

Vicente PINILLA, Luis GERMÁN y Agustín SANCHO, *El transporte público en Zaragoza: desde 1885 hasta la actualidad*, Zaragoza, Prensas de la Universidad de Zaragoza, 2018, 264 pp.

El transporte ha sido tradicionalmente un tema estrella en la historiografía internacional y española. Los estudios se centraron principalmente en el ferrocarril y su papel en el desarrollo económico y los procesos de industrialización: efectos hacia atrás y hacia adelante. Es decir, el enfoque se realizaba desde la oferta y en una perspectiva eminentemente económica. No obstante, en los últimos años un nuevo paradigma ha ido emergiendo en los trabajos sobre esta temática. Por un lado, se han ido diversificando los subsectores investigados, como el transporte urbano y por carretera, el transporte marítimo, la aviación. Por otro lado, y más relevante metodológicamente, se ha reorientado la perspectiva hacia la demanda, es decir la movilidad, rebasando así el enfoque meramente económico e incorporando análisis sociales y culturales.

El transporte urbano ha sido quizás el segundo subsector más investigado. Los estudios han consistido, generalmente, en monografías locales sobre el transporte colectivo. El acceso a la documentación de las empresas gestoras ha sido clave en este aspecto y explica en este sentido tanto su carácter local como su enfoque de oferta. Estos estudios han sido realizados al principio por arquitectos e historiadores locales, pero en los últimos tiempos han atraído también la atención de historiadores económicos. Es en esta línea historiográfica que se inserta la obra que comentamos.

El libro es la culminación de un proyecto de colaboración entre la empresa Transportes Urbanos de Zaragoza (Tuzsa) y la Universidad de Zaragoza, en un feliz matrimonio que sería de agradecer se extendiese a otras ciudades y temáticas. El estudio presenta una serie de peculiaridades que lo hacen especialmente interesante y atractivo. En primer lugar, se trata de una investigación de muy largo alcance, pues arranca de la puesta en marcha del tranvía de sangre en 1885 y llega hasta la actualidad. En segundo lugar, por su voluntad de interdisciplinariedad, al integrar la temática laboral, normalmente ausente en este tipo de estudios. Por otro lado, Zaragoza representa un caso único en cuanto a que prácticamente ha sido siempre una misma empresa concesionaria, aunque con cambios accionariales, la que se ha encargado de la gestión del transporte público. Por otro lado, esta compañía, en buena parte de su trayectoria, ha estado ligada, en formato de integración vertical, a otra dedicada a la fabricación de material de transporte.

El libro lo podríamos encuadrar en la alta divulgación, pues presenta una estructura simplificada que, manteniendo el rigor científico, se despoja de buena parte del aparato de citas y notas que a veces dificulta la lectura y ahuyenta al no especialista. La estructura interna es sumamente clara y didáctica. La obra se divide en grandes etapas, establecidas en función de los principales cambios tecnológicos que afectaron a la tracción del transporte urbano. En primer lugar, los tranvías de sangre; en segundo lugar, el tranvía eléctrico durante el primer tercio del siglo XX. La tercera etapa, coincidente con el franquismo, se corresponde con la lenta decadencia del tranvía, con el trolebús como elemento de transición. Finalmente, el último período, en el que se produce un cambio de accionariado, es testigo del triunfo del autobús, aunque con la vuelta, remozada, del tranvía en los años más recientes. Cada una de dichas etapas se estructura, de una manera modélica, en cinco secciones. Las dos primeras tienen el objetivo de situar al lector en un doble contexto. En primer lugar, la situación del transporte público urbano a escala internacional. En segundo lugar, la evolución urbanística de la ciudad de Zaragoza, dada la estrecha imbricación entre transporte y urbanización. Las tres restantes secciones analizan, respectivamente, el transporte público zaragozano (oferta y demanda), la empresa concesionaria y las relaciones laborales en su seno.

Si algo se echa de menos es quizás un apéndice estadístico que incluyese las principales variables contables de la empresa y magnitudes del tráfico de viajeros, que ya se presentan en gráficos. Ello facilitaría la comparación con lo acontecido en otras ciudades y permitiría avanzar en la delimitación de modelos de transporte urbano en España. En dicho apéndice podrían también haber ido algunos cuadros del apartado laboral que resultan formalmente demasiado grandes para figurar en el cuerpo principal del texto; alguno de ellos, como el 4.12, iría mejor como gráfico. En cualquier caso, se trata de una monografía de referencia esencial para futuros estudios sobre el transporte urbano en España.

ALBERTE MARTÍNEZ-LÓPEZ
Universidade da Coruña