 al Banco Pastor, entidad con fuerte presencia en los servicios públicos gallegos (agua, electricidad, transporte urbano). Su evolución después de la Guerra civil parece seguir en general pautas similares a las del conjunto de las empresas de servicios públicos, cuyo comportamiento resulta bastante homogéneo: fuerte caída de los beneficios durante los años cuarenta por la congelación administrativa de las tarifas y recuperación en la siguiente década, apoyada en el cambio de tracción (trolebús en vez de tranvía, completada en 1962) y en general en las medidas gubernamentales de respaldo ante las dificultades del sector<sup>3</sup>.

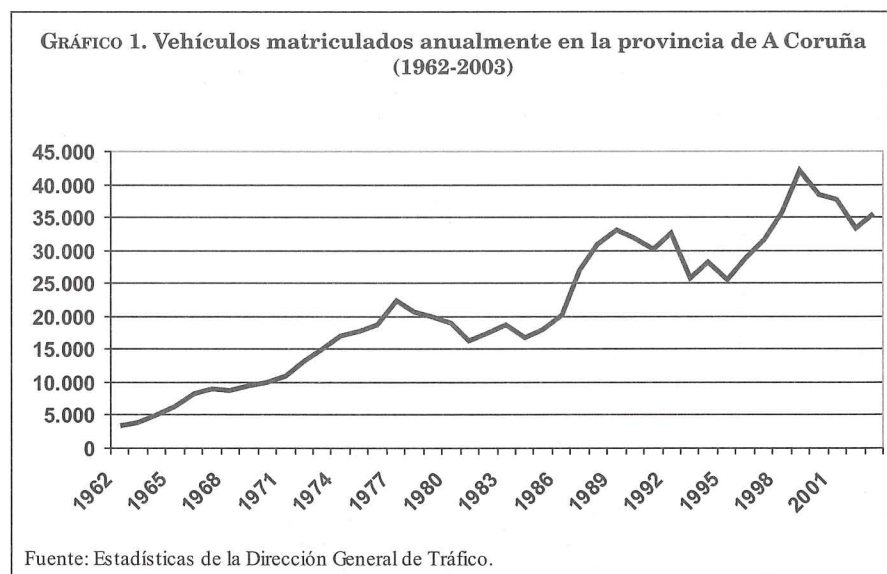
A principios de los años sesenta la situación era la siguiente: la Compañía de Tranvías había logrado restablecer su equilibrio económico, como se ha señalado *supra*, se había también completado el primer ciclo de la transición del tranvía al

<sup>3</sup> Para la historia anterior de la empresa, ver Martínez y Piñeiro (2001 y 2005); para Aguas de La Coruña, Martínez (dir.) (2004). Las fuentes básicas manejadas para este trabajo han sido las procedentes de los archivos administrativo y de transportes del Ayuntamiento de A Coruña y, en menor medida, de la propia empresa y del Registro Mercantil.

autobús mediante la sustitución de tranvías por trolebuses. Sin embargo, la ciudad se enfrentaba al reto del desfase creciente entre su obsoleta red de transporte, que apenas había aumentado en las décadas anteriores, y el fuerte crecimiento demográfico y urbanístico con la aparición de nuevos barrios periféricos desprovistos de este servicio.

Por otro lado, el Ayuntamiento se veía constreñido en su autonomía por las competencias estatales, especialmente en el caso de las líneas de trolebuses -de concesión gubernamental- y por el hecho de que el casco urbano vigente a nivel administrativo, ámbito de regulación municipal, había sido rebasado por la dinámica urbanística. Por todo ello, la estrategia municipal durante esos años va a consistir en la elaboración de un Plan de Coordinación del Transporte y en conseguir la ampliación del casco urbano a efectos de transporte. Paralelamente, se promoverá la sustitución de los trolebuses por autobuses, lo cual, además de modernizar y flexibilizar el sistema de transporte permitía al Ayuntamiento establecer su competencia sobre las líneas transformadas. Finalmente, se estimulará la creación de nuevas líneas o la prolongación de las ya existentes, con la finalidad de dar servicio a los nuevos barrios.

A todo esto, el transporte público tenía que hacer frente a la creciente competencia del automóvil privado, que comenzaba una fase de fulgurante expansión, sólo detenida temporalmente durante las crisis económicas de principios de los 80, de los 90 y del siglo XXI (Ilustración 1).



El Ayuntamiento realizó la aprobación del Plan de Coordinación del Transporte en 1962, en conexión con la petición de ampliación del casco urbano, y con la expresa condición de que no afectaría a las concesiones extraurbanas, debido a las alegaciones presentadas por sus detentadores. El Plan preveía la creación de tres nuevas líneas, que conectaban el centro con nuevos barrios y polígonos industriales.

En 1959 el Ayuntamiento solicitó la ampliación del casco urbano a efectos de transporte, en base a la creación del polígono industrial de Agrela y la Fábrica de Armas. La Compañía de Tranvías se opuso por miedo a la entrada de nuevas empresas en las futuras líneas a licitar. A partir de ahí se inició un prolongado y tortuoso forcejeo entre la corporación local y las autoridades estatales y, posteriormente, autonómicas. En síntesis, el Ayuntamiento pretendía ir incorporando los sucesivos barrios y zonas industriales al casco urbano a efectos de transporte e incluso que se asimilase casco urbano y término municipal, dada la reducida superficie de éste. De este modo podría ejercer plenas competencias para ordenar el transporte en todo el municipio<sup>4</sup>. En contrapartida, los responsables y técnicos ministeriales y luego autonómicos se mostraban reticentes, para seguir detentando sus prerrogativas y proteger los intereses de los concesionarios de líneas de cercanías. Por fin en 1985 la Xunta aprobó la nueva delimitación del casco urbano, fijando el límite en el nuevo cementerio de Feáns, con algunas condiciones para salvaguardar los intereses de la línea de cercanías existente.

Los trolebuses comenzaron a sustituir a los tranvías en A Coruña a partir de 1948, disfrutando de su época dorada durante los años cincuenta y sesenta<sup>5</sup>. Dado su carácter híbrido, serán a su vez sustituidos por autobuses durante los años setenta, para permitir la construcción de determinadas obras de infraestructura viaria como el viaducto de la Avenida de Alfonso Molina, el paso elevado de la Avenida de Fisterra, y en otras ocasiones para hacer posible calles de un solo sentido de circulación (Juan Flórez, San Andrés).

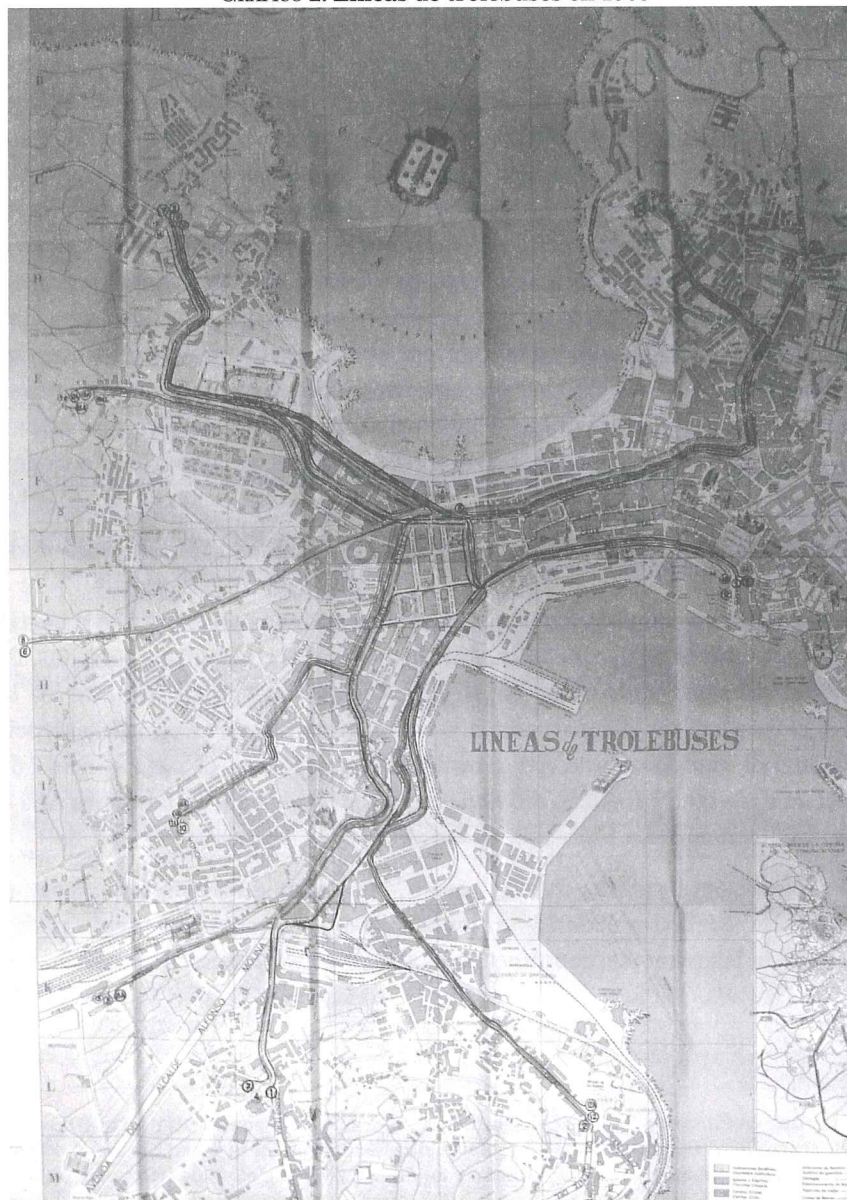
En el momento de máxima expansión, las líneas de trolebuses alcanzaban 34,20 kms. La red (Ilustración 2) mantenía, en esencia, una estructura similar a la de la época de los tranvías: comunicaba el centro económico tradicional, sito en el istmo, con las vías de acceso a la ciudad, extendiéndose a través de esos ejes y

<sup>4</sup> Hay que resaltar que, con visión de futuro, el informe de la Sección administrativa, emitido en 1978, proponía la inclusión de los Ayuntamientos limítrofes en el casco urbano a efectos de transporte, para establecer un sistema mancomunado de viajeros, algo todavía no logrado.

<sup>5</sup> Para otras ciudades españolas y europeas, ver Fraga (2001).

hacia el populoso barrio de Atochas-Monte Alto; no obstante, los nuevos barrios obreros generados al calor de la industrialización entre las Rondas de Nelle y Outeiro quedaban desatendidos, demanda insatisfecha que vendrá a cubrir la nueva empresa competidora de autobuses.

GRÁFICO 2. Líneas de trolebuses en 1968



Fuente: Archivo Administrativo del Ayuntamiento de A Coruña.

La alimentación de energía se hacía en corriente continua, desde dos subcentrales propiedad de la empresa, atendidas por personal propio especializado. El material móvil asignado a las concesiones de trolebús era de procedencia variada, tanto nacional como extranjera, de segunda mano en gran parte y reformado en los propios talleres de la empresa (Cuadro 1):

CUADRO 1. Material móvil asignado a las concesiones de trolebús, circa 1960

Número	Modelo	Fabricación	Mecánica y carrocería	Parte eléctrica	Entrada en servicio
8	Hispano-Suiza	España	Hispano-Suiza	Maquitrans	1948
7*	Vetra-Renault VBRh	Francia	Renault	Vetra	1955
6**	Pegaso 140	España	Seida	Cenemesa	
1	Vetra-Berliet VBBh	Francia	Berliet	Vetra	1960
29****	BUT	Gran Bretaña	AEC	English Electric	1958

Fuente: Informe interno de la Compañía de Tranvías. Elaboración propia

Con la progresiva y generalizada sustitución de los trolebuses por los autobuses, dejaron de fabricarse trolebuses y sus piezas de repuesto, lo que ocasionaba graves dificultades para la reposición de las piezas averiadas. Para hacer frente a estas necesidades y entre las distintas soluciones posibles<sup>6</sup>, la Compañía optó por la única realmente viable, aunque era también la más cara: construir en los propios talleres las piezas que se necesitasen. Ello obligó a la empresa a dotarse de un taller provisto de instalaciones y operarios en cantidades excesivas dado el volumen de la Compañía<sup>7</sup>. En dicho taller existían las siguientes secciones: Taller de Electricidad, Taller de Montaje, Taller de Mecanismos de Carrocería, Taller de

\* Comprados a Trolebuses de Arosa, nuevos.

\*\* Carrocería y parte mecánica modificadas en la empresa.

\*\*\* Procedentes de una subasta de la London Transport Executive en 1958, con diez años de uso. Al principio se trajeron once unidades, luego adquirió las restantes a Tranvías de Pontevedra y a Tranvías Eléctricos de Vigo, en distintas fechas. Se reformó la carrocería en los talleres de la empresa, suprimiéndose el segundo piso, con el fin de facilitar su paso por algunas calles estrechas o con demasiada pendiente.

<sup>6</sup> Las otras dos eran encargar las piezas a nuevos proveedores o adaptar los trolebuses. En el primer caso no se encontraron fabricantes, el precio era muy alto o el rendimiento bajo. En la segunda opción, no era fácil encontrar equivalencia de funciones y facilidad de adaptación al resto del vehículo.

<sup>7</sup> La teoría de los costes de transacción mantiene que una empresa tenderá a internalizar aquellas actividades en que se vean implicados activos muy específicos y con transacciones frecuentes.

Carrocerías, Taller de Ajuste, Herrería, Fragua y Fundición, Taller de Línea Aérea. La mayor parte del personal de Talleres procedía de conductores de tranvías y de cobradores, cuyas funciones desaparecían, siendo readaptados mediante cursos específicos de formación.

La situación se agravó desde 1966, con las importantes obras de urbanización y mejora de accesos. Hubo cortes en diversas calles y otras desaparecieron. Se produjo una reorientación del asentamiento de la población, en desajuste con la red de transporte tradicional. Como consecuencia de todo ello se interrumpió parcial y temporalmente el servicio mediante trolebuses, sustituido provisionalmente con autobuses.

Por otro lado, el desplazamiento del núcleo de población que servían estas líneas, así como el aumento de la congestión del tráfico, provocaron la necesidad de aumentar el número de unidades en ruta si se quería mantener la frecuencia y capacidad del transporte. Ello originó elevadas inversiones por parte de la empresa en autobuses<sup>8</sup>, con perspectiva de funcionar sólo hasta la finalización de las obras (dos o tres años) y con una energía más cara. Implicaba además una mayor complejidad del parque móvil, con la necesidad de dotarse de personal preparado para su mantenimiento y reparación.

Para hacer frente a estos problemas la empresa redujo personal en los vehículos, implantando en los autobuses la figura del conductor-cobrador. Por otro lado, se reciclaron los cobradores sobrantes mediante cursos del PPO (Mecánico Diésel, Conductor, Electricidad del Automóvil, etc.).

A pesar de estas reformas el parque móvil continuó deteriorándose, llevando a la Compañía en 1972 a solicitar nuevas sustituciones de trolebuses mediante autobuses, pues ya no era posible garantizar la seguridad de los mismos. Estos cambios permitieron una importante reducción del trabajo de talleres y, consiguientemente, del personal preciso, pues ahora había sólo dos modelos de vehículos y se había reducido significativamente el número de trolebuses, con lo que se utilizaban piezas del desguace para ellos.

Ya en 1965 la Compañía de Tranvías había presentado un escrito solicitando la sustitución paulatina de trolebuses por autobuses debido a la dificultad para adquirir nuevos trolebuses. El ingeniero municipal informó favorablemente por razones técnicas y estéticas, por tener más flexibilidad y posibilidad de variación de líneas, si bien resaltó la diferente legislación que les afectaba. Señaló también

<sup>8</sup> Se adquirieron diez autobuses Leyland de segunda mano a la EMT madrileña.

que las concesiones de autobuses dependían del Ayuntamiento, siendo de su competencia la inspección y reglamentación de dicho servicio, y también en su beneficio el canon y la reversión. La comisión municipal consideró acertada la petición de la Compañía, pero estimaba que existían problemas como la falta de competencia municipal en las concesiones de trolebuses y el diferente régimen jurídico aplicable a las concesiones de autobuses.

En 1970 la Dirección General de Transporte autorizó la sustitución provisional en las líneas Juan Flórez-Estación de ferrocarril y Juan Flórez-Monelos durante la realización de dichas obras. El Proyecto y Programa definitivos se presentaron de acuerdo a la Ley de 21/7/1973, que regulaba la transformación de líneas de trolebús por autobuses y atribuía la competencia exclusiva del transporte urbano a los Ayuntamientos, permitiendo así un planteamiento general del transporte público.

En 1978 la Dirección General de Transportes autorizó la sustitución de trolebuses por autobuses y la transferencia de las líneas al Ayuntamiento con las siguientes condiciones:

- El producto de la enajenación se destinaría a la adquisición de los materiales necesarios para la prestación del nuevo servicio.
- Mantenimiento de los itinerarios.
- Las tarifas a aplicar serían las vigentes en esa fecha.
- 25 años de concesión desde la finalización de la concesión de cada línea de trolebuses.
- La transformación se haría en un máximo de tres meses.

En ese momento la Compañía de Tranvías explotaba 21 líneas de trolebuses y cuatro de autobuses (Ilustración 3). La red era bastante similar a la de la década anterior (Ilustración 2). Las principales diferencias consistían en el estiramiento de las líneas hacia los límites municipales, como las entradas de la ciudad (Avda de Fisterra hasta San Xosé, Lavedra hasta a Pasaxe), Castro de Elviña-Universidad y Someso, además del incipiente eje a lo largo de la Ronda de Outeiro.

Once Asociaciones de Vecinos solicitaron que se aplazase la concesión hasta después de las elecciones municipales de 1979 por:

- 1) La trascendencia de la concesión, a 25 años, que podría hipotecar la capacidad de decisión de la nueva corporación democrática.
- 2) La negativa de ambas empresas, Compañía de Tranvías y Autobuses Urbanos, a someterse a la petición municipal de una auditoría que justificase la subida de tarifas propuesta.

3) Las dos empresas habrían cometido graves irregularidades como la invasión de itinerarios y la supresión de líneas y de refuerzos.

El Comité de Empresa presentó alegaciones, similares a las de las Asociaciones de Vecinos y solicitaba lo mismo, y a mayores hacía hincapié en las difíciles condiciones laborales derivadas de la negativa patronal a negociar. En su opinión, se pretendía descapitalizar la Compañía de Tranvías, traspasando los beneficios a Autobuses Urbanos, para justificar un expediente ficticio de crisis que permitiría a la Compañía de Tranvías desprenderse de parte de su plantilla e incluso hacer entrega de la Compañía a Autobuses Urbanos, cosa no difícil teniendo en cuenta que ambas empresas, en la práctica, estaban dirigidas por las mismas personas.

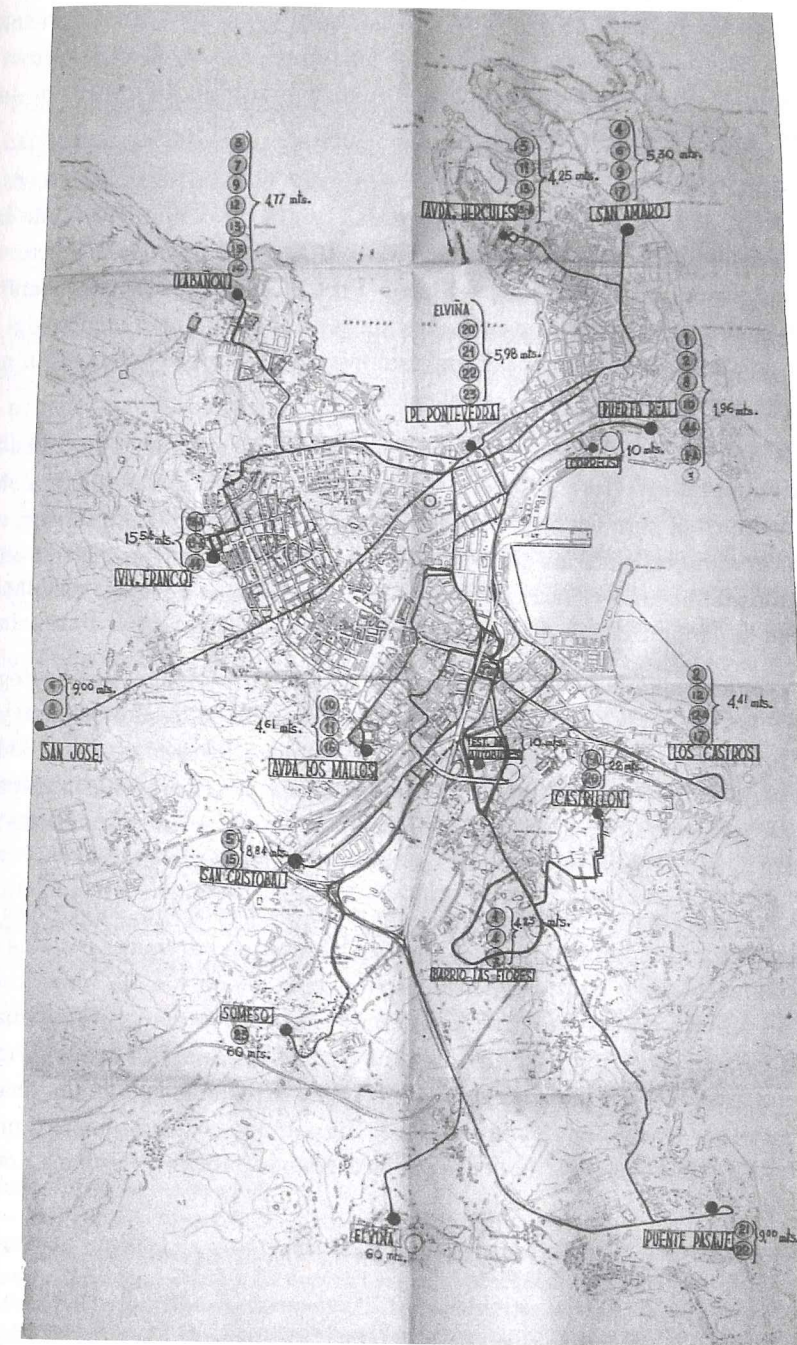
El Ayuntamiento desestimó estas peticiones, por considerar urgente la reforma del transporte público, y aprobó la concesión directa a la Compañía de Tranvías.

En definitiva, en 1979 desaparecieron los trolebuses de A Coruña –los últimos de España–, sin que el cambio de tracción generase malestar en la opinión pública ni un debate sobre la oportunidad de la sustitución de la tracción eléctrica por la del gasóleo, justo en los momentos álgidos de la crisis del petróleo. La política gubernamental de retrasar y amortiguar el traslado de dichas alzas a los consumidores, junto a la ausencia generalizada de sensibilidad medioambiental, unido todo al contraste simbólico entre la «obsolescencia» del trolebús frente a la «modernidad» del autobús, explican que el tránsito se realizase sin pena ni gloria. El hecho de que la sustitución de líneas permitiese que las concesiones dependiesen de los Ayuntamientos fue también otra baza a su favor, reforzada por la legislación promotora de 1973, aprobada antes de la crisis petrolífera.

Por otro lado, las concesiones mediante autobuses permitían una mayor posibilidad de competencia, aspecto que también fue explotado por el Ayuntamiento para mejorar las condiciones ofertadas por las empresas. Precisamente será Autobuses Urbanos de La Coruña la que irrumpa agresivamente en el mercado local y acabe absorbiendo a la Compañía de Tranvías de La Coruña.

A lo largo de los años 60 y debido a la expansión demográfica y urbanística, tuvo lugar la creación de nuevas líneas o la prolongación de varias de la ya existentes, con el fin de conectar los nuevos barrios periféricos con el centro histórico. En el trasfondo de esta situación se movía, por un lado la competencia entre dos empresas rivales en el transporte urbano coruñés: la Compañía de Tranvías, que había ejercido el monopolio hasta esos momentos y que aspiraba a seguir manteniéndolo aprovechando las ventajas jurídicas de sus concesiones de líneas de trolebuses, y la recién creada Autobuses Urbanos de La Coruña, concesionaria de una

GRÁFICO 3. Líneas en 1978



Fuente: Archivo Administrativo del Ayuntamiento de A Coruña.



única línea de autobuses, periférica y que pretendía ampliar mediante prolongaciones por los nuevos barrios. Por otro lado estaba el Ayuntamiento, interesado en promover líneas de autobuses, considerados más «modernos» y flexibles, cuya concesión, canon y reversión recaían sobre el Ayuntamiento, a diferencia de las de trolebuses, de competencia estatal.

En 1963 Francisco Ledo Ledo y Manuel Castro García-Rego, testaferros del empresario Isaac Prada, solicitan al Ayuntamiento la concesión de una de las líneas contempladas en el recién aprobado Plan de Coordinación de Transporte, la línea de autobuses Porta Real-Torre-Riazor- Porta Real. Se pretendía atender la demanda de sectores urbanos no cubiertos por las líneas vigentes, dentro del Plan de Coordinación y sin interferir las concesiones vigentes, estableciendo un nuevo servicio con autobuses que bordease el casco urbano.

En la preceptiva subasta se presentaron dos proposiciones: Francisco Ledo Ledo y Manuel Castro García-Rego, y Compañía de Tranvías. Esta última obtuvo mayor puntuación, pero los peticionarios se acogieron al derecho de tanteo, con lo que resultaron adjudicatarios en 1965. Un año después, y contraviniendo una de las cláusulas de la concesión, Francisco Ledo traspasó ésta a Isaac Prada Moral<sup>9</sup>, que utiliza la denominación Autobuses Urbanos de La Coruña<sup>10</sup>.

Una vez conseguida la introducción en la ciudad de A Coruña, la estrategia de la nueva empresa consistirá en ir prolongando, de un modo legal o de facto y apoyándose (quizá estimulando) en las peticiones vecinales, su concesión inicial hacia los nuevos yacimientos de demanda, situados en los barrios periféricos, para ir comiéndole las posibilidades de expansión a su competidora, la Compañía de Tranvías, hasta finalmente hacerse con ella, como veremos más adelante.

Autobuses Urbanos actúa con mayor rapidez y agresividad, saltándose a veces la legalidad, atendiendo las demandas de las nuevas barriadas creadas entre las Rondas de Nelle y Outeiro. Estos barrios, creados en los 50, masificados y destinados a inmigrantes del rural, seguían un esquema anular, y planteaban serios problemas de conexión con el resto de la trama urbana y de transporte, que seguía una estructura radial (Precedo, 1990: 310). Utiliza las peticiones vecinales como argumentos (acompaña habitualmente las peticiones de ampliación con pliegos de firmas); amenaza veladamente con desórdenes públicos<sup>11</sup>; publica notas de

<sup>9</sup> Creó empresas de transporte urbano en otras ciudades (Lugo y Linares) y participó también en el sector inmobiliario y de la pizarra.

<sup>10</sup> No hay constancia de su constitución legal, ni se inscribe en el Registro Mercantil.

<sup>11</sup> De hecho, al interrumpirse el servicio ilegal el 12/2/1968 hubo un conato de manifestación de protesta por parte de los usuarios.

prensa en contra de la Compañía de Tranvías, etc. Usa además, en su propia denominación y vehículos, los autobuses, símbolo de modernidad frente a los denostados trolebuses.

Por su parte, la Compañía de Tranvías parece actuar a la defensiva, con menor capacidad de reflejos, reproduciendo un anquilosamiento en sus métodos de gestión y explotación, similar al simbolizado por el tipo de vehículo empleado, los trolebuses. Trata, por otro lado, de buscar el respaldo de sus propios empleados<sup>12</sup> y de las autoridades insistiendo recurrentemente en la necesidad de garantizar los puestos de trabajo.

Nos encontramos ante el fin de un ciclo del transporte urbano, el representando por el tranvía-trolebús, que se corresponde también con un modelo empresarial, basado en el fuerte respaldo financiero necesario para crear una cara infraestructura de base eléctrica. Estaríamos ante el contraste entre una compañía «madura» y una compañía «empresarial». Coincide, por otra parte, con el parcial abandono de los servicios públicos urbanos (excepto el buque insignia eléctrico de Fenosa) por parte del Banco Pastor<sup>13</sup>. Se correspondería, a un nivel más amplio, con la crisis del modelo económico coruñés y la sustitución parcial de los grupos empresariales tradicionales por otros más dinámicos, relacionados con los cambios acontecidos en la estructura económica local (Precedo, 1990: 289-291).

Un elemento importante a la hora de analizar el transporte urbano es la incidencia de las líneas extraurbanas, en especial las de cercanías, que servían al hinterland coruñés. En este tipo de transporte se presentará una pugna, soterrada o abierta, entre el deseo de las empresas y de sus clientes por acceder hasta el centro urbano y el afán municipal por canalizar este tráfico hacia un punto redistribuidor (Estación de Autobuses, que empezará a funcionar a principios de los 70), donde conectaría con las líneas urbanas, secundado por la Compañía de Tranvías, deseosa de mantener el monopolio del espacio urbano.

Como ya hemos indicado *supra*, en 1965 se inicia la competencia en el transporte urbano coruñés con la creación de Autobuses Urbanos de La Coruña por parte de Isaac Prada<sup>14</sup>. En 1968 el abogado Jaime Hervada y Fernández-España

<sup>12</sup> El Comité de Empresa denunció en 1968 y 1978 la invasión por Autobuses Urbanos de La Coruña de líneas de la Compañía de Tranvías.

<sup>13</sup> En 1968 cede Aguas de La Coruña al Ayuntamiento.

<sup>14</sup> También en Granada se implantaron a finales de los 50 pequeñas empresas de autobuses que proporcionaban servicio a los nuevos barrios no atendidos mediante tranvías. En 1962 una nueva empresa, vinculada a un general con buenos contactos en el Pardo, se hizo con la concesión total del transporte urbano, desplazando a la antigua compañía de tranvías a las líneas suburbanas (Núñez, 1999: 123-124).

(director-gerente), José Antonio Quiroga Piñeyro (presidente) y otros socios minoritarios adquieren la parte mayoritaria que poseía el Banco Pastor en la Compañía de Tranvías. En ese año, la Compañía de Tranvías presentó al Ayuntamiento unas Bases de Convenio entre ambas entidades. En la exposición de motivos alude a la tradicional colaboración entre ambas entidades y a la necesidad de transformación de las líneas de trolebús en autobuses. Para ello considera que lo más idóneo es agrupar las diferentes compañías que operan en la ciudad «y suprimir de esta forma, posibles competencias con su secuela de explotaciones deficitarias e inconvenientes y las reclamaciones y dificultades inherentes a una simultánea explotación y ocupación de la vía pública. Por si esto fuera poco, aquella agrupación permitirá coordinar los servicios urbanos, hacerlos más eficientes, más económicos y, en definitiva, más reproductivos».

Se propone un sistema más flexible que el de la concesión, mediante una Comisión Mixta Ayuntamiento-Compañía de regulación y seguimiento. Ensalza la bondad de las concesiones largas, que proporcionan estabilidad a las empresas.

En definitiva, la Compañía de Tranvías, ante la competencia surgida, trataba de afianzar su monopolio, extendiendo sus concesiones y blindándolas, ligando todo con la transformación del sistema de tracción. A pesar de varias cláusulas claramente abusivas, es interesante esta propuesta porque adelanta algunos elementos posteriores como la figura del Convenio y la fórmula polinómica, creados para garantizar la estabilidad de la gestión luego de la crisis de los setenta. No hay constancia de que se llegase a firmar dicho Convenio.

En 1972 Autobuses Urbanos de La Coruña se va a hacer con la Compañía de Tranvías, por mediación de la Empresa Botas Blanco S. A.<sup>15</sup>, probablemente por las malas relaciones precedentes entre ambas compañías<sup>16</sup>. La familia Botas poseía la empresa Tranvías de Ferrol (la sigue detentando en la actualidad) y la Empresa Monforte, creada esta última en 1973, y dedicadas ambas al transporte.

En 1979, en sesiones conjuntas de Autobuses Urbanos de La Coruña, Compañía de Tranvías y sus respectivos Comités de Empresa se tomó la decisión de fusio-

<sup>15</sup> Esta sociedad anónima, constituida el 23/3/1971, tenía por objeto gestionar concesiones de transporte, explotar salas de espectáculos, construir edificios y crear todo tipo de empresas.

<sup>16</sup> En efecto, el 6 de abril de ese año la Compañía de Tranvías confiere poder a la Empresa Botas Blanco S. A. para que le gestione sus asuntos. Al mes siguiente se escritura en Ferrol una sustitución de poder, por la cual José Antonio Botas Piñón, consejero delegado de la Empresa Botas Blanco S. A., comparte solidariamente esas facultades con Manuel Castro García-Rego e Isaac Prada Moral, reservándose la Empresa Botas Blanco S. A. el derecho de revocar esa sustitución.

nar ambas compañías. Para ello, las dos empresas solicitaron al Ayuntamiento, con el refrendo de los representantes sindicales, autorización para que Autobuses Urbanos de La Coruña cediese a la Compañía de Tranvías la explotación de la línea Porta Real-Torre-Riazor-Porta Real, con sus prolongaciones.

La Compañía de Tranvías aprobó por unanimidad el 30/5/1979 la compra de Autobuses Urbanos de La Coruña por doce millones de pesetas. El pago se efectuaría mediante la ampliación de capital autorizada en la misma Asamblea.

Los Prada introducirán nuevos criterios de gestión empresarial, tendentes a recuperar un perfil propiamente de empresa privada, frente al carácter casi de empresa pública y de semifuncionarización que había adquirido la fisonomía de la Compañía de Tranvías en las últimas décadas. Se buscará agilizar y modernizar la gestión para sanear una cuenta de resultados en difícil situación debido al contexto de crisis del sector. Todo ello se verá acompañado de ajustes de plantilla y de un endurecimiento de las relaciones laborales. Se mantendrá, no obstante, la prolongada permanencia de los Consejos de Administración y gerentes. En efecto, si bajo la presidencia de Barrié el Consejo de Administración no había apenas variado, salvo relevos generacionales, desde 1951, lo mismo sucederá bajo el control de la familia Prada hasta la actualidad. Siguiendo la tónica dominante en las empresas del grupo Pastor (Aguas de La Coruña, por ejemplo), los cargos de gerencia y secretaría estaban asignados a determinadas familias (Fernández España en la gerencia y Salorio y luego Pérez Ardá en la secretaría). En el caso de la etapa posterior a 1973 la gerencia será ejercida por la familia Prada con el concurso desde principios de los 80 de Wenceslao López Alvargonzález, yerno de Isaac Prada.

## 2. Crisis y reorganización del servicio, 1979-1989

Coincide esta etapa con el impacto de la crisis económica en la ciudad, no tan intensa como en otras urbes debido a su menor dependencia industrial y al hecho de haber ya realizado anteriormente una reestructuración de su tejido industrial. Es el momento de tránsito de la ciudad industrial a la terciaria, con la implantación de grandes superficies comerciales, que reforzarán o implantarán nuevos centros de demanda de transporte (Precedo, 1990: 313-316).

La situación económica de las compañías de transporte se había ido deteriorando en los últimos años. Por un lado estaba la inflación de costes derivada de la crisis económica y de las reivindicaciones sindicales en el contexto de la transición política, por otro un incremento de tarifas insuficiente e irregular, que no propor-

cionaba un marco estable a la gestión empresarial. En el caso coruñés, una vez conseguidas la unificación municipal de las concesiones y la fusión empresarial, los objetivos a alcanzar serán, por parte municipal, la redacción de un Plan global y actualizado de Transporte Urbano (pendiente todavía la modificación del casco urbano a efectos de transporte) y, en paralelo y por parte empresarial, la consecución de un marco tarifario estable que garantizase automáticamente el equilibrio económico de la explotación. A todo ello, y no sin dificultades, se encaminarán los esfuerzos durante la década de los ochenta.

El Reglamento de Servicios de las Corporaciones Locales de 17/6/1955 regulaba en sus art. 148 y siguientes el régimen tarifario de las concesiones de servicios públicos locales. En base a dicha normativa y al clausulado de los respectivos Pliegos de condiciones se tramitaron los incrementos de precios en el transporte urbano hasta principios de los 70. Durante esos años parece existir una postura más comprensiva entre los técnicos ante las demandas empresariales, mientras que los representantes de la Administración, local o sindical, se muestran contrarios a las alzas de tarifas, en su afán de seguir manteniendo unos precios políticos en los servicios públicos, aunque más a costa de las empresas que de las administraciones. Sin embargo, esta normativa fue afectada por las reglamentaciones del Gobierno en materia de precios<sup>17</sup>. A partir de ese momento la potestad tarifaria pasa de hecho de la Administración local a la del Estado.

En 1979 la Asociación Nacional de Transportes Colectivos Urbanos de Viajeros de Superficie aprobó un Informe para justificar aumento de tarifas y la elaboración de un nuevo modelo objetivo y general para modificarlas. Las principales razones esgrimidas eran las siguientes:

- a) Los elementos del coste (vehículos, recambios, gasoil, cubiertas, seguros) tenían un carácter general, dada la estandarización de materiales e instalaciones del sector, y estaban sometidos a autorización administrativa.
- b) Los costes laborales venían fijados por los Convenios Colectivos y el Salario Mínimo Interprofesional.

<sup>17</sup> En este sentido, la primera norma que le afectó fue el decreto de 3/10/1966 del Ministerio de Comercio. Posteriormente el 5/10/1972 el Ministerio de Comercio suscribió con el Sindicato de Transporte un Convenio para la Ordenación de Precios de los Servicios Públicos Regulares de Transporte de Viajeros en Autobús. El Decreto 20/12/1974 incluía el Transporte urbano entre los precios autorizados, correspondiendo la solicitud al Presidente del Sindicato Nacional, el informe a la Junta Superior de Precios y la aprobación al Consejo de Ministros. Permitía subidas inferiores al 3% a los Ayuntamientos. El Decreto de 27/8/1977 atribuyó la competencia en materia de precios de los servicios públicos locales a los Gobernadores Civiles, previo informe de los Ayuntamientos y de las Comisiones Provinciales de Precios.

- c) La sujeción a unos criterios objetivos mejoraría la eficiencia empresarial. Ello no obstaba para que, si existiesen condiciones específicas de explotación, se tuviesen en cuenta los casos particulares.
- d) Una política de incrementos diversos y heterogéneos provocaba trastornos en el servicio.
- e) Se pretendía también desdramatizar el problema tecnificándolo, objetivándolo y detrayéndolo de decisiones subjetivas y discrecionales.

Para ello, se proponía una fórmula de descomposición tarifaria, para la cual existían dos opciones:

- 1) Tomar como referente los criterios adoptados en las peticiones de aumento de tarifas planteados en los últimos cuatro años por la Asociación de Empresas del Sector. No se consideraba la más idónea pues se trataba de una media matemática del sector y no reflejaba la estructura de costes de una empresa media, ya que las grandes empresas municipales de Madrid y Barcelona distorsionaban la media (poseían 2.500 de los 6.500 vehículos del sector y mantenían tarifas políticas, respaldadas por créditos extraordinarios del Estado, que encubrían crecientes déficit).
- 2) Elaborar una nueva fórmula. Se basaría en la propuesta presentada en 1976 por la Agrupación Nacional de Transporte Urbano en Autobuses y Microbuses ante el Ministerio de Gobernación, que reflejaba la estructura de costes de una empresa de tipo medio bien gestionada. La descomposición de la fórmula era la siguiente:

$$\text{Tarifa Año N/Tarifa Año 0} = (0,55 + (\text{Salario Mínimo Año N/ Salario Mínimo Año 0}) + 0,12 + (\text{gasoil Año N/ gasoil Año 0}) + 0,10 + (\text{Vehículo Año N/ Vehículo Año 0}) + 0,08 + (\text{Coste de la vida Año N/ Coste de la vida Año 0}) (1+(15/85)).$$

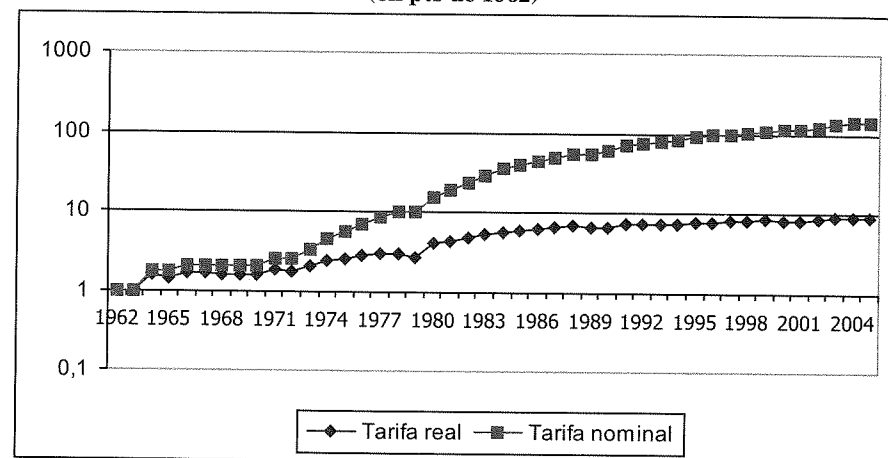
La descomposición numérica de los factores<sup>18</sup> base de la tarifa sería:

Mano de obra .....	55
Combustibles y lubricantes.....	12
Amortización de vehículos.....	10
Auxiliares y varios.....	8
Beneficios.....	15

<sup>18</sup> El factor mano de obra se revisaría según el Salario Mínimo Interprofesional o, en su defecto, el Convenio. El factor combustible en función de la variación en su precio. El factor amortización de vehículos en función del precio franco fábrica de los mismos. El factor Auxiliares y varios en función del índice oficial del coste de la vida.

A partir de los años 70, pero sobre todo a principios de los 80 -con la adopción de la citada fórmula polinómica-, el aumento de tarifas en A Coruña va a superar ampliamente la inflación, permitiendo recuperar la depreciación de las décadas anteriores y sanear, consiguientemente, la cuenta de resultados de la Compañía (Gráfico 4).

GRÁFICO 4. Tarifa nominal y tarifa real del billete ordinario, 1962-2005 (en pts de 1962)



Fuente: Estadillos de la Compañía de Tranvías. Elaboración propia.

La transformación de las líneas de trolebús en otras de autobuses motivó que en 1979 el Ayuntamiento iniciase la tramitación de un expediente para la reestructuración del transporte urbano al objeto de facilitar servicio a todas las zonas que lo requiriesen. Se elaboró un Plan de Coordinación de Transporte; para ello se partió de las premisas siguientes:

- Que las dos empresas actuales se fusionasen, lo que estaba en vías de realización.
- Extender el transporte urbano a toda la población del municipio.
- Tener en cuenta la forma y topografía de la ciudad.
- Considerar las diversas características de los asentamientos urbanos de la ciudad.
- Tener en cuenta la infraestructura vigente y prevista.
- Hábitos de los coruñeses.
- Que los barrios quedasen intercomunicados, con un solo trasbordo.
- Demanda de servicio de las actuales líneas.

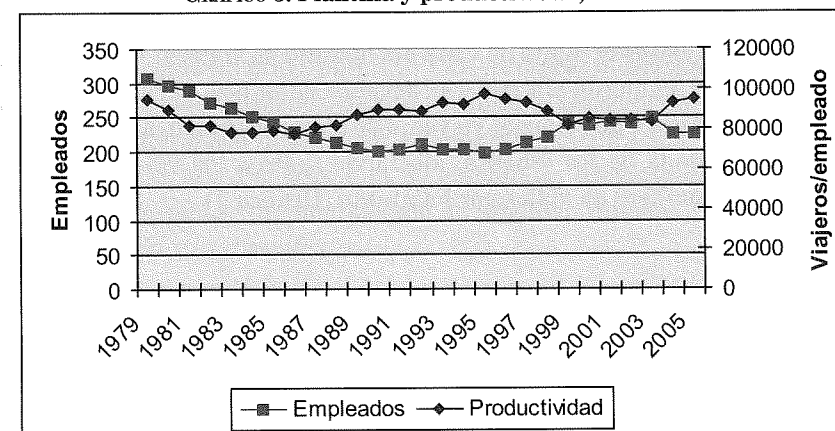
En base a lo anterior se llegó a las siguientes conclusiones:

- Las líneas de gran recorrido, excepto las de las zonas industriales, deberían tener su terminal en Juana de Vega-Plaza de Pontevedra (centro histórico).
- A través de los cinturones de la Ronda de Nelle, ya terminada, y de la Ronda de Outeiro, donde se pudiese -por estar todavía en construcción-, se deberían establecer comunicaciones Este-Oeste, ya que había gran demanda y población, entre las estaciones de ferrocarril y autobuses y la zona escolar y universitaria.
- Interconexión de los barrios a través del istmo.
- Establecer líneas de circunvalación a ambos lados de Juana de Vega que permitiesen, con un solo trasbordo, desplazarse a cualquier punto de la ciudad.

Como consecuencia de todo ello se elaboraron 17 líneas, con sus itinerarios, zonas de influencia, frecuencia y número de vehículos.

En paralelo a esta reestructuración del transporte la Compañía acometió un drástico proceso de ajuste de plantilla para reducir costes, una vez completada la fusión de las dos empresas existentes y aprovechando el cambio de tracción, que permitía reducir los puestos de conductor y cobrador de los trolebuses al de conductor-cobrador de los autobuses. Este proceso continuó durante toda la década de los ochenta, que significó una pérdida de más del 50% de los efectivos. A pesar de ello la productividad laboral descendió hasta mediados de los ochenta, lastrada por la fuerte caída en el número de viajeros transportados (Gráfico 5).

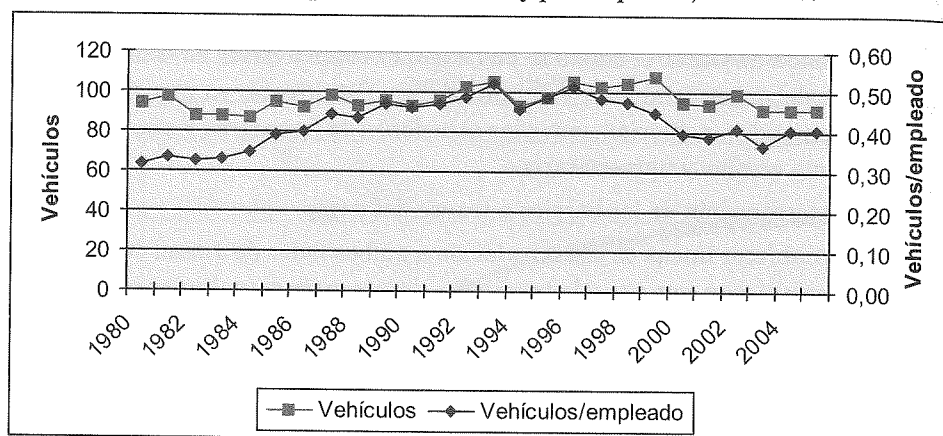
GRÁFICO 5. Plantilla y productividad, 1979 - 2005



Fuente: Estadillos de la Compañía de Tranvías de La Coruña. Elaboración propia.

Por el contrario, el parque móvil se redujo sólo ligeramente y durante los primeros años, con lo que el ratio capital por empleado mejoró substancialmente, después de unos años iniciales de estancamiento (Gráfico 6).

GRÁFICO 6. Parque móvil absoluto y por empleado, 1980 - 2005



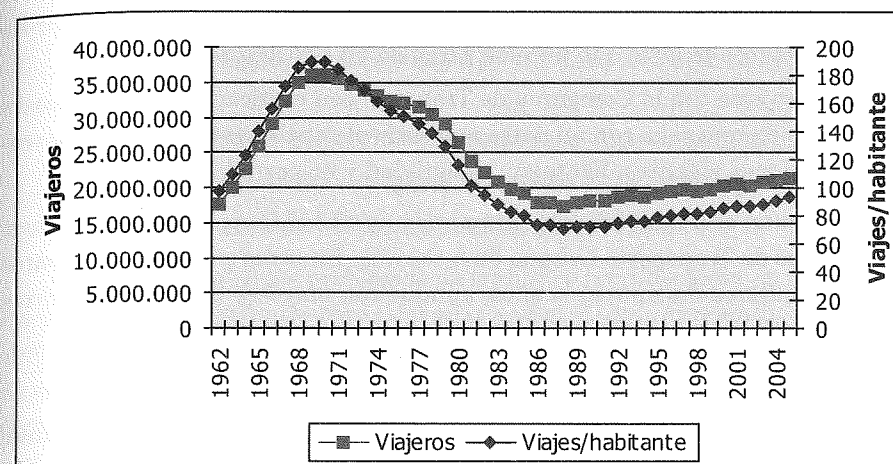
Fuente: Estadillos de la Compañía de Tranvías de La Coruña. Elaboración propia.

El ingeniero municipal redactó un anteproyecto que fue sometido a información pública, con audiencia expresa a las Asociaciones de Vecinos y realización de una encuesta. En 1980 el Ayuntamiento aprobó el estudio técnico, con la incorporación de las sugerencias consideradas justificadas, y las bases del convenio con la Compañía de Tranvías para el establecimiento, con carácter experimental durante tres meses, de las nuevas líneas contempladas en el plan. Finalmente, el 27/3/1981 el Ayuntamiento aprobó el Plan de Coordinación de Transporte.

Los resultados, desde el punto de vista del número de viajeros transportados, no fueron buenos, y siguieron sin mejorar después de la fase experimental<sup>19</sup>. La fuerte caída en el número de usuarios ya venía de algunos años atrás y continuará durante toda la década de los ochenta, afectando tanto a los valores absolutos como, algo más, al número de viajes por habitante (Gráfico 7).

<sup>19</sup> El descenso fue de un 12,6% entre marzo-mayo respecto al trimestre noviembre 1980-enero 1981; un 7% en las líneas no modificadas y un 23,6% en las modificadas.

GRÁFICO 7. Viajeros y viajes/habitante, 1962-2005



Fuente: Estadillos de la Compañía de Tranvías de La Coruña<sup>20</sup>. Elaboración propia.

En 1986 el concejal de Transporte presentó un informe sobre el transporte urbano. En él resaltaba el desfase entre la legalidad de las concesiones, con seis líneas de distinta caducidad (entre 2004 y 2028) que seguían el trazado de los antiguos tranvías y trolebuses y la realidad de la trama urbana actual. Para obviar este desfase, las Corporaciones Locales habían aprobado sucesivos Planes de Coordinación (1980, 1985) para dotar, por la vía de hecho, a los nuevos barrios periféricos de transporte público mediante nuevas líneas. En el último, el número real de líneas era de 21. Esta inadecuación planteaba serios problemas: provisionalidad, dificultad en la aprobación del casco urbano, imposibilidad de realizar una planificación a medio y largo plazo, etc.

Por otro lado, la ausencia de Pliego de condiciones y de Reglamento de Régimen Interno suponía un grave perjuicio a los intereses municipales, por carecer de instrumentos legales modernos, debiendo acudir al obsoleto Reglamento de Servicios, que no contemplaba muchas situaciones como tarificación, fiscalización, régimen disciplinario, etc. Por todo ello, se elaboró un proyecto de Convenio con la Compañía de Tranvías y de Reglamento de Régimen Interno. Planteaba dos vías de regularización y unificación:

- 1) Rescate de las líneas y celebración de concurso posterior. Tenía como principal ventaja el adjudicar a quien ofreciese las mejores condiciones.

<sup>20</sup> Entre 1966-1976 son estimaciones propias, que engloban a las dos compañías existentes: CTC y AUC.

Como inconvenientes: el rescate anticipado, con su problema de valoración; de quedar desierto y no continuar la Compañía de Tranvías, el Ayuntamiento tendría que hacerse cargo de un servicio deficitario.

- 2) Convenio con la Compañía de Tranvías, con unificación de las concesiones en una sola, con un plazo que sería el vencimiento medio de las concesiones vigentes. Ventajas: su agilidad y no perjudicar a terceros.

Finalmente, el 1/12/1986 el Ayuntamiento aprobó el Convenio y el Reglamento del Servicio de Transporte Urbano de A Coruña. En otras ciudades se firmaron convenios similares durante esos años, aunque con mayores mecanismos de control municipal<sup>21</sup>.

Los aspectos más significativos del Reglamento eran los siguientes:

- a) En caso de que las modificaciones del servicio ordenadas por el Ayuntamiento supusiesen un desequilibrio económico de la empresa y no tuviesen repercusión en la tarifa equilibrio, el Ayuntamiento debería indemnizar a la empresa.
- b) El Ayuntamiento tendría el derecho de fiscalizar la gestión del concesionario, pudiendo inspeccionar el servicio, así como los datos económicos de la Empresa.
- c) En la revisión de tarifas se tendría en cuenta la fórmula polinómica aprobada en 1977 para toda España.
- d) Se unificaban todas las concesiones en una sola, con vencimiento en 2024.

Este nuevo marco normativo tenía las siguientes ventajas:

- Seguridad para la empresa en el largo plazo, que facilitaba la planificación e inversión.

<sup>21</sup>Así, por ejemplo, el Ayuntamiento de Zaragoza aprobó en 1982 un Convenio de concesión con Transportes Urbanos de Zaragoza S. A. Se establecía un sistema de retribución a la empresa mediante certificaciones mensuales realizadas por el Ayuntamiento en función del kilometraje y de la recaudación, ambos bajo control municipal. Del producto del número de kms efectuados en el mes por el precio unitario de los mismos, fijado mediante una fórmula polinómica revisada cada año y sometida a auditoría cada cinco años, se deducía la cantidad resultante de la venta de billeteaje, bono-bús, abonos anuales, etc, durante el mismo período; el resultado daba lugar a la oportuna compensación por insuficiencia tarifaria. De esta forma se mantenía el equilibrio económico de la explotación, conservando el Ayuntamiento libertad para fijar las tarifas según su política social y de transporte. El coste anual para el Ayuntamiento de la insuficiencia tarifaria era de unos 400 millones de pts (12-15% del coste del servicio), cubierto en un 80% por la subvención estatal prevista en los Presupuestos Generales del Estado.

- Adecuación continua de la red a las necesidades cambiantes de la ciudad.
- Clarificación de los derechos y deberes de concesionario, Ayuntamiento y usuarios.
- Fiscalización e inspección constantes por el Ayuntamiento.
- Mantenimiento del equilibrio financiero de la empresa.
- Especificación de las características del servicio.

A finales de los 80 los problemas de tráfico se recrudecieron en A Coruña por las múltiples e importantes obras llevadas a cabo. El Ayuntamiento encomendó en 1987 al consulting CIISA (Consulting e Ingeniería Industrial S. A.) la elaboración de un estudio integral del tráfico y el transporte en A Coruña. El estudio hacía las siguientes recomendaciones:

- Reducir y reagrupar las líneas existentes para aumentar la frecuencia, ahorrando recursos y mejorando la información.
- Propuesta de nuevas líneas. El número de líneas propuestas era de 15 que, con desdobles, se convertían en 18, frente a las 21 existentes (26 con desdobles).

La nueva estructura de la red propuesta reflejaba la pérdida de dinamismo demográfico y económico del centro histórico tradicional (Pescadería) y la necesidad de proporcionar mayor servicio al populoso barrio de Monte Alto.

El Ayuntamiento aprobó el Plan en 1989<sup>22</sup>. Como resultado de su aplicación la velocidad comercial se incrementó de 12,40 kms/h a 13,26, gracias al carril bus de San Andrés-Plaza de Pontevedra y a poder circular por calles menos congestionadas de tráfico al producirse una reestructuración de recorridos. El número de viajeros aumentó un 4,34%. Analizando por grupos de líneas, las históricas, es decir, las que no habían variado aumentaron un 4,91%. En las reformadas, el incremento medio fue del 17,42%<sup>23</sup>.

<sup>22</sup> También se adoptó otro conjunto de medidas que afectaban al tráfico como la planificación del sector del taxi, regulación de carga y descarga, racionalización de los itinerarios y paradas del transporte escolar, y la modernización de la regulación semafórica, acompañada de la creación de un órgano administrativo municipal destinado a gestionar y planificar todo lo relativo al tráfico y transporte en la ciudad.

<sup>23</sup> Sólo en las líneas que atravesaban O Castrillón se notó una importante reducción, del 27,54%, que aconsejó un reajuste.

Analizando la evolución en el largo plazo de las distintas líneas se pueden extraer las siguientes conclusiones:

- Todas las líneas, salvo la 12 (Labañou-O Castrillón) y la 24 (Plaza de Pontevedra-Universidad) sufren una caída entre 1980 y la reestructuración de 1989.
- Entre 1989-1991 la mayoría se recuperan rápida y fuertemente, sobre todo las líneas que unían barrios populosos entre sí o con la zona industrial.
- A partir de 1991 la mayoría sigue una tendencia continuada aunque muy moderada de crecimiento. El crecimiento más espectacular lo presenta la línea universitaria, en relación con la fuerte expansión del número de alumnos matriculados durante los 90.

Las principales excepciones son dos líneas clásicas: la 1 y 2 que mantienen su pronunciado declive, en relación con la decadencia demográfica y económica del casco histórico y tradicional.

En otro orden de cosas, cabe reseñar la tendencia a la disminución de la estacionalidad, más acentuada en los últimos años (Cuadro 2). Frente a los picos veraniegos tradicionales, relacionados en buena medida con la población turística flo-tante, se aprecia un cambio de modelo en los últimos años, con una distribución más equilibrada a lo largo del año y una mayor concentración ahora durante la época de lluvias y frío (otoño e invierno), frente al verano en que el buen tiempo animaría a efectuar ciertos desplazamientos a pie.

CUADRO 2. Porcentaje de viajeros transportados mensualmente, 1960-2003

Mes/Año	1960	1965	1983	1993	2003
Enero	7,84	7,83	8,93	8,40	8,50
Febrero	7,39	7,05	7,79	7,88	8,22
Marzo	8,09	7,94	8,60	9,34	8,64
Abril	7,84	7,67	8,03	8,04	8,23
Mayo	8,28	8,03	8,70	8,65	8,86
Junio	8,11	8,10	8,08	8,37	8,24
Julio	8,73	9,18	7,89	7,73	7,73
Agosto	9,37	9,60	8,19	7,22	6,89
Septiembre	8,58	8,59	8,21	7,75	7,74
Octubre	8,73	8,71	8,45	8,77	9,64
Noviembre	8,29	8,38	8,63	9,45	8,96
Diciembre	8,76	8,91	8,49	8,39	8,35
<b>Desviación estándar</b>	<b>0,51</b>	<b>0,68</b>	<b>0,34</b>	<b>0,63</b>	<b>0,67</b>

Fuente: estadillos mensuales de la CTC. Elaboración propia.

### 3. La gestión tranquila, la progresiva modernización y el desafío de la metropolización, 1990-2005

Esta etapa se caracteriza por el retroceso demográfico de la ciudad central, que acentúa su terciarización con el Plan de 1985, y la imparable metropolización urbanística<sup>24</sup>, siguiendo el modelo americano de urbanización dispersa, con el paralelo incremento de la motorización particular. El parque de vehículos no ha cesado de incrementarse, sobre todo en el caso de los ciclomotores, lo que reduce uno de los tradicionales usuarios del transporte público: los estudiantes (Cuadro 3).

CUADRO 3. Evolución del parque de vehículos en A Coruña, 1995-2000

	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Turismos	93.751	94.691	97.189	98.516	100.885	100.303
Autobuses	272	185	195	196	195	203
Camiones	8.771	8.801	8.816	8.605	8.541	8.114
Tractores	603	634	674	734	745	791
Rem. y Sem.	683	731	791	861	820	796
Motocicletas	4.157	4.134	4.100	4.081	4.170	3.952
Ciclomotores	466	447	1.925	2.953	3.755	4.616
<b>TOTAL</b>	<b>108.703</b>	<b>109.623</b>	<b>113.690</b>	<b>115.946</b>	<b>119.111</b>	<b>118.775</b>
<b>Base 1995=100</b>	<b>100</b>	<b>101</b>	<b>105</b>	<b>107</b>	<b>110</b>	<b>109</b>

Fuente: Ayuntamiento de A Coruña.

Las declaraciones públicas formalmente defensoras del transporte público se contradicen con las actuaciones concretas, claramente favorecedoras del automóvil privado (proliferación de aparcamientos subterráneos en zonas centrales, ingentes inversiones en vías rápidas de penetración, abandono total del ferrocarril de cercanías, inexistencia de una planificación integral y metropolitana del transporte, etc.).

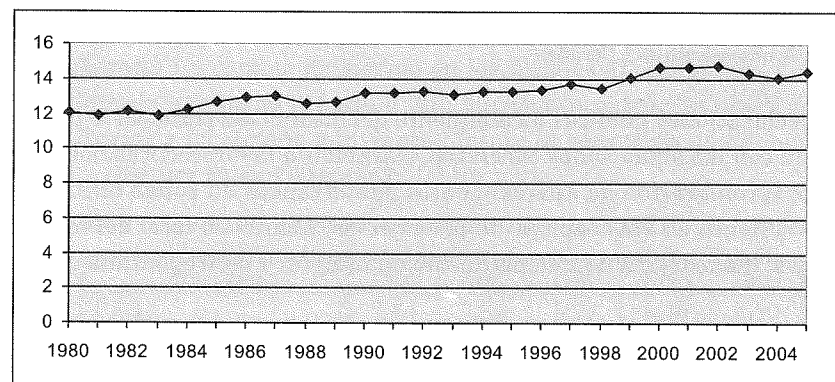
En términos de transporte urbano el período se caracteriza por la estabilidad, una vez resuelta la reestructuración del transporte en los años anteriores. Como resultado de ella, se alteró la tendencia descendente en el número de usuarios, iniciándose un nuevo ciclo de continuado aunque moderado incremento de pasajeros. De todos modos, las cifras actuales, tanto absolutas como relativas, siguen manteniéndose muy lejos de los máximos alcanzados a principios de los 70 (gráfico 7) y el nivel de ocupación ha continuado cayendo. Por líneas, la evolución ha sido positiva en la mayoría de ellas, especialmente en la universitaria, con la excepción

<sup>24</sup> Sobre el área metropolitana coruñesa y su dinámica de comunicaciones y transportes, ver Díaz (2000), especialmente las páginas 23-77.

principal de las originadas en el centro histórico tradicional, evidenciando los cambios habidos en la demanda de transporte urbano. Desde las reformas de los años ochenta la red urbana ha sufrido sólo modificaciones puntuales. Los principales cambios respecto a la situación anterior (finales de los 70, Ilustración 3) han sido la expansión de las líneas longitudinales hacia los nuevos barrios periféricos, la creación de nuevas líneas radiales en torno a las Rondas de Nelle y Outeiro, la consideración de la Plaza de Pontevedra como principal centro intercambiador y el refuerzo del servicio al populoso barrio de Monte Alto.

La velocidad comercial presenta una continuada tendencia a aumentar a lo largo del último cuarto de siglo, especialmente entre 1999-2000, a raíz de la modernización de la flota de autobuses acometida durante esos años y de ciertas preferencias viarias al transporte público como la implantación del carril bus en algún tramo (calle San Andrés), así como la reestructuración de recorridos, que evitaban calles con doble sentido, la introducción del cobro con tarjeta y el efecto disuasorio para el uso del automóvil privado en el casco urbano derivado de la creciente congestión del tráfico (Gráfico 8).

GRÁFICO 8. Velocidad comercial media, en kms/h, 1980-2005



Fuente: Estadillos de la Compañía de Tranvías de La Coruña.

Las tarifas se adaptan ahora automáticamente en función de la fórmula polinómica, lo que ha redundado en incrementos superiores a la inflación (Ilustración 4), y la gestión se convierte en rutinaria. Los únicos elementos a destacar son el uso creciente del bonobús, con la introducción del universitario, y la modernización tecnológica del servicio, acompañada de ciertas mejoras para facilitar la accesibilidad a determinados colectivos, como los discapacitados.

En 1992 el Ayuntamiento firmó un Convenio con la Compañía de Tranvías con el objeto de simplificar y facilitar los trámites de pago de las subvenciones

municipales al transporte. En dicho Convenio el Ayuntamiento se comprometía a pagar mensualmente una cantidad fija, establecida en función de los datos del año anterior, que se regularizaría en el primer mes de cada ejercicio.

En los últimos años el Estado implantó un sistema de subvención al transporte público urbano utilizando tres variables para fijar las cantidades concretas: la longitud de la red, la demanda y el déficit del servicio por billete, con una ponderación de 5%, 5% y 90%, respectivamente. Este último criterio ha penalizado la buena gestión empresarial de ciudades como A Coruña haciendo que recibiesen ayudas mucho menores que otras ciudades de tamaño y estructura similares<sup>25</sup>.

En el 2001 el Ayuntamiento y la Compañía de Tranvías firmaron un Protocolo de Intenciones, por el que se decidió promover la instalación y desarrollo del Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) mediante una subvención municipal de 300.506 euros. El sistema consistía en la monitorización de la posición y frecuencia de toda la flota de autobuses urbanos mediante GPS, información que se transmitía desde el centro de control de la Compañía de Tranvías a treinta paneles informativos situados en las paradas del casco urbano. El 23/12/2003 finalizó su instalación en los autobuses urbanos. En ese año se implantó el trasbordo gratuito, con límite de 45 minutos.

En el 2004 la Compañía fue galardonada con el premio «Empresa del Año» que anualmente concede la revista «Autobuses & Autocares», en la categoría de transporte urbano. No obstante, la valoración detallada y comparativa del servicio desde el punto de vista de los consumidores, realizada en el 2005 por la OCU, sitúa a la empresa coruñesa en una discreta posición intermedia en el conjunto español.

Un reciente estudio sobre el transporte urbano a escala europea ha recalado como factor clave de éxito a nivel estratégico la existencia de una autoridad única que gestione la totalidad del transporte público de una conurbación (Egmond, Nijkamp and Vindigni, 2001). En este sentido, uno de los principales desafíos que se plantean en la actualidad al transporte coruñés es el desajuste entre la realidad pujante de un área metropolitana y la inexistencia de un plan de transporte integral estructurado a ese nivel geográfico<sup>26</sup>. Con ese objetivo se firmó en el 2005 un

<sup>25</sup> En el 2001 de 82 ciudades que recibieron subvención sólo A Coruña y Fuengirola no tuvieron déficit de explotación. Frente a los 91.882 euros de A Coruña, Cádiz recibió 738.538 euros. En total el Estado concedió 44.093.614 euros en el 2001 y 49.259.610 euros en el 2003. En este último año A Coruña recibió 102.096 euros, siendo la única ciudad sin déficit de explotación.

<sup>26</sup> Sobre la demanda de movilidad en el área metropolitana coruñesa y sus efectos de congestión, ver Díaz (2000: 328-393).



Convenio entre la Consellería de Política Territorial de la Xunta de Galicia y los ayuntamientos del área metropolitana coruñesa para el desarrollo conjunto del transporte. El citado Convenio consiste básicamente en la creación de seis nuevas líneas comarcales, la creación de tres intercambiadores entre líneas urbanas e interurbanas (todavía no operativos), así como la subvención de los billetes de líneas interurbanas<sup>27</sup>.

#### 4. Conclusiones

El transporte urbano de A Coruña atraviesa por tres etapas desde la desaparición del tranvía en 1962. La primera, que llegaría hasta 1979, se caracteriza por el inicio y profundización de la crisis del transporte público y de la propia compañía concesionaria, acompañado de la competencia empresarial y la sustitución de los trolebuses por autobuses, como mecanismo de adaptación a los nuevos tiempos.

El segundo período, 1979-1989, supone una profunda reestructuración del servicio y de la empresa concesionaria, ahora bajo una nueva dirección. En esencia, se trata de aplicar en ambos casos criterios de rentabilidad y racionalización de las líneas, bajo un nuevo marco de relación institucional entre organismos públicos (Estado, Ayuntamientos) y compañías concesionarias. Hay que señalar al respecto que, a diferencia de lo acontecido en otras ciudades y en la propia urbe herculina con el agua, en A Coruña nunca se planteó seriamente la posibilidad de municipalizar el transporte, inicialmente por la pesada carga financiera que supondría y más tarde por la eficaz gestión privada desarrollada y el nuevo contexto institucional favorable a la privatización de servicios bajo supervisión pública.

Una vez reestructurado el servicio y saneada la empresa, la evolución desde 1990 se ha caracterizado por una moderada pero continua recuperación de usuarios, acompañada, sobre todo en los últimos años, de una modernización tecnológica del servicio. El principal reto que se le plantea actualmente al transporte coruñés es el de su metropolización y su planificación intermodal.

<sup>27</sup> Asumida en un 60% por la Xunta y en un 40% por los ayuntamientos.

#### 5. Bibliografía

- DÍAZ FERNANDEZ, J. A. (2000): *El sistema de comunicaciones y transportes en el área metropolitana de A Coruña, 1970-1998*, Diputación de A Coruña, A Coruña.
- EGMOND, P. & NIJKAMP, P. & VINDIGNI, G. (2001): «A comparative analysis of the performance of urban public transport systems in Europe», Paper provided by Free University Amsterdam, Faculty of Economics, Business Administration and Econometrics in its series Serie Research Memoranda with number 0039.
- FRAGA, X. (coord.) (2001): *Trolebús*, Carballo, Agrupación Cultural Lumieira.
- HERNÁNDEZ MARCO, J. L. (2002): «Desarrollo urbano y autobuses de transporte público en una ciudad española de tamaño medio durante la segunda mitad del siglo XX: Transportes Urbanos de Vitoria, S.A.», *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 2002, 3.
- MARTÍNEZ, A. & PIÑEIRO, C. (2001): «Empresas e servicios públicos: a creación dunha infraestrutura de transporte urbano. A Coruña 1876-1925», *Revista Galega de Economía*, vol. 10, n. 1, pp. 249-278.
- MARTÍNEZ, A. & PIÑEIRO, C. (2005): «La actividad empresarial durante el primer franquismo: La Compañía de tranvías de La Coruña, 1936-1962», *Transportes, Servicios, Telecomunicaciones*, vol. 8, pp. 116-140.
- MARTÍNEZ, A. (dir.) & GIADÁS, L. & MIRÁS, J. & PIÑEIRO, C. & REGO, G. (2004): *Aguas de La Coruña, 1903-200. Cien años al servicio de la ciudad*, Madrid, Lid.
- MONCLÚS, F. J. & OYÓN, J. L. (1996): «Transporte y crecimiento urbano en España, mediados s. XIX-finales s. XX», *Ciudad y Territorio XXVIII* (107-108), pp. 217-240.
- NÚÑEZ, G. (1999): *Raíles en la ciudad. Ciudad y empresa en torno a los tranvías en Granada*, Ayuntamiento de Granada, Fundación Caja de Granada, Granada.
- PRECEDO, A. (1990): *La Coruña, metrópoli regional*, A Coruña, Fundación Caixa Galicia.