

[238]

El libro que comentamos constituye una síntesis madura y rica de un largo programa de trabajo emprendido hace más de diez años por un grupo de profesores de la Universidad de La Coruña. Dicho grupo se propuso como objeto de investigación la historia reciente de la propia ciudad, su configuración, su modo de vida, sus redes sociales de cooperación y, como no, los servicios que la moderna ciudad ha de ofrecer a sus ciudadanos para compensar los daños, de otro modo insuperables, que provoca el hacinamiento de una gran población en un espacio reducido [v. <http://www.ub.es/geocrit/b3w-703.htm>]. Fruto de ello, los miembros del grupo en general y entre ellos los autores del libro que comentamos han venido publicando, individual o colectivamente, una serie ininterrumpida de artículos y libros de gran valor que hacen hoy de La Coruña uno de los municipios mejor conocidos en lo que se refiere a la vida urbana, la economía local y los servicios municipales durante el largo y crítico periodo de la Segunda industrialización en España.

La obra se presenta como una monografía típica del segmento de la Historia de empresas y nos ofrece una detallada panorámica, más que centenaria, sobre una de las compañías que es, a la vez, una de las más importantes de la ciudad y una muestra muy significativa dentro del segmento clave que son los servicios públicos urbanos. Un servicio, por cierto, que se recoge aquí en toda su duración; por encima de la razón social y del título idéntico elegido para el libro, se trata del conjunto del transporte público colectivo de la ciudad y su entorno,

Compañía de tranvías de La Coruña (1876-2005). Redes de transporte local

Autores: Alberte Martínez (dir.), Carlos Pinheiro y Carlos Velasco
Editorial: LID, Madrid, (2006).
Páginas: 370
ISBN: 84-88717-95-4

tranvías, trolebuses y autobuses, con alguna mención marginal, incluso, al segmento de los taxis que, hasta donde llego a saber, no tiene aún más historia académica en España que el libro reciente de Javier Leralta sobre los de Madrid [v. (Leralta)]. La obra presentada se apoya sobre un amplio archivo empresarial, que los autores han explotado a conciencia y del que extraen, además, unas interesantes series estadísticas anuales que aparecen reproducidas en el apéndice.

El esquema expositivo se articula en dos pilares fundamentales. La historia de la sociedad, en sus aspectos funcional y financiero, por un lado, y un relativamente amplio apartado, en capítulos separados, sobre las relaciones laborales dentro de la organización. El conjunto resulta de gran interés, tanto por las líneas generales como por los numerosos detalles que desgrana, pero se echa tal vez en falta en este punto que los autores no hayan optado por subdividir el primer pilar mencionado en dos partes claramente diferenciadas –la financiación y las operaciones– o, mejor aún, que no hayan optado decididamente por el esquema analítico clásico en la materia, basado en la dicotomía sucesiva entre estrategia y estructura, conforme propuso en su día Alfred Chandler Jr. y es hoy habitual en los manuales de Dirección estratégica de empresas [v. (Chandler 1962)]. No es ésta una crítica fundamental, sino de criterio. Los datos están ahí, mezclados pero claramente expuestos, y el lector especializado podrá sin duda aprovecharlos con facilidad y provecho.

Son de subrayar ciertas peculiaridades del caso estudiado, entre los

cuales me parece la más interesante la estrecha y poderosa interconexión entre la sociedad de tranvías, visible desde sus mismos orígenes –más aún, desde la misma fase de proyectos iniciales–, con un denso y poderoso tejido local de empresas, empresarios y finanzas. A diferencia de otras muchas ciudades peor configuradas en lo referente al capital social y a la cultura financiera –muchas de las andaluzas en particular– los hombres de negocios coruñeses fueron capaces de controlar los servicios locales e integrarlos plenamente en una red profundamente interactiva de promotores locales que fue capaz de hacer frente a coyunturas muy comprometidas, como fueron la electrificación de los tranvías, a principios de siglo, o la transformación técnica del servicio en red de autobuses, a mediados del mismo. Tal vez por ello se aprecia aquí una carencia que sin duda los autores suplirán en una publicación futura: la historia empresarial aparece de forma demasiado ática, un poco desnuda y aislada, de modo que sería conveniente ampliar el análisis del contexto, extender el argumento e insertar el estudio del servicio local de transporte, y de todos los demás, dentro de la gran temática del gobierno de la ciudad; si los consejeros de la Sociedad pasean con soltura por las páginas del libro, se echa en falta, por ejemplo, una relación paralela de concejales y de diputados provinciales –tal vez coincidentes–, y sus conexiones respectivas, públicas y privadas. Cabe suponer a priori que el tejido empresarial ya mencionado, en el que se insertaba la Sociedad, fuera el mismo tejido político local que articulaba el Ayuntamiento y la Diputación.

[240]

La Historia de la empresa debe empezar a superar la distinción entre lo público y lo privado como esquema analítico –pese a que se trata de una distinción que sigue siendo muy útil en ciertos aspectos– para introducir conceptos más amplios, capaces de englobar el conjunto de la actividad colectiva, económica y social, de los entes y de los grupos locales [v. (Núñez Romero-Balmas 2006)]. Y, en la misma línea, convendrá también despojar a la futura historiografía sobre la materia de criterios analíticos anticuados y poco claros: por ejemplo, conviene evitar ideas como “grupos oligárquicos” cuando se habla de red social. El concepto parece capaz de englobar a las autoridades y a la sociedad locales, pero conviene recordar que también existía una compleja red social y familiar entre los empleados mismos, cuya relativa armonía con la Sociedad que nos ocupa y eficiente operatividad evidencian los autores de forma magistral en el caso que nos ocupa.

La cronología seguida en la obra puede ser valorada como la clásica en la materia en España. Los antecedentes, establecidos en buena medida en la línea propuesta en su día por McKay con carácter general hasta la madurez del negocio –ligeramente retrasada en este caso–, seguida de la temática propiamente española que hace de la política franquista y de la alternancia de tecnologías el eje argumental que condujo al abandono del tranvía y al establecimiento sucesivo de redes sustitutivas de trolebuses –pronto fallidas– y de autobuses. En la última parte del libro se recoge la difícil, pero a la postre satisfactoria reorganización durante

los años 1980s y la ulterior ampliación de la ciudad y del servicio bajo la rúbrica de “el desafío de la metropolización” con la restauración parcial del servicio tranviario con fines turísticos. De todo lo cual sólo nos resta subrayar el carácter no ya cíclico, sino manifiestamente circular e iterativo, que representa el conjunto del proceso. ¿En qué medida los logros estructurales alcanzados ya hacia 1930 no son los objetivos más ambiciosos de nuestros días? En este punto el libro que comentamos nos da una respuesta clara, detallada y bien localizada, sobre uno de los costes que representaron la guerra y la postguerra para la sociedad española. Ahora el retorno de los tranvías a las metrópolis españolas y europeas, realidad o proyecto, según los casos, introduce nuevos criterios que habrán de servir también para reinterpretar la historia completa de los transportes urbanos una síntesis historiográfica en la que el libro que nos ocupa tendrá un lugar distinguido.

La Editorial LID, gestora de la edición, es una empresa editorial ya bien conocida en el ramo de las publicaciones empresariales y casi pionera en los libros de historia de empresas. La calidad del volumen es excelente, contiene un útil índice alfabético e inserta la obra, publicada bajo el patrocinio de entidades locales, dentro de una serie que alcanza ya merecido prestigio en la historiografía española.

Gregorio Núñez Romero-Balmas
Universidad de Granada