

LEITARIEGOS/ALSA/CHINA: COSMEN, UNA DINASTÍA EMPRESARIAL CENTENARIA

*Joaquín Ocampo Suárez-Valdés
Universidad de Oviedo*

ÍNDICE

I. EMPRESA Y FAMILIA, TRANSPORTES Y ECONOMÍA

II. CAMINOS DE HERRADURA, CAMINOS CARRETEROS

III. LA ARRIERÍA: UN SECTOR ESTRATÉGICO EN LAS ECONOMÍAS AGRARIAS

IV. LEITARIEGOS: LA FORTALEZA DE UNA ECONOMÍA DE FRONTERA

V. LOS COSMEN: UNA EMPRESA FAMILIAR CENTENARIA

- DE FERIA EN FERIA, DE LA ARRIERÍA A LA HIDALGUÍA***
- CRECIMIENTO, DIVERSIFICACIÓN, DIFERENCIACIÓN***
- LA FORTALEZA DE UNA EMPRESA FAMILIAR***

VI.- DE LA ARRIERÍA A LAS DILIGENCIAS

VII.- DE LA TRACCIÓN DE SANGRE A LA TRACCIÓN MECÁNICA

- PRIMEROS PASOS DE LA TRACCIÓN MECÁNICA***
- EL BOOM AUTOMOVILÍSTICO DE LOS AÑOS VEINTE***
- TIEMPO DE ESPERA: 1930-1950***
- DE LA AUTARQUÍA A LA “EDAD DE ORO” DE LA ECONOMÍA ESPAÑOLA***

VIII.- ALSA DESDE 1960: CRECIMIENTO E INTERNACIONALIZACIÓN

CONCLUSIÓN

FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

LEITARIEGOS/ALSA/CHINA: COSMEN, UNA DINASTÍA EMPRESARIAL CENTENARIA

Ventajas geográficas derivadas de un emplazamiento «de frontera» convirtieron a Leitariegos en paso obligado para el tránsito de personas y mercancías entre Asturias y Castilla. Sobre aquellas ventajas descansarán otras de carácter institucional y económico. Geografía, política y economía fueron las variables competitivas sobre las que los modestos arrieros del Puerto de Leitariegos supieron cimentar su particular senda de crecimiento.

El tiempo y los mercados operaron después un lento proceso de selección que condujo a una familia, la de los Cosmen, a la acumulación del *know-how* imprescindible para convertir los beneficios acumulados en una empresa dotada de continuidad y capacidad adaptativa. El examen de los fondos del archivo del Grupo ALSA¹ y los de la familia Cosmen, hasta la fecha inexplorados, permite confirmar que la historia empresarial de ALSA, una de las multinacionales del transporte global más reputadas y “caso de estudio” habitual en las escuelas de negocios, hunde sus raíces en el tiempo pero, sobre todo, en el territorio.

I.- CONSIDERACIONES PREVIAS: EMPRESA Y FAMILIA, GEOGRAFÍA Y ECONOMÍA

«Empresarios son los comerciantes, los panaderos, los carniceros, los artesanos y mercaderes de toda especie que compran a un precio cierto y revenden a un precio incierto». [R. CANTILLON, 1775]²

Corresponde a Richard Cantillon el primer esfuerzo por independizar la función del empresario de la del gerente o capitalista. Tras el *Ensayo general*, escrito alrededor de 1730, la figura del emprendedor, salvo contadas excepciones –Turgot, Say, Saint-Simon–, fue objeto de una doble extorsión histórica: o bien condenada al ostracismo en el ámbito del análisis económico clásico, o bien reducida a la categoría de «villano». Fue éste último –el perfil del «empresario especulador»– el que, acuñado por Veblen, llegará hasta la sociología marxista, tras un largo recorrido por la obra de Keynes, Galbraith y de la economía radical. Hay que acudir a las obras de Schumpeter y de Knight para hallar la rehabilitación del empresario como «héroe» y «mano visible» del crecimiento económico.

¹ Incluyen los archivos de *Automóviles Luarca S. A.* (171 libros y 230 metros lineales que cubren el período 1923-191), *Compañía de los Ferrocarriles Económicos de Asturias* (251 libros) y de *ALSA Grupo* y de sus 180 empresas participadas (686 cajas y 233 metros lineales). El lector interesado podrá acceder a una descripción de estos fondos documentales en <http://archivosdeasturias> (Patrimonio documental del Principado de Asturias: web de la Consejería de Cultura)

² Cfr. R. CANTILLON [1775] (1950): *Ensayo sobre la naturaleza del comercio en general*. FCE, México, pp. 39 y 41-42.

En 2006, Landes, como hiciera Cantillon, volvía a enfatizar la importancia de la empresa familiar y de «pequeño negocio» como fuente de crecimiento:

«[...] El pensamiento económico que prevalece en la actualidad ha preferido ignorar las empresas familiares como materia de estudio. La ortodoxia económica actual considera que la empresa familiar es inapropiada e ineficaz como motor del crecimiento económico, y en su lugar favorece los modelos gerenciales corporativos. En mi opinión, este punto de vista es erróneo porque las estadísticas demuestran que la inmensa mayoría de las grandes compañías actuales son empresas familiares³».

Es decir, con independencia del tamaño de la firma y de la escala de sus operaciones, la asunción de riesgos en un entorno de incertidumbre supone una nota distinta de la empresa. Señalamos este punto de vista por cuanto ALSA aparece indisociablemente unida a una empresa familiar, la de los Cosmen, sobre cuya presencia en el negocio del transporte se dispone de referencias documentales desde el siglo XII.

Empresa y territorio

«Una secuencia de cambios económicos se denomina dependiente de la trayectoria cuando los acontecimientos remotos desde un punto de vista temporal, pueden tener una gran influencia sobre los resultados finales⁴».

El caso del que se ocupa este artículo resulta paradigmático de una orientación empresarial guiada por el territorio, de una singular *path dependecy* entre empresa y geografía, de ahí la invocación a P. A. David en la cita anterior, y la necesaria mención de P. Krugman. Para este último, las transacciones en el mercado son, ante todo, transacciones en el espacio, y dado que este último incorpora costes, los empresarios hallan incentivos «para concentrar la producción de cada bien o servicio en un número limitado de lugares⁵».

Geografía y economía, salían así de nuevo al encuentro después de que Adam Smith, dos siglos antes, estableciese el vínculo entre las economías de mercado y la «extensión» o dimensión espacial en la que se desarrollan las transacciones:

«Así como la facultad de cambiar motiva la división del trabajo, la amplitud de esta división se halla limitada por la extensión del mercado. Cuando este es muy pequeño, nadie se anima a dedicarse por entero a una ocupación por falta de capacidad para cambiar el sobrante del producto de su trabajo por la parte que necesita de los resultados de la labor de otros⁶».

³ Cfr. D. S. LANDES (2006): *Dynasties: Fortunes and Misfortunes of the World's Great Family Businesses*. Viking, New York p. 11.

⁴ En P. A. DAVID (1985): «Clio and the Economics of QWERTY», en *The American Economic Review*, vol.75, mayo, pp. 332-337.

⁵ Vid. P. KRUGMAN (1992): *Geografía y comercio*. A. Bosch ed., Barcelona, 1992, p. 108. En las última décadas se han producido relevantes aportaciones por parte de la «nueva geografía económica» a las teorías del crecimiento, específicamente en lo relativo a la función desempeñada por las variables geográficas en la explicación de las disparidades económicas regionales o comarcales: vid. R. DOBADO GONZÁLEZ (2004): «Un legado peculiar: la geografía», en E. LLOPIS (ed.). *El legado económico del Antiguo Régimen en España*. Crítica, Barcelona, pp. 97-120.

⁶ Cfr. A. SMITH [1776] 1958: *La riqueza de las naciones*. FCE, México, p. 16.

Una extensión que además de intervenciones institucionales indirectas o reguladoras – fiscales o arancelarias, legales, monetarias, ... –, precisaba de caminos y medios de transporte que diluyesen la protección natural que la distancia y el aislamiento geográfico brindaban a las distintas comarcas impulsándolas a la autosuficiencia. Los caminos, cubrían así una función central en la vertebración del mercado nacional, en la intensificación de los intercambios y en la escala de negocios.

Era la tesis mantenida por Jovellanos al justificar la necesidad de un camino carretero entre Asturias y Castilla:

«Acaso se dirá que estas provincias no tienen en el día grandes sobrantes que extraer; pero el objeto del camino es que los tengan, como seguramente los tendrán cuando, por una parte, se abarate la conducción [...], y, por otra, se abra al tráfico una esfera de consumo y provisión dilatada [...]. Cuál sea el estado de estas provincias no puede esconderse [...]. Sin duda que son varias las causas de este atraso, pero la mayor y más conocida es la falta de comunicación con el mar»⁷.

La empresa preindustrial: la fortaleza de la empresa familiar

Al hablar de empresas preindustriales se hace referencia a aquellas que desarrollaron su actividad en el escenario de las economías agrarias tradicionales, es decir, en los siglos que precedieron a la emergencia de la revolución industrial, de la economía de mercado y del orden liberal. La naturaleza de aquellas empresas fue el resultado de su adaptación a la singularidad del entorno económico e institucional en que se incardinaban: escasa dotación de bienes públicos; limitaciones en los mercados (costes de transacción, de información, de acceso...); bajos niveles de renta; papel determinante del ciclo agrario, y condicionantes culturales, entre otras muchas.

De la adaptación a este entorno derivan algunas de las notas distintivas de la empresa preindustrial:

– En primer lugar, la segmentación de los mercados y las restricciones técnicas a la comercialización, al limitar el tamaño de las firmas y las economías de escala, impusieron el crecimiento extensivo de las mismas.

– En segundo lugar, la inseguridad jurídica y la derivada de los altos costes de transacción, estimularon la organización descentralizada de los negocios, la falta de especialización funcional, la diversificación de inversiones, el recurso a la subcontratación de servicios, así como el fuerte componente familiar como solución a comportamientos fraudulentos u oportunistas.

– En tercer lugar, el escaso desarrollo del mercado de capitales, explica, junto a las pautas dominantes de autofinanciación y de reinversión de beneficios, la hegemonía de la empresa comercial y su posición central en el mercado del crédito y en la oferta de circulante.

Estos y otros factores incidieron en un tejido empresarial dominado por sociedades familiares que, además de unir propiedad y gestión, ofrecían una estructura organizativa ágil y flexible, y un estímulo para mejorar la dedicación y rendimientos de sus miembros. En el caso de los Cosmen, la empresa familiar y la red tejida entre sus miembros en una diáspora mercantil que llegaba desde Leitariegos a Madrid, supuso el mejor recurso para hacer frente a

⁷ Cfr. JOVELLANOS [1796]: «Representación sobre la necesidad de una carretera de Pajares a Castilla», en V. LLOMBART y J. OCAMPO SUÁREZ-VALDÉS (2008): *Jovellanos: Obras completas. X. Escritos económicos*. Instituto Feijoo de Estudios del Siglo XVIII, Oviedo, pp. 98-101.

los riesgos e incertidumbres derivados de la ampliación del radio de negocios más allá de su mercado natural. El reclutamiento familiar, además de facilitar la cohesión y lealtad interna del grupo y de minimizar costes laborales, reforzaba la imagen social de una empresa cuya principal activo –en una economía con fuertes imperfecciones en los mercados– descansaba sobre la confianza otorgada por quienes contrataban sus servicios. La pertenencia a una misma comunidad rural y los lazos de sangre, facilitaron la codificación de unas pautas internas de conducta que facilitaban información y eliminaban los «costes políticos» derivados de acudir a fuentes o tribunales externos de autoridad⁸.

Cabría, por último recordar que un entorno como el descrito condicionará igualmente el «espíritu de empresa». En algunos casos, la debilidad de este último se ha venido atribuyendo a factores históricos –prejuicios hacia el trabajo manual, desconfianza católica hacia el capitalismo, «pasividad intelectual», tradición mercantilista, bajos niveles educativos...–. Otros analistas han preferido subrayar explicaciones más próximas y tangibles: la baja productividad agraria como factor limitante del desarrollo urbano y del mercado interior⁹. También se han enfatizado los aspectos intangibles que presidían el proceso de toma de decisiones: la existencia de contextos u horizontes culturales específicos gobernados por jerarquías de valores, que más allá de simples representaciones mentales o normativas, se insertaban, condicionándola, en la cotidiana toma de decisiones de los agentes económicos¹⁰.

II.- CAMINOS DE HERRADURA, CAMINOS CARRETEROS: ASTURIAS, «LA SIBERIA DEL NORTE»

Los especialistas en historia del transporte han subrayado unánimemente el peso o lastre que los condicionantes geográficos han impuesto a las comunicaciones en España y en Asturias. La orografía y las características de la red hidrográfica han estimulado secularmente el aislamiento y fragmentación de los mercados: cada comarca, cada región, tendía a producir «un poco de todo» con vistas a minimizar unos intercambios penalizados por los elevados costes del transporte. El peso de aquellos condicionantes ha sido tanto mayor cuando las sociedades afectadas han carecido de los medios técnicos y financieros necesarios para superar esas restricciones. Bajo estas circunstancias, las vías de comunicación acababan por adaptarse a las rutas naturales¹¹.

⁸ Sobre la naturaleza de la empresa preindustrial, véanse, entre otros: A. GARCÍA SANZ, (1996): «Empresarios en la España del Antiguo Régimen: ganaderos trashumantes, exportadores de lana y fabricantes de paños», en F. COMÍN y P. M. ACEÑA (eds.). *La empresa en la historia de España*. Espasa-Calpe, Madrid, 1996, p. 93-113; C. MANERA (2003): «El dinamismo de las redes comerciales y la reducción de costes de transacción en el Mediterráneo», en MORALES MOYA, C. (coord.). *1802. España entre dos siglos. Ciencia y Economía*. Ministerio de Cultura, Madrid, 2003, p. 419-438; G. PÉREZ SARRIÓN (2012): *La península comercial. Mercado, redes sociales y Estado en la España del siglo XVIII*. M. Pons, Madrid, 2012, pp. 35-78; y, J. OCAMPO SUÁREZ-VALDÉS (2012): «Empresas y empresarios en el siglo XVIII», en J. Ocampo Suárez-Valdés (ed.): *Empresas y empresarios en el norte de España (siglo XVIII)*. Trea, Gijón, 2012, p. 9-39.

⁹ Cfr. G. TORTELLA, G. QUIROGA, I. MORAL-ARCE (2011): «¿El empresario nace o se hace? Educación y empresarialidad en la España contemporánea», *Revista de Historia Económica* (Second Series), vol. 29, pp. 123-153.

¹⁰ Vid. B. YUN CASALILLA (2005): «Economía moral y gestión aristocrática en tiempos del Quijote», *Revista de Historia Económica*, año XXIII, pp. 45-69.

¹¹ Para una visión más amplia: S. MADRAZO (1977): «Las transformaciones en la red viaria asturiana, 1750-1868», *Boletín del IDEA*, núm. 90-91; S. MADRAZO (1984): *El sistema de transportes en España, 1750-1850*, 2 vols.. Colegio de Ingenieros de Caminos, Madrid; A. CABO y M. VIGIL (1983): «Condicionamientos geográficos», vol. I: *Historia de España*. Alfaguara, Madrid.

Por los *repertorios* y *guías* de viajeros –Meneses (1526) y Villuga (1546), entre otros– sabemos que la infraestructura caminera de la España moderna, de unos 18.000 km, seguía siendo la heredada de la época romana y medieval. Era el correlato a la falta de organismos públicos que planificasen y financiasen una red cuyo mantenimiento corría a cargo de la iniciativa vecinal (sextaferias) o de las sisas y otros arbitrios municipales. No eran los únicos obstáculos al comercio: la inseguridad jurídica, la inexistencia de un sistema uniforme de pesos y medidas, y la vigencia de una compleja maraña de trabas feudales o señoriales –derechos de tránsito, «barcages», portazgos, «puertos secos» entre diferentes reinos, aduanas interiores...– contribuían a elevar los costes de transacción y negociación en el comercio¹².

La consolidación del Estado moderno en los siglos XVII y XVIII, supondrá una inflexión en materia de obras públicas. La creciente competencia entre potencias mercantiles y coloniales en un horizonte económico, el del mercantilismo, que consideraba como dada la oferta de recursos, introducirá nuevas prioridades en la gestión del territorio. En esa dirección, las monarquías absolutas tomarán conciencia sobre la importancia estratégica de espacio nacional como fuente de riqueza. Y tal control, lo mismo que la reactivación del comercio, pasaban por la creación de redes de infraestructuras terrestres y marítimas. Aunque los Austrias no desatendieron las obras públicas, fundamentalmente las militares, será el reformismo borbónico quien, en el siglo XVIII formule una política de infraestructuras moderna y dotada de bases administrativas, técnicas y financieras para su implementación.

El real decreto de 1761 constituye la primera pieza de un proyecto destinado a establecer un sistema radial de «camino rectos y sólidos» que, «en derechura», comunicasen la Corte con las fronteras y principales puertos marítimos. En esa línea, la apertura en la cordillera Central del puerto de los Leones (Guadarrama) en 1749, la de la carretera de Reinosa (1749-1752), la de Bilbao a Pancorbo por Orduña (1764), y el inicio de la «carretera de Pajares»¹³, contribuían a asegurar la conexión comercial entre la Meseta y su fachada marítima cantábrica. No obstante, Jovellanos, en el *Informe de Ley Agraria*, será pionero en denunciar un centralismo radial que priorizaba los imperativos políticos y estratégicos (comunicaciones) sobre los económicos (transportes): la vertebración del mercado, señalaba, exigía una red reticular que conectase a las regiones productoras con las consumidoras con vistas a explotar las complementariedades existentes entre sus dotaciones de recursos.

El *Itinerario* de Matías Escribano recogía en 1760 una red caminera de 24.000 km, de ellos, 14.000 de herradura y 10.000 de rueda. En posteriores *guías*, se constata la ampliación de la red carreteril: la de Santiago López, en 1808, describe 13.000 km de carreteras, y 22.000 km la guía de Javier Cabanes (1830).

¹² «Hasta los trabajos de R. Coase en 1937, la teoría del comercio internacional suponía que los costes de transacción por operar en los mercados eran nulos porque los agentes económicos disponían de información perfecta a la hora de explotar sus ventajas. La historia económica, por el contrario, prueba que durante siglos aquellos costes eran tan elevado que dificultaron las relaciones comerciales. Desde el siglo XIV se irán produciendo cambios incrementales que habría de reducir los costes del comercio: la letra de cambio mejoró la movilidad de capitales a distancia; las mejoras en la construcción naval, en la cartografía, en las técnicas e instrumental de navegación y, en general, en las ciencias, redujeron riesgos e incertidumbres; lo mismo cabría decir de las innovaciones en materia de seguros, legislación mercantil, de difusión de noticias (impresión)... Todo ello contribuyó a la consolidación de redes comerciales y diásporas mercantiles»: Cfr. C. MANERA (2003); ob. cit., p. 419. Sobre la naturaleza de la empresa preindustrial, véanse las referencias anotadas en la cita 8.

¹³ La influencia de Campomanes como fiscal del Consejo de Castilla hizo posible que en 1769 se liberasen los primeros fondos para la «carretera de Castilla». En 1779, se habían invertido 4,7 millones de reales en los 21 km del trazado Oviedo-Mieres. A finales de siglo, se habían construido 48,2 km con una inversión de 8,7 millones. Las dificultades financieras finiseculares y la coyuntura abierta por la invasión francesa, alargarán las obras hasta 1834. Vid. J. OCAMPO SUÁREZ-VALDÉS (1990): *Campesinos y artesanos en la Asturias preindustrial, 1750-1850*, S. Cañada editor, Gijón, pp. 263-287.

Asturias, «la Siberia del norte»

La apertura de las carreteras que por Reinosa y Orduña daban salida a las lanas y harinas castellanas por los puertos de Santander y Bilbao, no hacían más que evidenciar el carácter «periférico» del Principado respecto a aquellas provincias. Una marginalidad que se hará más evidente desde 1764, año en que la Corona autorizaba al puerto de La Coruña para el comercio directo con la región del Plata a través una empresa pública, la de los Correos Marítimos. Desde entonces, La Coruña atraerá capitales y empresarios asturianos dispuestos a aprovechar las ventajas de participar en el mercado americano sin necesidad de acudir a Cádiz o de invertir en una flota mercante propia.

Por todo ello, cuando los decretos y reglamentos de 1765 y 1778 liberalicen definitivamente el comercio colonial, Gijón, sin consulado y sin una burguesía mercantil equiparable a las de los puertos citados, apenas se beneficiará de la ampliación del mercado, pese a los esfuerzos de Jovellanos por atraer negocios a su villa natal. Por todo ello, no debe extrañar que en 1770, Jacinto Abella, comisionado por el gobierno para el reconocimiento de los puertos de montaña asturianos, aludiese a nuestra región como la *Siberia del norte* por «las angosturas y asperezas que dificultan sus comunicaciones y comercio»¹⁴.

Aislamiento geográfico y pobreza se daban la mano. La carencia de buenos puertos naturales y la falta de caminos interiores, suponían dificultades añadidas al comercio. Jovellanos, en el *Informe* ya citado, señalaba que los vinos catalanes llegados por mar se consumían en el Principado con preferencia a los de Rueda u otras comarcas castellanas, debido al alto coste que suponía su transporte a través de los puertos de montaña. Otro tanto cabría decir de los granos: las frecuentes crisis agrarias o de subsistencias, acrecentaban la necesidad de importar cereales y, ante la dificultad de abastecerse de trigo castellano, se recurría al «trigo del mar», así llamado por ser adquirido e importado por mar desde los puertos atlánticos europeos.

Las guías e itinerarios camineros son unánimes al describir el mal estado de de los 5 caminos de rueda existentes en el siglo XVIII: el de León a Oviedo por Pajares, con ramales a Avilés y Gijón; el de Siero a Piloña; el de Infiesto a Llanes; el de la costa, de 40 leguas, entre Unquera y Vega de Ribadeo, y el de Oviedo a Leitiriegos por Cornellana-Salas-Grado y Cangas de Tineo. A esta red se unían los caminos de herradura que vertebraban las comunicaciones entre concejos, y los 23 pasos, sendas o puertos de montaña que, descritos en el *Mapa del Principado de Asturias* (Tomás López, 1777), atravesaban la cordillera hacia la Meseta: los de Piedrafita, Pajares y La Mesa, en la zona central; los de Beza y Arcenorio en la oriental, y los de Ventana, Somiedo, Leitiriegos y Cerredo, en la occidental, eran los más transitados y los que comunicaban con las comarcas y ferias de la Tierra de Campos, La Seca, Rueda, Carrión, Lacia, el Bierzo y el alto Sil. Todos ellos permanecían intransitables entre octubre y marzo a causa de las nieves, lluvias, inundaciones y desprendimientos que los cerraban al tráfico¹⁵.

El aislamiento, además de incidir sobre los costes y la frecuencia del transporte, suponía desventajas añadidas. Por un lado, el comercio estival con Castilla, debido a las altas temperaturas, reducía el radio de comercialización de los productos perecederos, con importante peso en las exportaciones asturianas. Por otro lado, al desplazarse la oferta de medios de transporte hacia las estaciones intermedias del año, –cuando mayor era la demanda de fuerza de tiro para las labores del campo–, se encarecían los portes. Por último, las

¹⁴ Fundación Universitaria Española: *Archivo Campomanes*, ms. 35/7.

¹⁵ El viajero inglés Joseph Townsend, refiriéndose a estos caminos de herradura, anotaba: «Si Shakespeare hubiese pasado por aquí, su imaginación jamás habría prestado atención a los acantilados de Dover»: cfr. J TOWNSEND [1791] (1988): *Viaje por España en la época de Carlos III (1786-1787)*. Turner, Madrid, p. 154.

dificultades del tránsito invernal limitaba la comercialización de las cosechas recogidas en otoño, cuya monetización resultaba esencial para equilibrar los ingresos de las economías familiares.

III.- LA ARRIERÍA: UN SECTOR ESTRATÉGICO EN LAS ECONOMÍAS PREINDUSTRIALES

Hace algunos años, J. Fontana se refería al desconocimiento del mercado interior en la España de los siglos XVIII y XIX: «resulta más difícil de analizar porque las corrientes que lo cruzan son más complejas y porque sus flujos no han sido registrados con la misma precisión que los que pasan por las aduanas»¹⁶.

Bourgoing, un viajero francés, que recorría los caminos de España en 1782, anotaba:

«No se ve otro comercio que el de los vinos y aceites que, en odres, llevados por mulas o por asnos, pasan de una provincia a otra; que el de los granos, que también con el solo auxilio de los animales de carga, compensa con lo superfluo de una comarca el hambre de otra vecina»¹⁷.

Con la llamada «revolución industrial» se consagraría el tópico de que hasta la irrupción del ferrocarril, el pésimo estado de los caminos y la escasa capacidad de carga del transporte a lomos, habían sido causa del escaso volumen del comercio. De ahí que se considerase al «camino de hierro» como el agente último de la creación del mercado nacional. El tópico será especialmente aceptable en aquellos países en los que, como en España, la carencia de vías fluviales navegables tendía a enfatizar el papel de los trenes. La acuñación de esa visión simplista se vio facilitada tanto por el desconocimiento de los flujos reales de personas y mercancías en los tiempos pre-estadísticos, como por la concentración de las investigaciones en los sectores líderes de la industrialización.

La explotación de fuentes documentales directas y los recientes estudios llevados a cabo en otras economías europeas, probarán, por el contrario, la importancia determinante de la tracción de sangre –transporte a lomos– en el crecimiento urbano al constituirse en garantía del abastecimiento de las ciudades. Del mismo modo, y dados los condicionamientos que pesaban sobre el tráfico fluvial y el cabotaje –asociadas a las limitaciones propias de la propulsión a vela y remo–, la arriería siempre constituyó una alternativa eficaz y competitiva¹⁸. Y así, ya en 1865, Fermín Caballero destacaba en su *Reseña geográfico-estadística de España*, la importancia que para el crecimiento económico nacional suponían los 446.000 vehículos (carruajes y carretas de 4 y 2 ruedas), las 530.879 caballerías mayores y menores¹⁹, y los 341.275 transportistas profesionales: la arriería y los caminos de herradura representaban el 47,9% de la oferta de transporte, además de ser la de mayor regularidad y la de mayor radio comercial.

Los estudios de Gómez Mendoza sobre la arriería y carretería españolas durante la segunda mitad del siglo XIX, prueban que el ferrocarril no supuso el declive de la tracción de

¹⁶ Cfr. J. FONTANA (1986): «La dinámica del mercado interior», en T. Martínez Vara (ed.): *Mercado y desarrollo económico en la España contemporánea. Siglo XXI*, Madrid, pp. 87-96.

¹⁷ Cfr. J. F. BOURGOING (1788): *Nouveau voyage en Espagne ou tableau de l'état de cette monarchie*. Regnault, París, II, p. 155.

¹⁸ Sobre esta materia, vid. E. FRAX y S. MADRAZO (2001): «El transporte por carretera (siglos XIX y XX)», en *Transportes, Servicios, Telecomunicaciones (TST)*, núm. 1, pp. 31-53.

¹⁹ Las caballerías menores (asnos, burras, mulas) cuentan con una capacidad de carga en torno a los 70/90 kg; las mayores (yeguas, machos, caballos), entre 90 y 120 kg; los carros de mulas y bueyes cargan hasta 600 kg, y las carretas, además de viajeros, podían portar hasta 400 kg.

sangre, cuyos servicios se mantuvieron hasta la década 1920-1930, cuando la tracción mecánica, esta vez de la mano del camión, acaparó el transporte de mercancías²⁰. Hasta esas fechas, la tracción de sangre recibirá nuevas demandas. Por un lado, debido a que el ferrocarril, a medida que progresaba la integración del mercado, estimulaba los intercambios intrarregionales y extra-regionales. Y por otro, porque el ferrocarril, lejos de monopolizar la oferta de transporte, introdujo un nuevo reparto de competencias en los tráficos, con los correspondientes procesos de complementariedad y de sustitución:

De complementariedad, porque arrieros y carreteros demostraron ser indispensables en la atención del servicio entre estaciones, servicio demandado por las propias compañías de ferrocarril. Para mayores distancias, la ventaja del transporte a lomos residía en no hallarse sometida a la rigidez de horarios en las operaciones de carga y descarga y en los servicios de puerta a puerta.

En lo que se refiere a las relaciones de sustitución, cabe establecer tres matices. El primero, referido al hecho de que, para pequeños tonelajes facturados a corta distancia, el ferrocarril incurría en deseconomías de escala, de ahí la competencia de la arriería en ese tramo de demanda. El segundo, en relación a que los trenes tenían condicionantes –regulaciones fiscales, tarifas elevadas para amortizar gastos de establecimiento, retrasos...– de los que carecía la tracción a lomos –baja o nula carga fiscal, laxitud horaria, y bajo coste de oportunidad del equipo empleado, susceptible de ser aplicado a las faenas agrarias. El tercer matiz relativo a que muchas capitales de provincia y villas urbanas, además de carecer de acceso directo al ferrocarril, disponían de una baja densidad de red carreteril: en 1890, según la *Revista de Obras Públicas*, la densidad viaria en 17 provincias españolas era inferior a 50 km de caminos de rueda por 1.000 km². Por lo mismo, y en ausencia de arriería y carretería, aquellos núcleos urbanos habrían quedado desabastecidos.

Así pues, pese a la escasa capacidad de carga de asnos y caballerías mayores, la arriería –tanto la estacional, como la profesional o practicada a tiempo completo– compitió eficazmente en radios comerciales cortos y medios, y en mercancías no voluminosas ni perecederas. De hecho, entre los censos de 1877 y 1900, –y pese a la extensión de la red ferroviaria y los primeros pasos del automóvil–, el número de arrieros y carreteros tan solo descendió en un 14%, descenso únicamente atribuible a su desplazamiento por el ferrocarril en los largos recorridos. Ello no obsta para que, a largo plazo, los límites de la tracción a lomo no dejasen de acentuarse y evidenciarse: lentitud, inseguridad, estacionalidad, limitada capacidad de carga y elevados costes de mantenimiento de la fuerza de tiro –crecientes en la medida en que las áreas de pasto se destinaban a la ganadería de leche y carne–, entre otros.

Arrieros y carreteros en Asturias

Entre 1712, año en que se concluye el Vecindario de Campoflorido, y 1787, en que se fecha el censo de Floridablanca, la población asturiana pasó de 213.155 a 347.336 habitantes, situándose Asturias, tras Galicia, entre las regiones más densamente pobladas de España (34 hab/km²). Los «Estados generales» del Catastro de Ensenada permiten una aproximación a la distribución funcional de la renta regional: el 73,9 % de la riqueza asturiana era aportada por el sector agrario, el 1,7% por el pesquero, el 11,1% por las manufacturas, y el 12,9% por el comercio.

²⁰ Vid. A. GÓMEZ MENDOZA (1999): «Caballo de sangre, caballo de vapor en el transporte de fines del siglo XIX», en A. Carreras et al. (eds.): *La industrialización y el desarrollo económico de España. Homenaje a J. Nadal*. Universidad de Barcelona, I, pp. 720-736.

El abastecimiento de las villas y la comercialización de las cosechas para el pago de rentas e impuestos, convertía a la arriería en un sector relevante en diferentes sentidos: para vertebrar las ferias y mercados que ponían en contacto a los concejos de montaña, valle y marina; para dar salida a la producción de los distritos manufactureros –calderería de cobre avilesina, metalurgia de la comarca Oscos-Eo, curtidos y zapatería de Noreña...–; para la distribución de los géneros coloniales y materias primas (sal, hierro, bacalao...) que entraban por cabotaje, y, por último, para el comercio con las provincias interiores.

Al margen de la arriería local/ocasional al servicio de los intercambios en mercados y ferias de la región²¹, cabe subrayar otros dos tipos de desplazamiento²². Por un lado, los de carácter estacional o «golondrina», de ciclo corto: entre 3 y 5 meses, de abril o mayo a septiembre, en función del propio ciclo agrario y de la demanda de brazos en la explotación familiar, con inicio, generalmente, tras la siembra del cereal de primavera (maíz)–. Era el caso de los canteros y tejeros –los «tamargos» de Llanes y Ribadesella–, de los caldereros de Miranda y de Avilés, de los viñadores y segadores: en cuadrillas contratadas por capataces o mayores, y provistos de mulas o machos, completaban los ingresos de las ventas y/o del trabajo, con los del transporte por cuenta de tratantes y mayoristas.

Un segundo tipo de arriería era la de ciclo medio o largo, con desplazamientos de 6 a 10 meses, de carácter «semiprofesional» y asociado a transportistas de aldeas y comarcas donde la orientación agraria y la explotación familiar eran menos exigentes en brazos –específicamente, era el caso de los concejos de montaña, con escasa disponibilidad de tierras de labor, y cuyas características edafológicas y climáticas imponían la orientación ganadera.

Aunque la arriería constituía una actividad ubicua en toda la Asturias preindustrial, únicamente a partir del siglo XVIII disponemos de indicadores que ayuden, aunque sea indirectamente, a establecer su significación económica. Uno de ellos, es la *Balanza de comercio activo y pasivo del Principado (1780)*²³, ilustrativa del secular carácter deficitario de la balanza comercial asturiana. El valor de las exportaciones (5,9 millones de reales) no cubría más que un tercio del de las importaciones (16 millones de reales). Las primeras, estaban representadas principalmente por las ventas de ganado vacuno y caballo (42,5%) y por las salazones de carne y de pescado (19,3%). Del valor de las importaciones, un 31,5% correspondía a los vinos y un 20,5% a los cereales castellanos. El hecho de que Castilla absorbiese el 80% de las ventas asturianas y fuese el origen del 65% de las compras, constituye el mejor exponente del peso del comercio terrestre frente al marítimo, y por ende, del peso de la arriería y carretería.

En términos de volumen transportado, se ha estimado que anualmente entraban en Asturias desde Castilla mercancías con un peso equivalente a 6 millones de kg, frente a 950.000 kg de salidas en la dirección inversa. Estas últimas, representaban 65.000 unidades de carga de caballería/año, lo que suponía que cada día cruzaban la divisoria con la Meseta 178 animales cargados²⁴. Cabe recordar que estos valores excluyen el tráfico interior y el que se dirigía hacia Santander y Galicia.

El comercio con Castilla y el mercado interior español se canalizaba a través de las ferias de Palencia, Valladolid y León. Las entradas de vino y cereales, se compensaban parcialmente con las salidas de ganado vivo, salazones de pescado, y manufacturas metálicas

²¹ El *Catastro de Ensenada* (1752) registraba 40 mercados semanales y 37 ferias. En 1826, el *Diccionario geográfico-estadístico* de S. Miñano contabilizaba hasta 40 ferias, y 62 el *Diccionario* de P. Madoz (1850).

²² Vid. X. CARMONA BADIA (1990): «Merceros en Castilla: estacionalidad agrícola y desplazamientos estacionales en la España Cantábrica», en L. V. GARCÍA MERINO (comp.): *Los espacios rurales cantábricos y su evolución*. Universidad de Cantabria, Santander, pp. 32-44.

²³ Fundación Universitaria Española: *Archivo Campomanes*, ms. 29/14; se reproduce y analiza en J. OCAMPO SUÁREZ-VALDÉS (1990): ob. cit., pp. 305-308.

²⁴ Las estimaciones en S. MADRAZO (1984): ob. cit. vol. II, pp. 684-694.

–calderas, potes, aperos de labranza, clavazón, herrajes...–. Las ferias de Salas, Tineo y Cangas de Narcea, actuaban como centros de negociación del ganado vacuno y caballo que se vendía en las de Laciana, Boñar, Babia y Quintanilla. En estas últimas y entre 1750 y 1796, un 30% de las cabezas vendidas eran de origen asturiano. También en los mercados de León y en las ferias gallegas de Fonsagrada, Valdeorras y Ribadavia, era sobresaliente la presencia de arrieros y carreteros del suroccidente asturiano²⁵.

El Catastro de Ensenada (1752), pese a incurrir en subestimaciones derivadas del carácter fiscal de la fuente y de la propia metodología con la que se elaboró –por ejemplo, sólo se computaron como actividades «profesionales» aquellas que se desarrollaban durante todo el año–, constituye un segundo indicador del peso de la arriería. En los concejos de la marina declaraban dedicarse al tráfico una media de entre 30 y 40 arrieros²⁶ –en casos específicos, como el de Avilés se registraban 216 caballerías mayores al servicio de más de un centenar de tratantes de calderas de cobre.

Estos valores se elevaban notablemente en los concejos de montaña por la razones apuntadas: mayor oferta de pastos, orientación ganadera, y rentas de situación derivadas de su proximidad a los mercados castellanos, abastecedores preferentes de Asturias. En algunos concejos, la arriería suponía más del 30% de las actividades declaradas por los vecinos: así ocurría en Piloña, con 216 arrieros, en Ponga, con 166, en Caso, con 134, en Cabrales, con 67, y en Amieba con 48, que ofrecían los mayores valores en términos absolutos. En otros lugares, aquella proporción superaba el 50%: era el caso de Somiedo, con 50, el de Villayón, con 32, el de Páramo de Focella, con 20, o el de Gua y Caunedo, con 17. Excepcional resultaba la situación del coto de Leitariegos: contaba con 38 arrieros y la arriería daba trabajo e ingresos a más del 70% del vecindario²⁷, convirtiéndose así las actividades de transportes en un caso único y singular de especialización laboral.

Un dato más, obtenido también del Catastro de Ensenada, avala el peso de la tracción de sangre: frente a los 62.721 reales que declaraban de utilidad anual las embarcaciones dedicadas al cabotaje regional, los procedentes de la arriería se elevaban a 434.594 reales²⁸. En el mismo sentido cabe reseñar la evolución de la recaudación en concepto de portazgos que, según S. Madrazo, pasó de 10.000 reales en 1780, a 452.637 en 1864.

Para el siglo XIX, disponemos indicadores procedentes de nuevas fuentes fiscales. Los datos de la Contribución Industrial y de Comercio son igualmente reveladores. En 1850, –ocultaciones fiscales al margen–, se contabilizaban 613 contribuyentes bajo la rúbrica «transportes»: un 84% de los mismos, eran arrieros –190 por cuenta propia, y 321 por cuenta ajena, con un total de 1.675 caballerías–, y sus cuotas representaban el 76% de la recaudación fiscal por aquel concepto. El resto de la contribución del sector correspondía a 3 empresas de diligencias, a 30 coches y calesas, y a 69 carretas de bueyes. Trece años más tarde, cuando ya el

²⁵ Vid. M. J. FERNÁNDEZ ÁLVAREZ (1998): *Ferias y mercados en la provincia de León*. Universidad de León, y R. CUBILLO DE LA PUENTE (1998): *El pescado en la alimentación de Castilla y León durante los siglos XVIII y XIX*. Universidad de León.

²⁶ Además del tráfico entre las villas litorales y las ferias y mercados de su hinterland, la arriería resultaba imprescindible para alimentar el cabotaje marítimo: desde 1770, daba salida a los carbones exportados por Gijón, Avilés y San Esteban de Pravia, conducidos por carretas y caballerías desde los concejos hulleros. Por los puertos de Ribadesella y Gijón, se exportaban anualmente a Inglaterra y Holanda avellanas por valor de 2 millones de reales, cuya conducción a los citados puertos era contratada anualmente por compañías de comercio de las citadas villas. Otro tanto cabría decir de las recuas de arrieros y trajineros que por Puerto de Vega, Castropol y Vegadeo daban salida a la producción lencera (tejidos de lino) y ferretera de la comarca Oscos-Eo.

²⁷ Para datos desagregados por concejos, vid. F. MANZANO LEDESMA (2010): *Las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada en el Principado de Asturias*. Real Instituto de Estudios Asturianos, Oviedo.

²⁸ Cfr. J. OCAMPO SUÁREZ-VALDÉS (1990), ob. cit., pp. 287-328, y *Archivo Histórico Nacional*, Hacienda, legajo 7456.

ferrocarril había hecho acto de presencia en Asturias, las mismas fuentes, constataban el incremento de los contribuyentes por arriería –800– así como del número de caballerías²⁹.

El peso de la arriería se confirma de forma indirecta si se utilizan datos de otros sectores de actividad que incorporaban al transporte en su cadena de valor. La fuente antes citada, ofrece para 1859 unas «utilidades» por comercio de 939.849 reales, de las que únicamente un 21,5% se imputaban a «mercaderes con tienda abierta». El resto, se atribuía a «tratantes» y «comercio por mayor», es decir a dos subsectores de la distribución que se valían de las recuas y caballerías para comercializar de forma ambulante sus mercancías en ferias y mercados, y para distribuirla entre el comercio minorista estante o «de tienda abierta». Aunque en la segunda mitad del siglo XIX el desarrollo urbano e industrial tendió a modificar la estructura del comercio, la evolución fue lenta y, en cualquier caso, no pondrá en cuestión la función del transporte a lomos y en carros: así, en 1863, las «utilidades» o cuotas del comercio ambulante suponían el 26,7% del conjunto del comercio, frente al 34,1% de las «tiendas» instaladas en villas y ciudades³⁰.

¿Arriería o ferrocarril, recuas o trenes?

Tras pasado el umbral del siglo XIX, la «resistencia» y funcionalidad de la arriería dejará huella estadística en los censos de población. En el de 1900, y en la clasificación de la población por profesiones, se contabilizaban en Asturias 869 arrieros –frente a 2.200 empleos en el comercio marítimo, y 363 en el ferrocarril–. En el censo de 1910, se registraban 739 arrieros –por 1.382 y 300 empleos en las rúbricas antes citadas³¹. Cabe señalar que la presencia de arrieros y carreteros se mostraba concordante con la propia estructura de la economía regional. Así, el citado censo de 1900 computaba en Asturias 627.000 habitantes y 334.970 activos, de los que un 82% eran labradores, un 9% se inscribían en el sector minero y fabril, y un 9% en actividades de servicios. Para la misma fecha, únicamente dos ciudades superaban los 20.000 habitantes –Gijón contaba con 27.000, y Oviedo con 23.000–, sin que ninguna villa superase los 8.000, y con solo un 16% de la población viviendo en núcleos de más de 1.000 vecinos.

Aunque la red ferroviaria había alcanzado los 263 km, su trazado básico se subordinaba a los núcleos mineros e industriales del centro de la región. Por lo mismo, el resto del territorio seguía vinculando su abastecimiento a la carretería y arriería, y ello era así en la misma medida en que ferias y mercados seguían siendo los centros de contratación más concurridos por tratantes y mayoristas. El comercio estante se limitaba a las villas y estaba representado por «casas de comercio» polivalentes y que compatibilizaban las actividades minoristas con las de banca y, en ocasiones, con las manufactureras –en este sentido, son representativas las de los Vigil Escalera, en Siero, o las de Vicente Velarde en Salas³².

IV.- LEITARIEGOS: LA FORTALEZA DE UNA ECONOMÍA DE FRONTERA

«Los moradores de las montañas fabrican ruedas, labran maderas, elaboran quesos; la manteca es exquisita [...]. La parte de la montaña queda en el

²⁹ Fuente: *Estadística(s) administrativa(s) de la Contribución Industrial y de Comercio* (1850 y 1863), Dirección General de Contribuciones, Madrid.

³⁰ Cfr. F. ERICE. (1995): *Propietarios, comerciantes e industriales. Burguesía y desarrollo capitalista en la Asturias del siglo XIX (1830-1885)*. Universidad de Oviedo, 2 vols., I, pp. 138 y ss.

³¹ Fuente: *Censo(s) de Población* (1900 y 1910): pp. 76-77 y 85-86, respectivamente.

³² Mas detalles en F. ERICE (2000): «Comercio, comerciantes y dependientes en Asturias (1885-1914)», en *Semata. Ciencias sociais e Humanidades*, vol. 12, pp. 125-162.

invierno casi desierta de hombres. Se dedican casi todo el año a la arriería, conduciendo vino blanco de Rueda y la Seca, y granos, y retornando pescados y carnes saladas [...]. Han buscado en la arriería y en el comercio la subsistencia que les niega el infecundo y quebrado suelo en que habitan» [P. MADDOZ, 1846]

Su emplazamiento geográfico en la «frontera» de comarcas con economías complementarias –las tierras altas del Navia-Eo, las de la confinante provincia de Mondoñedo, las de Laciana y el Bierzo, y las del hinterland occidental asturiano, desde Cangas y Tineo a la fachada litoral extendida entre Valdés, Vegadeo– será, junto a otros factores que ahora se comentarán, un hecho determinante de su particular senda de crecimiento. Se trataba de un territorio, el del suroccidente y las comarcas limítrofes, densamente poblado –con 34 habitantes/km², Asturias y Galicia, como ya se dijo, figuraban en el siglo XVIII a la cabeza de las regiones españolas con mayor ocupación demográfica–, y en el que el maíz y la patata habían arrinconado el barbecho y propiciado cosechas estables que alejaban la aleatoriedad de las subsistencias y las consiguientes «hambrunas».

En los 11 concejos del suroccidente asturiano, la población alcanzaba los 71.597 habitantes en 1787 (Censo de Floridablanca). La provincia de Mondoñedo, por las mismas fechas, censaba 89.000 habitantes. Aquellos 11 concejos, limítrofes con las comarcas del alto valle del Navia y del Sil, constituían el eje de un poderoso distrito manufacturero apoyado en la lencería y la metalurgia. Los puertos de Vegadeo, Puerto de Vega y Luarca, además de dar entrada al cabotaje cantábrico (sal, mineral de hierro, bacalao, lino, géneros coloniales...), constituían la salida natural de la producción de las comarcas interiores –lienzos de lino, salazones de carne, mantecas y quesos, manufacturas de hierro...– que se derramaba hacia la costa a través de la red de ferias.

De los tiempos medievales a los modernos: explotando rentas de situación

Las aldeas y lugares de Brañas de Arriba, Brañas de Abajo, El Puerto y Trascastro, integradas en la parroquia de Santa María de Leitariegos y con una extensión de 20 km², constituyeron durante siglos las únicas entidades de población del Principado que, además de ser las situadas a la mayor altitud –1.525 m sobre el nivel del mar– se hallaban habitadas todo el año. Su poblamiento inicial se hace partir de la época romana, vinculándolo a la ruta que desde Ponferrada, por Villablino, enlazaba el Bierzo con las explotaciones mineras del occidente de Asturias. Documentalmente, los testimonios sobre aquella parroquia remiten a los tiempos bajomedievales, cuando el coto de Leitariegos se hallaba bajo la jurisdicción del monasterio benedictino de Corias³³.

En los siglos siguientes, la fortaleza económica de Corias no dejará de acrecentarse. El protagonismo repoblador del monasterio acabará articulando toda la economía de la comarca asturleonera entre Cangas del Narcea y Laciana. En efecto, por el Libro Registro del cenobio se

³³ El monasterio de Corias fue fundado en 1032. Entre los siglos XII y XIII alcanzó su máximo esplendor, llegando a poseer tierras en la mayor parte del occidente de Asturias e incluso de la vecina provincia de León. El coto de Brañas o de Leitariegos, que también en la Edad Media había dependido de los monjes de Corias, pertenecía desde el siglo XVI a los «vecinos y moradores» de los pueblos de El Puerto, Brañas de Arriba, Brañas de Abajo y Trascastro. Leitariegos se constituyó en ayuntamiento en 1821, con el nombre de concejo de Leitariegos. En 1827 pasó a depender de Cangas y, más tarde, volvió a ser independiente hasta 1925, en que se integra definitivamente en Cangas del Narcea (*Gaceta de Madrid*, 3 de junio de 1925): Cfr. M^a A. FAYA DÍAZ (1992): *Los señoríos eclesiásticos en Asturias la Asturias del siglo XVI*. Real Instituto de Estudios Asturianos, Oviedo, pp. 58, 155 y 197; M^a ÉLIDA GARCÍA (1980): *San Juan Bautista de Corias*. Universidad de Oviedo; J. LÓPEZ (2010): «Intentos segregacionistas en el concejo de Cangas del Narcea en el siglo XIX»: <http://touspatous.com>; y G. ANES (1989): *Los señoríos asturianos*. S. Cañada editor., Gijón pp. 116-120.

sabe que en 1043, recibe donaciones de tierras en Laciana, Babia y Omaña, y, en 1082, la villa de El Guadeño (Villager) y diversas heredades en Llamas (Villager) y Veiga (Ferrera). La colonización agraria del territorio se completa en el siglo siguiente con la creación de una red de fundaciones asistenciales tanto en la vertiente asturiana –albergues y hospitales de Brañas, San Juan del Puerto (Leitariegos), Retuertas y Corias– como en la leonesa –Cafrenal y La Ferrera, en Caboalles de Abajo–, todas ellas en las rutas que desde León conducían, por el puerto de La Espina, a Oviedo y a Luarca, ya en la fachada marítima del occidente asturiano. Será en torno a este frente colonizador sobre el que se edifique la suerte económica de los vecinos de Leitariegos en la medida en que sus recuas se convertían en transportistas y abastecedores de cereales y vino para el monasterio y su red de alberguerías

Esta inicial función comercial se verá reforzada por la política repobladora de la monarquía, materializada en la creación de pueblas, villas y mercados³⁴. Así, en 1255, Alfonso X fundaba la «puebla» o *pola* de Cangas de Tineo –hoy Cangas del Narcea. Con la creación de las *polas*, la monarquía pretendía atraer habitantes hacía aquellos enclaves considerados determinantes para la articulación del tejido social y económico de la región. La concesión del fuero o «carta puebla» iba asociada a la autorización para establecer ferias y mercados, además del otorgamiento de exenciones y franquicias a la circulación y venta de mercancías. La fundación en el siglo XIII de otras *polas* en el occidente asturiano –Luarca, Castropol y Navia– y en la comarca de Laciana –San Mamés de la Rozas (1270) – permitió potenciar el eje comercial que desde los concejos de la fachada marítima del occidente asturiano enlazaba por Leitariegos con los tráficos que por el valle del Sil llegaban al Bierzo, y con los que, por el puente de Rioscuro, Babia y las Omañas, se dirigían a Castilla. Un comercio que se veía animado por la presencia estacional de los ganados merinos de la Mesta.

En 1326, el coto de Leitariego recibía con carácter excepcional el llamado «*privilegio de Leitariegos*». Se trataba de una carta de franquicia o fuero que pretendía evitar la despoblación del puerto y asegurar los servicios de alojamiento y de tránsito invernal que los vecinos venían prestando. Como contraprestación, garantizaba a sus moradores la exención tanto de cargas personales de carácter señorial, como la exoneración de prestaciones de tipo militar a condición de que

«Cumplan con dar albergue a todo pasajero de balde y facilitarle su sustento, que corre a cargo del tabernero, a quien la justicia obliga a tener prevención de pan y vino [...], rompan el Puerto en abundancia de nieves, mantengan de trecho en trecho unos postes de palo altos para dirección de los caminantes...³⁵».

El privilegio será confirmado y ampliado por los sucesivos monarcas: así, Carlos IV (1788-1808), añadirá a las franquicias citadas la de «no contribuir con cosa alguna a S. M., ni con soldados». De este modo, los habitantes del término alcanzaban un estatuto jurídico y social próximo a la hidalguía, institucionalizándose así ventajas fiscales y de movilidad consustanciales para quienes vivían del tráfico y comercio³⁶. Para esas fechas los arrieros del coto ya habían consolidado redes mercantiles regulares en las tierras de Laciana y Babia,

³⁴ Sobre estos extremos así como sobre la historia medieval de Leitariegos, consúltense: M^a Élide GARCÍA, ob. cit.; J. I. RUIZ DE LA PEÑA SOLAR (1992): *Leitariegos, una comunidad de la montaña asturiana en la Edad Media*. Oviedo, 1992; J. URÍA MAQUA (1995): «Una feria asturiana en la Edad Media: la de Cangas del Narcea», en *Asturiensia Medievalia*, nº 8, p. 381-391; A. GARCÍA GRAÑA y A. FERNÁNDEZ SUÁREZ (1994): *Cangas del Narcea, Ibias y Degaña*. Real Instituto de Estudios Asturianos, Oviedo, pp. 36-45.

³⁵ Cfr. RUIZ DE LA PEÑA SOLAR (1992), ob. cit., pp. 12-17.

³⁶ El privilegio se mantendrá hasta 1879, cuando la apertura de la carretera de Cangas del Narcea a Villablino, al eliminar los riesgos de tránsito, anulaba la función de aquel fuero.

extendiendo su actividad a las ferias de Sahagun (1155) y de León (1270). En los dos siglos siguientes, la oferta de servicios de transporte se intensifica y especializa al verse reforzada por la coyuntura abierta por el «ciclo ferial castellano» – ferias de Medina del Campo (1404), Medina de Rioseco (1423), Villalón (1434), Zamora (1476), y Salamanca (1467)–, y por la consolidación comercial del «camino francés»³⁷.

En 1556, el coto jurisdiccional de Corias, con 19,79 km², incluía la villa de Corias y las filegresías de Santa María de la Regla, Carceda, San Tirso, Santa Marina de Obanca, Besullo, San Pedro de la Montaña, Bergame, San Damías y Aguera. Por los recuentos de población de los lugares monásticos efectuados en 1553-1554, se estima que el Coto contaba entonces con 404 vecinos, 83 de ellos en la villa de Corias. Entre los privilegios jurisdiccionales del señorío eclesiástico de Corias, además de la provisión de oficios, escribanías, y percepción de penas de cámara, se contaban los servicios y prestaciones que obligaban a los vasallos dependientes – transporte de cal, piedra, madera, construcción de cubas para vino, o pagos por usos forestales, entre otros–. En términos monetarios, la valoración de aquellos derechos se ha estimado que ascendía a unos 150.000 maravedís/año lo que representaba una media de 268 maravedís por vecino, valor que situaba a Corias entre los más valiosos señoríos eclesiásticos de la región

Durante los tiempos modernos, por razones orográficas y climáticas, Leitariegos quedará excluido de la llamada «revolución del maíz». De las tierras del Coto, con una superficie de 1.589 días de bueyes, únicamente 175 eran susceptibles de labor. El resto estaba constituido por prados de secano y regadío (444 días de bueyes), «tierras bravas y ásperas» (402 días de bueyes), tierras comunes de pasto a diente (310 días de bueyes), y la braña de Valdeculabre, que los vecinos arrendaban a los rebaños trashumantes de los *vaqueiros* de Salas y de Tineo. Aunque no hay datos relativos al producto agrario, su composición puede conocerse indirectamente a través de la series decimales. Del valor de los diezmos, más del 75% correspondía al centeno, porcentaje que se elevaría al 90% si se incluyese el mijo. En los concejos de los valles y de la costa –donde el trigo y en maíz suponían más del 80% del total diezmado–, «sus naturales» consideraban el centeno y mijo como «inferiores» y «no los tenían por grano apetecible ni su pan les gustaba». Además, el centeno, mijo y panizo, ofrecían menores rendimientos por unidad de superficie y en términos de la harina obtenida por la molturación del grano. La presencia en el pago de los diezmos de avena, hierba, manteca y lana, avalan el papel compensatorio de la ganadería. Las 1.017 cabezas de vacuno censadas en el Coto, ofrecían una de las mayores densidades ganaderas de la región. El vacuno se completaba con el caballo (178 cabezas), con el ganado menor (1.356 cabezas de ovino, 62 de cabrío, 278 de cerda), y con otros esquilmos (colmenas, caza mayor y menor).

Dado que la tierra de labor no alcanzaba la décima parte del territorio y no llegaba a satisfacer las necesidades de subsistencia de la población, se hizo indispensable la búsqueda de alternativas compensatorias al desequilibrio entre población y recursos³⁸. Se hallarán en estrategias vinculadas a la pluriactividad estacional –ganadería, manufacturas domésticas, emigración estacional (segadores), transporte –, y en la explotación de las ventajas derivadas tanto de la disponibilidad de materias primas de alta demanda (monte arbolado y dehesas, abundantes pastos, reservas de madera y de leña y otros aprovechamientos forestales), como de su emplazamiento. Será este último factor el que se demuestre determinante para que la arriería se convierta en el vector económico articulador de aquella comunidad rural. Inicialmente se practicaba como actividad estacional y a tiempo parcial, en combinación con el ciclo de trabajo

³⁷ Sobre el alcance de las mismas véanse: M. A. LADERO QUESADA (1982): «Las ferias de Castilla del siglo XII al XV», en *Cuadernos de Historia de España*, nº 67-68, y P. GARCÍA BAÓN. (2005): «Algunas consideraciones geopolíticas a propósito de la ubicación de los valles de Laciana y Babia durante la Baja edad media», en *Estudios Humanísticos*, nº 4, pp. 303-310.

³⁸ Cfr. J. OCAMPO SUÁREZ-VALDÉS (1990), pp. 26-89

ganadero y con vistas a rentabilizar los activos ociosos. Igualmente, ofrecía la posibilidad de integrar el transporte y comercialización de los excedentes propios con portes de retorno por encargo de instituciones o comerciantes

Su emplazamiento geográfico, el estar regularmente habitada y la experiencia secular acumulada por sus vecinos en el tráfico con Castilla, explica que Leitariegos mantuviese su hegemonía como ruta comercial estratégica entre las tierras castellanas, la fachada marítima del occidente astur y la ruta que La Espina y Salas llevaba a Oviedo. Una Real Provisión de 1525, se refería al puerto como «camino real fragoso y estrecho, y no hay otro por donde pasar al Bierzo por vino y otras mercaderías». En 1674, una descripción del concejo de Cangas subrayaba que aquella, «era tierra de paso y de mucho trato, y de donde se proveían los puertos de dicho Principado». En efecto, desde Castilla, por Leitariegos, entraban los cereales, vinos y lino que se comercializaban por todos los concejos del occidente asturiano, desde los de montaña y los valles intermedios a los de la «mariña» (Valdés y Navia). Desde estos últimos, a su vez, se remitían a Castilla, salazones de carne y pescado, potes, clavazón y aperos de labranza de hierro, lienzos, cal para usos industriales (curtidos) y agrarios, y bacalao.

Leitariegos, vivir para transportar: una economía de servicios

«Los hombres apenas se ocupan de las labores del campo, abandonándolas a las mujeres que aran las pedregosas tierras y recogen sus menguadas cosechas. Maridos e hijos, constituyen un pueblo de arrieros, y considerarían casi como una desgracia ocuparse en otros quehaceres. En cuadrillas de cinco o seis, casi todo el comercio del norte está en su manos³⁹».

En 1752, según las «Respuestas Generales» del Catastro de Ensenada, 36 de los 52 vecinos del Coto declaraban como principal actividad su dedicación a «traficar en las provincias de Castilla». Empleaban una media de 6 meses al año en cubrir de 5 a 7 viajes por las tierras castellanas —únicamente seis miembros de la familia Cosmen, con recuas de 6 a 10 caballerías, se ocupaban todo el año en el tráfico. La población femenina —con una elevada tasa de celibato temporal y definitivo— se ocupaba en las labores domésticas y del campo, así como en la elaboración de lienzos «bastos»⁴⁰. La dinámica del Coto era, como se ha visto, inseparable de aquella trama de redes de tráfico y de comercio urdidas con las comarcas fronterizas.

Desde el siglo XVIII, la tendencia a sustituir el pago de rentas en especie por los pagos en metálico, acentuará la comercialización de excedentes por las economías campesinas. Del mismo modo, el incremento de la población —favorecido por la difusión del maíz y de la patata, por la extensión de los cultivos forrajeros y por la estabulación del ganado—, contribuirán a la intensificación de los intercambios en ferias y mercados. Las villas, y la de Cangas del Narcea en primer lugar, serán las primeras favorecidas por esta dinámica. En efecto, el concejo de Cangas verá incrementarse su base manufacturera con fábricas de curtidos y de manteca, con la presencia de batanes para la elaboración de lienzos, y con la de martinetes para fabricar potes, calderos, aperos y ferretería. Las concurridas ferias de Valladolid, Civea, Arbás y Cangas, dan fe de un auge mercantil que contó con un factor añadido: la demanda protagonizada por el arsenal del Ferrol desde 1728. Entre esa fecha y 1790, más del 44% de la madera para construcción naval exportada al arsenal, procedía de los montes de marina de los concejos del suroccidente. Los asientos y contratos para cortas, talas y arrastres, demandaron empleos que venían a

³⁹ Cfr. G. BORROW [1843] (1983): *La Biblia en España*. Alianza Editorial, Madrid, p. 117.

⁴⁰ *Archivo General de Simancas*, Dirección General de Rentas, 1ª Remesa, Respuestas Generales del Principado de Asturias, Libro 376: Coto de Leitariegos.

sumarse a los inducidos por la demanda de lienzos, clavazón y duelas con destino al propio arsenal.

Desde 1780, las bases agrarias del crecimiento secular comenzarán a dar señales de agotamiento. La fuerte presión demográfica sobre la tierra dará paso a una sobreexplotación de los recursos agrarios y a un minifundismo insostenible. Las crisis agrarias finiseculares, –reiteradas desde 1790 hasta más allá de 1805–, la pérdida de los mercados coloniales y la invasión francesa, con la quiebra de la Hacienda y la paralización de la construcción naval, abren para el suroccidente asturiano una etapa de estancamiento que se prolongará hasta más allá del primer tercio del nuevo siglo.

Sin embargo, más que las crisis finiseculares, serán los cambios en los sistemas de propiedad, estimulados por las reformas liberales, los que acaben por definir una nueva jerarquía social en el mundo rural. Desde 1798 (desamortización de Godoy), el proceso desamortizador estimulará la concentración de la propiedad, las roturaciones y la extensión del área cultivada, cambios contractuales en la cesión de la tierra (pagos en metálico), y la privatización de muchas tierras comunes y de propios o concejiles. De la intensidad de los cambios en la propiedad da idea el hecho de que en estos años el 40% del capital movilizado por el crédito rural en los concejos del occidente asturiano procediese de Cangas: labradores ricos y comerciantes negociaban con censos, obligaciones, empeños (venta con pacto de retro) y otros instrumentos de endeudamiento⁴¹. Del mismo modo, el aumento de las ventas de ganado vacuno y de casco en las ferias de Salas, Cangas y Tineo, respondían a la demanda de fuerza de tiro exigida por la ampliación del terrazgo y por la roturación de tierras de monte bajo para destinarlas a pastos y/o grano.

La proletarización rural reforzó la secular corriente migratoria que ya no se detendrá durante el resto del siglo⁴². Además de las salidas hacia Ultramar y hacia los centros fabriles y mineros del centro de la región, se acentuará Madrid como destino secular. La emigración hacia la Corte ha sido considerada como un ejemplo excepcional de especialización profesional. Si en la primera mitad del siglo el destino laboral preferente había sido el de aguadores, criados y serenos, desde finales de siglo, otras dedicaciones tomarán el relevo, y así los naturales de Leitariegos y Cangas destacarán

«como bolsistas, cobradores, ayudantes de caja en el Banco de España, y en muy acreditados bancos particulares y comercios, siendo notoria su honradez e inteligencia⁴³...».

Desde la segunda mitad del siglo, los cambios en la propiedad de la tierra y el incipiente proceso industrializador de la región, actuarán como reactivadores de la economía de Cangas y de Leitariegos. En 1852, la Contribución Industrial y de Comercio⁴⁴ recogía la existencia de 30 ventas o posadas, 4 martinetes, y más de una docena de mercaderes mayoristas de paños, entre

⁴¹ Véase: J. M. MORO BARREÑADA y F. ERICE (1999): *Crédito y endeudamiento en la Asturias del siglo XIX*. RIDEA, Oviedo.

⁴² Desde 1880 se verá acentuada por la crisis agraria finisecular La integración del mercado agrario internacional provocará en toda Europa una caída generalizada de los precios de los cereales y de la carne por la competencia de las materias primas ultramarinas. En Asturias en general, y en Cangas en particular, la prensa local se hará eco reiterado de la crisis: vid. *El Occidente de Asturias*: «La cuestión de los consumos», Cangas de Tineo, año IV, núm. 277, 21 de mayo de 1885.

⁴³ Cfr. F. QUIROS LINARES (1971): «Oficios y profesiones de los emigrantes de Cangas de Narcea en Madrid antes de la guerra civil», *Archivum*, tomo XXI, enero-octubre, pp. 5-11; L. A. MARTÍNEZ CACHERO (1959): «Historia económica de la emigración asturiana», en *Conferencias sobre la emigración asturiana*, III, pp. 21-36, Oviedo; *La Maniega* (1926-1927), núms. 5 y 7; J. RODRÍGUEZ RIESCO [1900] (1987): «Leitariegos», en O. Bellmunt y Traver y F. Canella y Secades, *Asturias*, ob. cit., tomo III, pp. 181-185.

⁴⁴ Cfr. *Boletín Oficial de la Provincia*, suplemento al núm. 73, 28 de junio de 1852.

otros contribuyentes. El sector primario no fue ajeno a este crecimiento: la ganadería y los derivados lácteos suponían el 50% del producto agrario, y el viñedo alcanzaba una extensión de 1.000 hectáreas⁴⁵. La especialización ganadera se vio completada por la forestal. Las reservas forestales de Muniellos (2.695 km²) atraieron desde 1847 el interés de empresas catalanas y extranjeras. En la década siguiente serán los recursos mineros los que atraigan las primeras inversiones propiamente industriales⁴⁶.

La comarca verá igualmente fortalecida su posición económica en el sur-occidente asturiano de la mano de su progresiva integración en el mercado regional y leonés merced a la construcción de las carreteras de Ponferrada a La Espina, la de Venta Nueva a Corba por Rengos y Degaña, la de San Antolín de Ibias a Vega de Ribadeo por Ouviaño, y la de Mestas a Caboalles⁴⁷. En las ferias del concejo, aunque seguían predominando las ventas de ganado vacuno y caballo, podían encontrarse cereales de Laciana, legumbres de Toreno y Ponferrada, salazones de pescado de Luarca y Cudillero, y manufacturas de hierro de Besullo y Castañedo, además de las producciones locales⁴⁸.

V.- LOS COSMEN: UNA EMPRESA FAMILIAR CENTENARIA

«Su fidelidad es tal que cuantos han utilizado sus servicios, no vacilarían en confiarles el transporte de un tesoro desde el Cantábrico a Madrid. Pero aunque son fieles, distan mucho de ser desinteresados. Acumulan grandes sumas de dinero. Muchos han

⁴⁵ Las variedades verdejo, albarín, carrasco, moscatel, negrón..., y la comercialización de sus caldos, impulsaron la creación de bodegas –N. Sánchez Canto, A. González del Valle, J. Gómez y L. Braña, M. Rodríguez González, Flórez, Llano...– que llegarán a gozar de reconocimiento en las Exposiciones agropecuarias de Madrid (1872) y Asturias (1875). A finales de siglo, la producción superaba los 29.000 hectólitros, exportándose una parte de la misma a los mercados ultramarinos: Cfr. F. M. de ARBAS [1900] (1987): «Cangas de Tineo», en O. Bellmunt y Traver y F. Canella y Secades, *Asturias*, tomo III, pp. 193-223 (Se cita por la edición facsímil: S. Cañada, Gijón); R. FUERTES ARIAS [1902] (1999): *Asturias industrial* (Las citas. por la edición facsímil: Alvízoras, Oviedo, pp. 354-363).

⁴⁶ Las medidas desamortizadoras de 1855, supusieron la liberalización del uso y explotación de los montes particulares y concejiles. La demanda de madera para construcción naval y residencial, como combustible para fraguas y «ferrerías», y para el tendido ferroviario, explican la presencia en la comarca del *Crédito Mobiliario Barcelonés*, que acabaría haciéndose en 1855 con los derechos sobre Muniellos durante quince años. Además del empleo generado por talas, arrastres y transporte hasta Cangas de la madera para su conducción en balsas a San Esteban de Pravia, la empresa levantó forjas para fundir mineral de hierro aprovechando los deshechos madereros para elaborar carbón vegetal.

Desde 1866 nuevas empresas minero-forestales compitieron por aquellas reservas, entre ellas la *Sociedad Minero-Forestal-Ferroviana*, –constituida en 1900 y entre cuyos planes figuraba construir una línea férrea entre Cangas y San Esteban de Pravia– y la *Sociedad General de Explotaciones Forestales y Mineras Bosna Asturiana S. A.*, creada en 1902 y que pretendía el aprovechamiento de 8.000 hectáreas de bosque (Muniellos y Rengos), la explotación de las reservas de mineral de hierro y carbón (Rengos, Gedrez y Venta Nueva), y el trazado de un tranvía a vapor entre Cangas y Cornellana, para lo que llegaría a adquirir camiones a vapor de fabricación inglesa. Véanse: J. LÓPEZ ÁLVAREZ (2003): *La explotación de maderas en el bosque de Muniellos (Asturias), 1766-1983*. Ed. Xedre, Cangas del Narcea, y R. FUERTES ARIAS [1902] (1999), ob. cit., pp. 354-363.

⁴⁷ En 1884, cuando la población del concejo alcanzaba ya los 22.742 habitantes, el tejido fabril y comercial seguía renovándose y contaba con dos fábricas de manteca salada (J. R. Blanco, y A. Gil), una de conservas alimenticias (G. Magadan), tres de aguardientes y vinos, y otras de cal, tejidos, quincallería y curtidos, además de numerosas tiendas de ultramarinos. A lo que habría que añadir los prometedores comienzos de la actividad extractiva. Vid. A. ROMÁN CARTAVIO (1884): *Guía industrial y comercial de Asturias*. Imp. Vallina y Cia. Oviedo, pp. 140-ss; J. GUTIÉRREZ MAYO y G. ÁLVAREZ URÍA (1904): *Guía general de Asturias*. C^a. Asturiana de Artes Gráficas, Gijón, pp. 107 y 187.

⁴⁸ Cfr. «Nuestros mercados», en *El Narcea*, núm. 153, (26, diciembre, 1908).

dejado al morir fortunas considerables, y no es raro que dejen una parte de sus caudales para erigir o embellecer casas religiosas⁴⁹».

La cita de Borrow, referida a los arrieros astur-leoneses, se ve confirmada para Asturias por una amplia tradición oral y escrita que enfatiza la honestidad de aquellos transportistas, pero también sus fortunas:

«El arriero astur era quien llevaba entonces los fondos de un banco a otro, los capitales para pagar las tropas. Y quien se los entregaba, sabía perfectamente que el arriero era incapaz de distraer un céntimo y, en cambio, era capaz de defenderlos aunque tuviera que asegurar su propia vida»⁵⁰.

Y es que tanto en los ciclos de crecimiento como en las coyunturas más críticas, los servicios ofertados por la arriería no dejaban de demandarse: en unos casos, para movilizar bienes estratégicos para el consumo, y en otros, coincidiendo con los ciclos de éxodo rural, para completar el transporte de mercancías con el de pasajeros.

De feria en feria, de la arriería a la hidalguía

En 1796, Jovellanos, de paso por Cangas del Narcea, conocía de primera mano y leía el manuscrito titulado *Descripción de la real jurisdicción de Leitariegos*⁵¹. Tras la descripción geográfica, del coto,

«Hallase en el extremo del concejo de Cangas de Tineo. Su montaña es una de las más elevadas y encumbradas de la Europa, y el lugar del Puerto, consistente en una llanura, es extremo y división del Principado de Asturias con el reino de León»

Y la exposición del ya citado «privilegio de Leitariegos» –que exoneraba a los vecinos del pago de alcabalas, martiniegas, servicios y portazgos por la entrada o salida de mercancías–, el manuscrito refería una tradición oral – aún viva en tiempos de Jovellanos–, según la cual, la reina doña Urraca (1081-1126), había concedido a los vecinos de El Puerto una dotación anual de 50 fanegas de pan con la condición de que poblasen el lugar, mantuviesen la alberguería y dispusiesen de víveres para los transeúntes. Añadía Jovellanos que la reina había «hecho alto en la casa José Cosmen», quien habría sacrificado una vaca de dos años para alimentar al sequito real.

Los Cosmen aparecen así desde los tiempos medievales como pioneros en la colonización del puerto. Sirviéndose de familias extensas, combinaban la dedicación ganadera con el comercio ordinario de trigo, vino y paños con destino al monasterio de Corias, y con el abastecimiento de la red de alberguerías y hospitales de él dependientes. El crédito adquirido por su servicios a los abades de Corias, facilitó la contratación de sus de recuas por los monasterios de San Pedro de Montes, San Andrés de Vega de Espinadera, Santa María de Carracedo y San Miguel de las Dueñas⁵². Todas estas actividades los pondrán en contacto

⁴⁹ G. BORROW [1843] 1983, ob. cit., p. 33.

⁵⁰ Cfr. C. CABAL (1962): «El arriero astur», en *Mundo Asturiano*, 1962, nº 2, pp. 15-22.

⁵¹ Para el manuscrito y las citas que de él se hagan, véase: JOVELLANOS [1794-1797] (1999): «Diario 2º, Cuaderno V...», en *Obras completas. VII. Diario 2º*. Edición crítica, prólogo y notas de J. GONZÁLEZ SANTOS. Instituto Feijoo de Estudios del Siglo XVIII y Ayuntamiento de Gijón. Oviedo, pp. 591-602.

⁵² *Archivo Familiar Cosmen Adelaida*: «Colección de fondos parroquiales, municipales y notariales de Leitariegos y Cangas del Narcea», y «Colecciones documentales del Archivo General de Simancas y del

desde el siglo XIII con tratantes y mayoristas de las ferias asturianas (Cangas del Narcea y Salas) y leonesas (Laciana y el Bierzo). Sobre estas bases y a medida que se ampliaba su red clientelar – instituciones monásticas, tratantes y lonjistas de las villas–, se operará una paulatina ampliación de sus portes y tráficos: a los cereales y al vino, se añadirán la cebada, paja, velas, lienzos, curtidos, y ganado vivo. Con todo, las operaciones más lucrativas y con mayores márgenes de beneficios, serán los acarreos extraordinarios de cereales con ocasión de las frecuentes hambrunas que, asociadas a las malas cosechas, asolaban el Principado. En esas coyunturas, a las rentas de situación se sumaban los beneficios deparados por los precios especulativos de los granos durante la estación invernal:

«El trigo, comprado en el mercado de León, tiene en la capital y puertos de mar de Asturias de 20 a 24 reales de sobreprecio en fanega porque el precio ordinarios de los portes entre estos puntos, es de 5 a 6 reales en arroba⁵³».

Crecimiento, diversificación, diferenciación

La consolidación de los Cosmen en el negocio de los portes y del comercio, llevó asociada la formación de redes de crédito y de distribución, así como el establecimiento de factores o corresponsales en las principales ferias leonesas. Tales redes se asocian a la movilidad de mercaderes ambulantes que operan a partir de un mercado interior conocido y que se irá ampliando en fases sucesivas:

«Las redes informales autónomas, aprovechan las ventajas comparativas que reporta la pertenencia a una comunidad diferenciada: la diáspora se convierte entonces en una de las palancas más eficientes para reducir costes de transacción: costes que no sólo incluyen los que se originan directamente de la celebración de contratos y acuerdos, sino también los, por así llamarlos, “costes políticos” de inventar un conjunto de normas internas al grupo y de aplicación permanente en los pactos.

El activo más relevante de la diáspora estriba en su capacidad para garantizar el cumplimiento de las obligaciones establecidas entre sus miembros a través de códigos éticos mucho más eficientes que la ley. Los agentes que operan en este marco gozan de una confianza que se relanza sobre un compromiso moral derivado de la cohesión del grupo. En tales casos, la aplicación de las leyes mercantiles por los poderes públicos, pasan a un segundo plano, cuando no son ignoradas. De hecho, la empresa resuelve los conflictos inherentes a la realización de transacciones internas por la vía de la autoridad, sistema menos costoso y más rápido que el recurso a tribunales de justicia o a las instituciones de arbitraje externas⁵⁴».

El núcleo de tales redes, como ya se anticipó, era reclutado dentro la propia familia mediante una deliberada estrategia matrimonial y reproductora orientada a contrarrestar los riesgos e imperfecciones de los mercados, los comportamientos oportunistas y, en general, los costes de transacción.

El trato frecuente con mayoristas y almacenistas castellanos de granos y paños, y su condición de proveedores de tratantes y de instituciones monásticas, redundó en el reconocimiento social y empresarial de los Cosmen. Ya en 1614, el monasterio de Corias otorgaba en exclusiva a Bernardo Cosmen la facultad para trajinar en los mercados de todo el

Archivo Histórico Provincial de León». Véanse igualmente: M. RODRÍGUEZ COSMEN (1985): *Cosas de “viechas dominas”*. León, pp. 99 y ss., y J. ÁLVAREZ RUBIO (2004): *Aventureros del tiempo*. León, pp. 78-88.

⁵³ Cfr. JOVELLANOS [1795], 2008, ob. cit., p. 808.

⁵⁴ Cfr. C. MANERA (2003), ob. cit., pp. 419-438.

territorio bajo su jurisdicción. De la expansión de la red comercial y del trato comercial con mayoristas y almacenistas castellanos, da prueba el hecho de que, en 1622, Juan Pedro Cosmen otorgase poder notarial para sustanciar pleitos ante la Chancillería de Valladolid relativos a cobros por deudas pendientes. Para estas fechas, el ámbito de su giro se había ampliado notablemente. Distintos miembros del grupo familiar se habían establecido como agentes de comercio en las principales plazas comerciales –Vega de Espinareda, Caboalles de Abajo, y Rioscuro, entre otras– en las que disponían de ventas y almacenes propios, molinos y otros bienes raíces. La disponibilidad de casas-venta y almacenes, permitía integrar las operaciones de aprovisionamiento en las ferias con las de transporte, distribución y venta, reduciendo así los costes de intermediación en los tratos con los proveedores de grano y vino, y asegurar los retornos hacia Asturias⁵⁵.

En una Asturias en la que, –en palabras de Jovellanos–, «mayorazgos, monasterios e iglesias eran casi los únicos propietarios»⁵⁶, el comercio constituía la única vía de acumulación de capital al margen de la tierra. Y esa fue la vía ensayada por numerosos emprendedores de origen hidalgo que vieron favorecida su promoción y prestigio social por el propio interés de la Corona en estimular las empresas privadas de comercio y de manufacturas⁵⁷. Por tal motivo, entre las políticas económicas del reformismo borbónica ocupará un lugar preferente la dispensación de franquicias, exenciones fiscales y todo tipo de honores y favores a los promotores de compañías de comercio. Se trataba de compensar y estimular a quienes invertían en un tipo de actividad no exenta de dificultades.

A los riesgos e incertidumbres inherentes a cualquier negocio desarrollado en un entorno agrario y con bajos niveles de renta, se añadían resistencias de carácter moral y cultural. Entre otras, los prejuicios hacia el mundo de la empresa por parte de una sociedad que había consagrado el rentismo como fuente de prestigio social. De hecho, todavía a finales del siglo XVIII, Jovellanos juzgaba con dureza y desdén a aquellos empresarios –a quienes llamará «terrazgueros»– que, una vez se habían enriquecido con el comercio, sepultaban sus capitales en la adquisición de tierras, títulos y blasones para asimilarse a la oligarquía rural. Para los Cosmen, el comercio de granos se había convertido en la fuente más regular y estable de beneficios. Los precios especulativos que estos alcanzaban en una región deficitaria en cereales como Asturias, no sólo operaban en años de malas cosechas, escasez y «hambrunas»; también las nieves y las dificultades del tránsito hacia la Meseta, les otorgaba un valor añadido que se alejaba de los márgenes comerciales ordinarios.

En las economías agrarias preindustriales, como ya se dijo, el capital mercantil constituía la fuente más dinámica de acumulación. Por tratarse de sociedades con escasa capacidad de ahorro y con un crónico endeudamiento rural, la disponibilidad de circulante constituía una pieza esencial en la oferta de crédito. Dada su disponibilidad de liquidez, desde el siglo XVIII los Cosmen habían entrado en los circuitos del crédito local. Las vías para hacerlo fueron las habituales: arriendo de abastos municipales y de rentas decimales, venta «al fiado» de granos, vino o lino en rama. La venta de lino era la más frecuente y se dirigía tanto a comerciantes como a las propias las familias, pues en todas las parroquias y en la mayor parte

⁵⁵ *Archivo Familiar Cosmen Adelaida*: «Protocolos notariales del Archivo Histórico de Asturias» y «Fondos del Archivo de la Real Chancillería de Valladolid, Registro de Ejecutorias»; ÁLVAREZ RUBIO (2006), RODRÍGUEZ RIESCO [1900], 1987, p. 185, y *A Parpayega* (Periódico semestral), núm. 37 (julio, 2011).

⁵⁶ Cfr. JOVELLANOS [c. 1795] (2008): «Carta sobre la agricultura y propiedades de Asturias», en *Obras completas. X. Escritos económicos*. Edición de V. LLOMBART I ROSA y J. OCAMPO SUÁREZ-VALDÉS. Instituto Feijoo de Estudios del Siglo XVIII y Ayuntamiento de Gijón. Oviedo, p. 314.

⁵⁷ Para un análisis más en detalle, vid. J. OCAMPO SUÁREZ-VALDÉS (2012): «Estudio preliminar» en J. Ocampo Suárez-Valdés (ed.): *Empresa y empresarios en el norte de España en el siglo XVIII*. Ediciones Trea, Oviedo, pp. 1-17.

de los hogares se hilaban y tejían lienzos de lino que los emigrantes temporales a Castilla y los tratantes de ferias comercializaban.

A los beneficios así obtenidos se irán sumando los procedentes de la conducción de pasajeros y emigrantes con destino a Castilla. El resultado final será la ampliación del patrimonio familiar, tanto el comercial como el rústico y pecuario –caserías, tierras de viñedo, ganado vacuno y caballar... A su vez, disponer de un patrimonio rural saneado les otorgaba ventajas estratégicas en sus negocios: les permitía establecer obligaciones hipotecarias sobre las que ampliar sus operaciones comerciales, y contribuía a diversificar los activos puramente comerciales –almacenes, efectos, ganado carruajes.

Para los Cosmen –al igual que para otros empresarios españoles de su tiempo⁵⁸–, la adquisición de tierras, lejos de convertirse en una inversión-refugio o en una desinversión desde la que iniciar su transición a la condición de «terrazgueros» o rentistas, constituía una estrategia que permitía mantener abiertas las puertas al crédito que alimentaban el ciclo de sus operaciones y giro comercial. Cosa bien distinta es que, andando el tiempo y consolidada su fortuna, la posesión de un patrimonio rural acabase por convertirse en un signo externo de riqueza que, además de elemento identificador del éxito y prosperidad en los negocios, comportaba valores simbólicos añadidos relacionados con la honorabilidad, y la confianza. Prueba del éxito empresarial, y también del proceso de diferenciación social operado en el Coto, será la solicitud y obtención, en 1754, por la familia Cosmen de la ejecutoria de hidalguía, para lo que era preciso disponer de casa solariega y blasones⁵⁹. A los privilegios fiscales propios de Coto, se sumaban ahora los inherentes a la hidalguía, con la ventaja de que ambos podían ser acreditados en cualquier parte del territorio de la Corona de Castilla.

La naturaleza de los servicios ofrecidos por los Cosmen y la movilidad de los miembros del grupo familiar, motivó, sin duda aquella solicitud. Desde mediados de siglo, la red logística de la familia Cosmen integraba almacenes y corresponsales en las principales plazas feriales leonesas – Astorga, Caboalles de Abajo, Villablino, San Miguel Carrasconte, Quintanilla, Riello, Ponferrada, Toreno, Bembibre. Cacabelos, Valdepiélago, Vega de Espinareda, Astorga...–. Por las mismas fechas, era ya una constante observable el éxodo rural. La caída de la mortalidad y la paulatina orientación ganadera y forestal, menos exigentes en brazos, estimularon aquella corriente migratoria. Desde 1780, los arrieros del Puerto (Leitariegos) organizaban ya dos viajes periódicos desde Cangas a Madrid en Semana Santa –viaje «de la cera»–, y en Navidad, en ambos casos con final en la plaza de la Cebada, donde se hallaba la venta de La Madera⁶⁰. De este modo, ya antes de 1800, los Cosmen habían acertado a diversificar su empresa en líneas de negocio diferenciadas y que proveían de fuentes de ingresos complementarias.

En el siglo XIX: la fortaleza de una empresa familiar

Las dificultades con que se iniciaba el nuevo siglo –invasión francesa, emancipación colonial...–, no interrumpieron las actividades de los arrieros. Lo prueba el hecho de que, ante el temor a que el espíritu antiseñorial que se adueñaba por momento de los debates

⁵⁸ Sobre esta cuestión, véase X. CARMONA BADÍA (2012): «Antonio Raimundo Ibáñez: un empresario en el filo de dos épocas», en J. Ocampo Suárez-Valdés (ed.): *Empresas y empresarios en el norte de España (siglo XVIII)*, Ediciones Trea, Gijón, pp. 69-91.

⁵⁹ *Archivo Familiar Cosmen Adelaida*. El expediente en: *Archivo R. Chancillería de Valladolid: Sala de Hijosdalgo*, Caja 1309, 36. Los blasones eran un «árbol en campo de oro, un león atado a una cadena, y cinco flores de lis de oro en campo rojo»: Cfr. J. RODRÍGUEZ RIESCO [1900] (1987), ob. cit., p. 185.

⁶⁰ Vid. *La Maniega. Boletín del Tous pa Tous* (Sociedad Canguesa de Amantes del País), núm. 5 (1926) y núm. 8 (1927).

parlamentarios gaditanos, los Cosmen instasen a la Diputación de la Junta General del Principado de Asturias y al Jefe político de la provincia para que hiciesen valer ante las Cortes de Cádiz los privilegios históricos de que gozaba Leitariegos. El asunto fue tratado en la comisión de Hacienda de las Cortes que acordará eximir a los arrieros «del pago de toda contribución, incluida la extraordinaria de guerra, conforme al privilegio que les otorgó el Rey D. Alonso»⁶¹.

Por las Estadísticas de la Contribución Industrial y de Comercio, consta que Leitariegos, seguía siendo, como en el siglo anterior, el municipio asturiano con mayor proporción de arrieros entre los declarantes por la cuota de transporte –más del 50% del conjunto de renta imponible. En 1850, como ocurriera en 1750, los miembros de la familia Cosmen monopolizaban la arriería profesional. Además de contribuir por la tarifa de tráfico, muchos de ellos – los Cosmen-Feito, los Cosmen-Castro y los Cosmen-Bueno, entre otros– declaraban una riqueza patrimonial que incluía propiedades rústicas, molinos harineros, ventas y posada, almacenes, fincas desamortizadas y solares en la villa de Cangas⁶². Desde 1858, el hecho de figurar entre los mayores contribuyentes del ayuntamiento de Leitariegos, y dado el carácter censitario del sufragio, explica la entrada de distintos miembros del grupo familiar en las listas de electores de diputados a Cortes.

Junto a las actividades de comercio y transporte, las vinculadas al crédito irán adquiriendo una mayor presencia a lo largo del siglo, especialmente en las coyunturas más críticas para las economías campesinas. En el medio rural del occidente asturiano, la demanda de crédito para adquirir fincas rústicas y urbanas desamortizadas, así como la demanda de servicios financieros para remesar las rentas percibidas por la población emigrante, fueron habituales, particularmente en el concejo de Cangas. Tales requerimientos ofrecían una vía de inversión rentable para quienes disponían de liquidez y experiencia en las operaciones de crédito y transferencia de capitales⁶³.

En relación con esta cuestión, merece la pena recordar que el sistema financiero «formal» –bancos y sociedades de crédito–, tanto por su asignación de recursos, como por su distribución espacial, no dio respuestas a las demandas de intermediación que la economía española demandaba. Menos aún en el ámbito rural. Y si a pesar de esta limitación la economía pudo crecer y financiarse, la explicación ha de buscarse en el desarrollo espontáneo de un sistema alternativo que satisfizo las necesidades de financiación que la banca ordinaria o «moderna» no llegaba a cubrir. Los «comerciantes-banqueros» llenarán ese vacío. Los Velarde (Salas) o los Trelles (Luarca), entre otros muchos⁶⁴, pertenecían a esas «sagas» de comerciantes, transportistas y/o industriales que combinaban su negocio principal con las operaciones a escala local de intermediación financiera. Su know-how partía de la propia experiencia en operaciones a pequeña escala –giro, negociación, préstamo, descuento...– con las que satisfacían las necesidades propias de sus negocios. Paulatinamente, tales operaciones se irán ampliando a un círculo de clientes cada vez más amplio:

«Para realizar esta «industria de banca», disponían de todo lo necesario: capital, establecimiento abierto al público, técnica comercial, amplias relaciones mercantiles y un

⁶¹ Véanse: *Diario de Sesiones de las Cortes Generales y Extraordinarias* (8/VII/1813/ pp. 5647) y *Archivo Histórico de Asturias*: Junta General del Principado (1813: «Cuaderno de los acuerdos de la Diputación Provincial».

⁶² *Archivo Histórico de Asturias*, Protocolos Notariales y Fondo del Juzgado de 1ª Instrucción, tomo III.

⁶³ Vid. J. M. MORO y F. ERICE (1999): ob. cit., pp. 116-137.

⁶⁴ Los Cotarelo (Vegadeo), los Fernández Caunedo y los Pérez Villamil (Puerto de Vega), los Vigón (Colunga), Cuesta Barredo (Villaviciosa), Caso (Ribadesella), González Posada y Ernesto Junco (Cangas de Onís), Carbajal (Infiesto), Vigil Escalera (Siero)..., entre otros. Véase J. R. GARCÍA LÓPEZ (1987): *Los comerciantes-banqueros en el sistema bancario español. Estudio de las casas de anca asturianas en el siglo XIX*. Universidad de Oviedo, pp. 50-61.

sólido crédito personal, basado en una solvencia y seriedad largamente probadas. En estos cinco atributos, todos ellos esenciales en los negocios bancarios, residía su fuerza⁶⁵».

Como ya se ha dicho, desde mediados de siglo, la mayor movilidad de la población fue rentabilizada por «la Compañía» de los Cosmen para ampliar los servicios de transporte de viajeros:

«La “Compañía” estaba integrada por Basilio Cosmen, el tío Provisor, el tío Xipín, el tío Cuatrinós, el tío Tomasillo, el tío Juanillo y el tío Alonso, hijo del tío Basilio, todos ellos vecinos del Puerto. Cada uno disponía de una recua compuesta de diez machos, distribuyéndose por mitad los turnos Cangas-Madrid, y viceversa; encontrándose los que iban con los que venían en el pueblo de Ataquines (Valladolid) donde pernoctaban.

Para los viajeros existían tres clases de tarifas: de primera clase o a “burra completa”; a “media burra” los de segunda, y los de tercera que hacían todo el trayecto a pie. Los viajeros de la primera clase eran contadísimos. El precio de esta clase era de cien reales. Los de segunda, como su título indica, recorrían una legua a pie y otra sobre el macho.

Nueve días invertían en el recorrido, verificando una jornada diaria, que solía representar una distancia de nueve a diez leguas. La salida de Cangas era al anochecer del sábado, con paradas diarias en las ventas de Carballo, Caboalles, Omañón, Carrizo, Toral de la Vega, Villalpando, Becerro, Ataquines, Labajos, Villalba y Madrid, con final en la plaza de la Cebada, donde se hallaba la venta de La Madera.

Los que se dirigían a Madrid en busca de trabajo no siempre contaban con el dinero necesario para hacer el viaje; pues sabido es que, además de su coste, teniendo que pernoctar nueve días en trayecto, necesitaban realizar otros gastos de posadas, y sucedía que un mozo de tal o cual aldea canguesa se acercase con su padre a uno de los Cosmen manifestándole sus deseos de ir a la Corte en busca de trabajo, no siendo óbice para realizarlo ni la falta de dinero ni la posibilidad de encontrar la deseada colaboración. Bien conocida de los arrieros la honradez de sus paisanos, los llevaban de fiado a Madrid, y las más de las veces sin otro reconocimiento de la deuda que la verbal manifestación del mozo que buscaba anchos horizontes para su vida⁶⁶».

«La Compañía», que venían cubriendo los viajes entre Cangas y Madrid, intensificó sus servicios al recoger viajeros procedentes de otras compañías de arrieros del noroccidente: la de los Maurines (El Couz, Salas), que prestaban servicios entre Luarca, Tineo y Cangas, y la de los Clavinas (Busmente, Villayón), que cubrían rutas a Cangas por Pola de Allande⁶⁷. En 1863, la apertura del ferrocarril Galicia-León-Madrid concentró los servicios de viajeros a lomos entre Cangas y León, desde donde se proseguía el viaje en tren. No obstante, los precios más competitivos de la arriería, mantuvieron la demanda de sus servicios. Respecto a estos últimos, los Cosmen habían añadido a las operaciones habituales de crédito, comercio y transporte de mercancías y viajeros, el traslado de los capitales remesados por los emigrantes cangueses en la capital. Por otro lado, las mejoras en la red carreteril no tardarán en ser explotadas por aquella familia para iniciar el empleo de diligencias.

⁶⁵ Cfr. J. R. GARCÍA LÓPEZ (1985): «El sistema bancario español en el siglo XIX: ¿una estructura dual? Nuevos planteamientos y perspectivas», en *Moneda y Crédito*, núm. 177, pp. 111-132.

⁶⁶ Véanse: «Los arrieros del Puerto», por S. R. (Madrid, junio 1927), en *La Maniega. Boletín del Tous pa Tous* (Boletín de la Sociedad Canguesa de Amantes del País), nº 6. Más información en *La Maniega*, núm. 5 (1926) y núm. 8 (1927), y en *A parpayega* (Periódico semestral): «Del occidente de Asturias a la Meseta. La arriería como medio de transporte y comunicación», núm. 37, julio, 2011.

⁶⁷ Vid. RODRÍGUEZ COSMEN (1985), ob. cit., pp. 145-156; ÁLVAREZ RUBIO (2004), ob. cit., pp. 139-142.

VI.- DE LA ARRIERÍA A LAS DILIGENCIAS

«Hasta la Gran Guerra, todos los puntos de carga y descarga –estaciones, puertos, almacenes, fábricas– estaban siempre rodeados de decenas o centenares de carros. Mulas, machos y carreteros, daban una estampa inconfundible a estos centros. Las ciudades, los suburbios fabriles y los pueblos algo distantes del ferrocarril, dependían plenamente del transporte carretero⁶⁸».

Aunque en 1828 se liberalizaba la constitución de sociedades de diligencias para el transporte de viajeros, inicialmente el desarrollo de servicios regulares se vio limitado a las grandes ciudades, donde a la mayor movilidad y niveles de renta de la población, se unía la disponibilidad de caminos carreteros⁶⁹. En el año citado, la red de carreteras cubierta por diligencias ascendía a 350 km, siendo 73.000 los km anuales recorridos, y 2.000 el número de viajeros transportados –el número de viajeros/km/año era de 5,7–. Desde entonces, los datos no dejaron de mejorar a pesar de que fuera de las grandes urbes, la apertura de caminos de rueda se vio penalizada por la preferencia otorgada por la inversión pública al ferrocarril⁷⁰. En efecto, la Ley de Carreteras de 1857, consideraba estas vías como subsidiarias de los «caminos de hierro». Por tal motivo, no debe de extrañar que en el Plan General de Carreteras de 1864 se aconsejase suprimir «los caminos que han sido o vayan a ser reemplazados con ventaja por el ferrocarril». En la misma línea, la memoria que precedía al Plan General de Ferrocarriles de 1867, señalaba como prioridad que

«En la elección de las trazas de las carreteras se atiende de manera capital a ligar del mejor modo posible con la red de ferrocarriles todos los centros productores y consumidores».

Y en consonancia con ese espíritu, la Orden de 7 de abril de 1870 ordenaba el abandono de 38 tramos programados de carreteras que no se adecuaban a aquella directriz⁷¹. Antes de 1850, de las empresas que prestaban servicios interprovinciales, únicamente llegaban a Oviedo los coches de las *Diligencias del Poniente de España* (línea Madrid-Valladolid-León-Oviedo). Desde 1847, y para el tráfico de mercancías, funcionaban las *Mensajerías del Norte*, –filial de la sociedad de ferrocarriles Compañía Norte–: realizaba un viaje semanal de 5 días de duración y empleaba tiros de 8 caballos con 15 relevos durante el viaje. Ambos servicios desaparecerán en 1884 al abrirse la línea ferroviaria Madrid-Gijón-Oviedo por Pajares⁷².

⁶⁸ Cfr. A. CARRERAS (1988): «Segunda Revolución Tecnológica (1990-1936)», en J. Nadal, A. Carreas y P. M. Aceña (eds.): *España, 200 años tecnología*. Madrid, pp. 93-133.

⁶⁹ Vid. S. MADRAZO (1984): «El tráfico y los servicios», vol. II, en *El sistema de transportes en España, 1750-1850*, ob. cit.

⁷⁰ En 18402, la red cubierta ascendía a 1.825 km, a 380.000 los km/año recorridos, y a 12.000 los viajeros transportados anualmente (6,6 viajeros/km/año). En 1852, esos mismos indicadores alcanzaban los valores siguientes: 5.000, 2.190.000, 150.000 y 30 viajeros/km/año, y en 1850: 6.500, 8.400.000, 825.000 y 127, respectivamente: Cfr. S. MADRAZO MADRAZO (1991): *La edad de oro de la diligencias: Madrid y el tráfico de viajeros en España antes del ferrocarril*, p. 104.

⁷¹ Cfr. F. J. RODRÍGUEZ LÁZARO (2001): «Caminos ordinarios y caminos de hierro: el Estado y las compañías ferroviarias ante el desarrollo del transporte por carretera mediante vehículos de tracción mecánica en España, 1924-1936», *II Congreso de Historia Ferroviaria* (Actas), Madrid (<http://www.ffe.es>).

⁷² Fue inaugurada el 15 de agosto de 1884 por Alfonso XIII. Previamente se completaron los tramos Gijón-Pola de Lena, y Pola de Lena-Puente de los Fierros. Por último, el de Busdongo a Puente de los Fierros. En *El Comercio* del día siguiente se publicaba un artículo con este esperanzador titular: «Ayer se ha abierto el tren del porvenir de Asturias».

Asturias: hacia el final de la Siberia del norte

En 1826 solo podían circular coches de caballos por la carretera Gijón-Oviedo-León, aún sin concluir, y por los ramales Oviedo-Avilés y Oviedo-Piloña. En 1846, siendo ministro de Gobernación el asturiano Pedro José Pidal, se avanzaba en el trazado de la carretera Villaviciosa-Pola de Siero-Oviedo. A la relación anterior añadía Pascual Madoz en 1850 el camino real que recorría la costa desde Unquera a Vegadeo.

Durante la segunda mitad del siglo, al menos hasta la crisis de 1868 y el «pinchazo» de la burbuja ferroviaria, la aprobación de la Ley General de Ferrocarriles (1855), acaparó fondos y privilegió las inversiones en los «caminos de hierro». Un año antes, Llano Ponte, calificaba como deplorables las carreteras asturianas: «Menos a Gijón, Avilés y Villaviciosa, hay que usar del viaje a caballo». En la década siguiente, con la llegada en 1860 a la Dirección General de Obras Públicas del asturiano José Francisco Uria, se ponían en marcha los caminos carreteros de Ribadesella a Cangas de Onís, de Oviedo a Grado con prolongación a Salas y Lluvia, y el que iba de la capital a Ribadesella.

En 1865 se aprobaba el Plan de Carreteras Provinciales. En él se contemplaba el trazado de la carretera de Cangas de Tineo a Lugo por San Antolín de Ibias. Por último, el Plan General de Carreteras del Estado de 1877, definía para Asturias una red de 1.376 km, de los que 696 se hallaban concluidos en 1880. Este último plan clasificaba las carreteras asturianas en tres órdenes. Al primero, correspondía el tramo asturiano de la vía Adanero-Gijón. De segundo orden, se contaban cuatro: Villalba-Oviedo-Ribadeo, Ponferrada-Lluvia por Cangas de Tineo y La Espina, Torrelavega-Oviedo, y Lugones-Avilés. De entre las dieciocho carreteras de tercer orden, tres de ellas contribuirán a articular el territorio del occidente asturiano: la de Grandas de Salime a Cangas de Tineo por Pola de Allande, la de Vegadeo a Lugo por Grandas, y la de Pola de Allande a Lluvia. Por entonces, Lino J. Palacio, director provincial de carreteras, consideraba que Asturias tenía ya definidos sus ejes transversales con el Cantábrico y la Meseta

La articulación del espacio central se vio completado con el progresivo avance del trazado del ferrocarril Gijón-Langreo: abierto al tráfico en 1852, se prolongará en los siguientes años hasta La Felguera-Sama (1854-1856), El Entrego (1875), Lena (1874) y Pajares (1884). En 1887 entraba en funcionamiento la línea Oviedo-Infiesto de la *Compañía de los Ferrocarriles Económicos* –con ampliaciones a Arriondas (1891) y Llanes (1905)–, la línea Villabona-Avilés (1890), la de Oviedo-Grado (1900) y la explotada por la *Sociedad General del Ferrocarril Vasco-Asturiano* entre Oviedo y San Esteban de Pravia (1904)⁷³.

Las compañías provinciales de diligencias

La demanda de empleo que acompañó a los procesos industrial y urbano, y la mejora en la red de infraestructuras, incentivó la oferta de servicios de transporte para cubrir la creciente movilidad de la población. En la mayoría de las ocasiones, las compañías de diligencias daban continuidad o completaban negocios anteriores asociados a la arriería. Se trataba, por tanto, de empresarios con un know-how previo, aunque no faltaron los inversores ocasionales procedentes de otros sectores y que se sintieron atraídos por las expectativas suscitadas por el éxito de las primeras iniciativas. En algunos casos, la competencia entre empresas favoreció acuerdos en materia de tarifas, de explotación de líneas o de mancomunación de activos.

⁷³ Una síntesis en G. OJEDA (1977): «Los transportes», en *Historia de Asturias. Edad Contemporánea (II)*, vol. 9, Salinas, pp. 204-242.

Durante la primera mitad del siglo XIX, la oferta de servicios de diligencia se limitó a los prestados entre las tres ciudades asturianas del centro de la región. Desde 1833, operaba una línea diaria entre Oviedo y Gijón que desapareció en 1874 al cubrirse ese mismo tramo por el ferrocarril. Desde 1856, Oviedo, Gijón y Avilés, quedaban unidos por dos compañías: *La Unión Asturiana* y *La Villa de Avilés*. En el occidente de Asturias, las compañías de diligencias comenzarán a prestar servicios desde 1855, a medida que progresaban las obras de la carretera Oviedo-Luarca, concluida en 1864. Una de las pioneras será la *Empresa de Diligencias del Occidente de Asturias*, más conocida como «La Ferrocarrilana», que cubría el trayecto entre Oviedo y Salas. Se había constituido en Luarca, bajo la dirección de José María García Gamoneda, con un capital social de 100.000 reales. Entre sus activos, además de almacenes e instalaciones auxiliares, figuraban cuatro carruajes con tiros de ocho mulos (pareados o al tercio) y con capacidad para diecinueve viajeros distribuidos en tres clases: tres asientos en primera o berlina, diez en el interior, y seis en la vaca.

A las empresas que funcionaban a mediados de siglo y que operaban entre Luarca, Tineo, Cangas de Narcea y Pola de Allande – *Los Maurines* (El Couz, Salas) y *Los Clavinas*–, se irán uniendo desde 1880 nuevas sociedades, como *La Luarquesa* y *La Montañesa*, que cubrían los trayectos entre Vegadeo-Luarca, Luarca-Salas, Luarca-Tineo, y Luarca-Canero-Avilés⁷⁴. En muchos casos, el mal estado de los firmes obligaba a combinar el camino de herradura y el transporte a lomos con el camino de rueda. La información procedente de los archivos de empresa conservados⁷⁵, permite constatar que entre 1870 y 1880 operaban en el occidente de Asturias 7 compañías de diligencias: *La Luarquesa*, *J. Horga y Compañía* («Carruajes La Esperanza»), *Los Maurines y Compañía* (Francisco y Gregorio Maurín), *La Ferrocarrilana*, *La Ovetense*, *Llanos*, y la de los *Cosmen* («Pepe El Puerto»).

Las mismas fuentes permiten una valoración realista de la entidad económica de aquellas compañías de diligencias. Por término medio, los activos de cada empresa estaban representados por 104 caballos (50.020 pesetas), 104 aparejos (3.120 pesetas) y 9 coches o carruajes (22.500 pesetas). Los ingresos anuales se estimaban en 169.230 pesetas, y los gastos en 97.666, lo que arrojaba unas «utilidades» o beneficios anuales de 71.564 pesetas. Es decir, una rentabilidad anual del 9% sobre el capital invertido, capaz por tanto de resistir cualquier comparación con posibles inversiones alternativas en otros sectores.

Los Cosmen, –como ocurría con otras empresas familiares: los Castro, de Bodenaya, o los Rodríguez, de Laciana–, habían visto crecer y diversificarse sus negocios sin apartarse de los mercados atendidos durante generaciones: los que conectaban Cangas del Narcea, a través de las comarcas de Laciana y el Bierzo, con las ferias castellanas y con Madrid. Ese era su mercado natural, y en él, –dentro de una organización con una cultura empresarial que, apoyada en la cooperación familiar, consideraba prioritaria la continuidad en el sector–, habían construido una sólida red de crédito, de información y de capital relacional, que les otorgaba solvencia, seguridad y competencia. El crecimiento extensivo de las actividades de comercio y transporte con recuas, se amplió a los coches o carruajes mixtos de mercancías y viajeros tan pronto como los caminos carreteros ofrecieron garantías para mantener servicios seguros y regulares.

En 1880, concluían las obras de la carretera Ponferrada-La Espina, y poco después, en 1890, el tramo León-Villager-Caboalles, que enlazaba con Ponferrada⁷⁶. Pues bien, ya en 1885, Cándido Cosmen y Cosmen, de la casa Provisor (El Puerto, Leitariegos), constituía una sociedad mercantil con vistas a explotar la primera línea regular de viajeros de la comarca, la

⁷⁴ Más detalles en J. E. CASARIEGO (1973): *Caminos y viajeros de Asturias*. Gráficas Principado, Oviedo, pp. 55-75, y F. ROMERO GARCÍA (2004): *Viajeros en el tiempo. Asturias, tránsito e historia: transportes y comunicaciones por carretera*. Madú Ediciones, Oviedo.

⁷⁵ *Archivo Histórico de Asturias*: Fondo Maurines (1883-1913).

⁷⁶ Vid. *El Occidente de Asturias* (Cangas de Tineo), año IV, núm. 273, 7 de abril de 1885.

que unía Rioscuro y León a lo largo de 88 km. Las diligencias, salían de León a las 6 de la mañana, paraban en Aguasmestas para cambiar el tiro y, por Camposagrado y Riello, llegaban a Rioscuro a las 6 de la tarde⁷⁷.

Fiel igualmente a su estrategia de reinversión de beneficios, Cándido Cosmen, conocedor de los avances tecnológicos que en el centro de la región se venían produciendo en materia energética, no tardó en apostar por la electricidad. En sociedad con Francisco Suárez Dóriga –vecino y propietario de Cangas–, y Román Rodríguez-Arango y Menéndez –oriundo del concejo y notario en Cartagena–, escrituraba en 1897 una compañía regular colectiva para «la instalación y explotación del alumbrado eléctrico» de Cangas del Narcea. En 1902, con proyecto del ingeniero Enrique Galán, solicitaban licencia para construir un embalse. El capital de la sociedad ascendía a 12.000 pesetas⁷⁸.

En la década finisecular, varios hijos de José Cosmen y de Manuela Castro, –Pedro, José y Manuel– comenzaron a explotar la línea de diligencias entre Cangas del Narcea y Ponferrada por Leitariegos, de 110 km. Salía de Ponferrada a las 9 de la mañana –tras recoger el correo procedente de Madrid, de cuya concesión disfrutaban–, y efectuaba cambio de tiros en Fresnedo, Corbón, Caboalles y en El Puerto o en El Otero. Se trataba de un servicio exclusivo de viajeros, mientras que para las mercancías –cebada, vino, salazones– utilizaban una línea de carruajes que unía Ponferrada, La Robla, León y La Espina, y que facturaba a Madrid, donde otros familiares regentaban una reputada mantequería. Estas diligencias y carruajes se mantuvieron activas hasta 1928 en que comienzan a ser desplazadas por camiones y ómnibus.

Un hermano de los anteriores, Francisco, aprovechando la apertura de la carretera entre la capital del Bierzo, Ponferrada, y La Espina, creaba en 1904 un servicio diario de diligencias que recogía a los viajeros procedentes de Madrid o Galicia. En los anuncios que insertaba en la prensa local, podía leerse: «gran economía: coches todos los días a la misma hora, ventaja que no puede obtenerse por ningún otro punto por el que se vaya⁷⁹». Otro de los hijos de José Cosmen y Manuela Castro, Basilio Cosmen, siguiendo una tradición familiar, vinculaba parte de los beneficios del negocio del transporte y comercio a la ampliación del patrimonio rústico familiar y a las operaciones de crédito. Casado en 1876 con Manuela Bueno, su hijo, Secundino Cosmen Bueno, continuará esa misma trayectoria⁸⁰.

En los albores del siglo XX, las distintas líneas familiares y empresariales de los Cosmen, se habían consolidado social y patrimonialmente, figurando entre los principales contribuyentes del concejo⁸¹. Y así, en 1903, mientras Cándido Cosmen Cosmen era concejal del ayuntamiento de Leitariegos, otros parientes –Basilio Cosmen Castro, José I. Cosmen García, o Tomás Cosmen Santos... – figuraban como los principales contribuyentes en los ramos de riqueza rústica, urbana y comercial. Otros miembros de la familia se habían instalado en Madrid, donde regentaban negocios de comercio, hostelería y banca⁸². En 1912, en el banquete con el que la villa de Cangas celebraba la elección a Cortes de su diputado Luís Martínez Kleiser, compartían la mesa presidencial tres miembros de la familia Cosmen:

⁷⁷ Vid. «La saga de los Cosmen y el transporte de viajeros en Laciana»: <http://www.fundacionlaciana>, y en *A Parpayega* (Villayón), 1992.

⁷⁸ *Archivo Histórico de Asturias*, Protocolos Notariales: M. Rodríguez Peláez (1902), C. 53.288.

⁷⁹ Cfr. ÁLVAREZ RUBIO (2004), ob. cit., p. 187.

⁸⁰ *Archivo Histórico de Asturias*: Fondos Juzgado Instrucción de Cangas del Narcea, C. 21.523 y 21.219, entre otros.

⁸¹ *Archivo Municipal de Cangas del Narcea*: «Repartimiento de la contribución territorial y pecuaria. Contribución de inmuebles, cultivo y ganadería» (1894-1895), C. 817/13. En la relación figuraban, entre otros: Basilio Cosmen Castro, José Cosmen Feito, Francisco Cosmen Cosmen, Cándido Cosmen García, y Andrés Sierra Cosmen

⁸² Para seguir las diferentes trayectorias familiares y empresariales: *Archivo Histórico de Asturias*, Protocolos notariales de Rodríguez Arango y Rodríguez Peláez: C. 14.021-14.123 ,C. 53.285-53.300, y C. 87.690-87.700, respectivamente.

Cándido Cosmen (Leitariegos), Secundino Cosmen (Cangas del Narcea) y Francisco Cosmen (Llanera).

VII-. DE LA TRACCIÓN DE SANGRE A LA TRACCIÓN MECÁNICA

«Los camiones dieron una estocada de muerte al transporte de mercancías a corta distancia mediante carros. Las caballerías urbanas, que no habían dejado de crecer en la segunda mitad del siglo XIX, ya habían recibido un primer golpe con el tranvía eléctrico.

El camión no solo compitió con los asnos, sino que también rivalizó con el ferrocarril. En eso le acompañaban los ómnibus o autocares de línea. Viajeros y mercancías podían desplazarse a distancias medias (de 20 a 200 km) que habían representado un gran mercado para el ferrocarril, a costes competitivos y con trayectos más flexibles⁸³».

Si la Exposición Universal de Londres (1851) puede considerarse como el mejor escaparate de la primera revolución industrial –ferrocarril, máquina de vapor, carbón mineral, alto horno–, la celebrada en París en 1900, tendrá un significado similar respecto a la segunda revolución industrial –electricidad, petróleo, automóvil ...–. Fue esta última fuente energética la que liberó a los sectores productivos de las rigideces de la fuerza motriz del vapor. La electricidad y el motor de combustión interna ofrecían mayor versatilidad de uso, mayores potencias y eficiencia energética. La posibilidad de transportar a distancia y bajo coste la nueva energía, y la de desplazar materias primas y recursos por todo el territorio, liberó a la industria de su anclaje geográfico respecto a las cuencas hulleras, posibilitó el crecimiento urbano y la ampliación de los mercados.

En efecto, si a lo largo del siglo XIX el ferrocarril había sido determinante en la integración de los mercados y en la movilización de los factores productivos, el automóvil completará aquella tarea de forma más flexible: no padecía las servidumbres de los «caminos de hierro» ni de las estaciones, y su capilaridad terminal le permitía ahorrar tiempo en las operaciones de distribución. Por otro lado, el mismo proceso de urbanización, además de estimular la demanda de servicios básicos –gas, alumbrado, saneamiento, abastos– espoleará la movilidad laboral.

El motor de explosión, más eficiente y ligero que la máquina de vapor, comenzó su puesta a punto en 1890 con dos aplicaciones iniciales, la deportivo-turística y la militar. En ambos casos, las series producidas eran cortas y muy artesanales, con precios elevados y con una demanda restringida. Aún así, en estas primeras etapas, los ensayos y mejoras permitieron progresos en los mecanismos de dirección y transmisión y en los sistemas de cambio, frenado, suspensión y refrigeración. Pero el sector, aunque emergente y con futuro, no atraía capitales por la falta de mercados. Por tratarse de un bien de inversión, la demanda de vehículos industriales se halla estrechamente ligada al ciclo económico, es decir, a la evolución de la renta y de los procesos de urbanización y terciarización. No obstante, y durante la fase experimental del motor de combustión interna, aquella demanda quedaría mediatizada por la lenta implantación de las industrias de automoción y de sus sectores auxiliares –responsables de hasta el 50% del valor final del vehículo.

⁸³ Cfr. CARRERAS, A. (1988), ob. cit, pp. 93-133.

El salto adelante para la nueva industria se producía en 1908, cuando H. Ford comenzaba en Estados Unidos la producción de automóviles en serie y en cadenas de montaje de automóviles. La reducción de costes permitió democratizar su consumo y ampliar su demanda. En Europa, la adaptación por L. Renault del «sistema americano» de fabricación se vería interrumpida por la Gran Guerra. Por lo mismo, hubo de esperarse a los años veinte para que se produjese un cambio positivo de tendencia que solo se vería interrumpido por el crack de 1929.

España: primeros pasos de la tracción mecánica

En nuestro país, la primera aplicación del motor de combustión interna, el automóvil, no arraigó hasta después de la I Guerra Mundial –la aplicación de aquel mismo motor a la navegación y al transporte aéreo, será aún más tardía. Con anterioridad, y a pesar del proteccionismo y de las prematuras iniciativas empresariales españolas, coetáneas a los primeros ensayos europeos, la evolución del parque móvil, tanto en términos de matriculación como de unidades producidas, se hará con lentitud⁸⁴. El mejor ejemplo lo ofrecerá la *Hispano-Suiza* que, pese a contar con talleres y tecnología de nivel equiparable a los de las mejores firmas europeas, hubo de instalarse en Francia por la falta de clientes nacionales.

Las tentativas iniciales para la introducción de la automoción sufrieron los costes propios de una tecnología sin consolidar y en fase experimental. Los primeros motores de gasolina y diesel se resintieron de la inexistencia de lubricantes, de la falta de aceros resistentes y de bombas de inyección, del escaso desarrollo de la termodinámica de fluidos, de las deficiencias en los chasis, en las zapatas de frenado, en las transmisiones, en los neumáticos, y del propio peso, tamaño y potencia de los motores. Por el contrario, los motores de vapor, que ya contaban con una dilatada evolución, ofrecían soluciones aparentemente atractivas: economía de mantenimiento, durabilidad, disponibilidad de repuestos, combustible barato... Pero, como contrapartida, eran lentos, voluminosos, pesados, peligrosos en caso de accidente, y poco eficientes –el carbón hipotecaba la capacidad de carga y velocidad de los vehículos, y las calderas tardaban en calentarse.

En 1898 se creaban en Madrid y Barcelona las primeras empresas para explotar las nuevas patentes de motores eléctricos y de combustión interna aplicados al automóvil: *Sociedad General de Coches Automóviles y de Tracción Eléctrica* (1898), *Compañía General Española de Coches Automóviles E. de la Cuadra* (1899), *Anglada y C^a* (1901), *Fenix* (1901), *Hispano-Suiza S. A.* (1901)... Más que fábricas, eran grandes talleres que combinaban la fabricación en muy pequeña escala de carruajes de motor eléctrico, con la de camionetas, y autobuses eléctricos.

De esta etapa merecen destacarse cuatro iniciativas. La primera, la que llevará a la creación de la *Hispano-Suiza*, de cuyos talleres en La Sagrera (Barcelona) –además de turismo deportivo de reconocimiento internacional– saldrían desde 1908 los primeros autobuses con motorizaciones de 12/15, 25/30, y 30/40 CV⁸⁵. Para potenciar su difusión, la Hispano

⁸⁴ La media anual de matriculaciones fue de 800 vehículos entre 1905-1910, de 1.500 entre 1910-1919, de 13.000 entre 1920-1925, y de 25.000 entre 1925-1929. En la década de los años veinte, se alcanzaba la producción de 2.000 vehículos/año, la mitad salida de las factorías de la Hispano-Suiza. Cfr. A. GÓMEZ MENDOZA (1989): «Transportes y comunicaciones», en A. Carreras (coord.): *Estadísticas Históricas de España (s. XIX y XX)*. Fundación Banco Exterior de España, Madrid, pp. 269-327.

⁸⁵ Llevaban hasta 22 asientos o plazas, alcanzaban los 30 km/h con un consumo medio de 30 litros/100 km, y con un precio que oscilaba entre las 20.000 y las 33.000 pesetas. Para una visión más amplia: J. CIURÓ (1970): *Historia del automóvil en España*. CEAC, Barcelona; M. LAGE MARCO (1992): *Hispano-Suiza/Pegaso: Un siglo de camiones y autobuses*. Lundwerg Editores, Madrid; M. LAGE MARCO (2005): *Historia de la industria española de automoción*. Finsa, Madrid. En 1911, la Hispano-

participará con socios externos en la creación de las primeras líneas regulares por carretera – *Hispano Aranesa, Hispano Igualadina, Hispano Montañesa...*, y así hasta veinticinco empresas. La segunda iniciativa correspondió al establecimiento en 1907, en Vitoria, del fabricante francés *Darracq*, quien, un año antes, había fundado el Milán la factoría que alumbrará la futura Alfa-Romeo. La tercera, partió de la fundación, en 1908, de *S. A. Española de Automóviles Renault* para la distribución de la producción de la matriz francesa. Por último, en 1909 nació la *S. A. Española de Automóviles De Dion-Bouton*, cuyos autobuses alcanzarían una gran difusión en el norte y noroeste de España⁸⁶.

En 1899 se registraban las primeras compañías de transporte urbano colectivo (tranvías, metropolitanos). Una década más tarde, en 1910, ya se contabilizaban 36 sociedades de tranvías con un capital medio de 2 millones de pesetas por sociedad. En algunos casos, las empresas se diversificaban para explotar las economías externas asociadas al negocio eléctrico o a otros servicios⁸⁷. También desde 1899 se iniciaba la explotación de líneas regulares de transporte de viajeros por carretera –Vitoria-Bilbao, Oviedo-Luarca, La Coruña-Santiago, Pamplona-Estella...–. En la mayoría de los casos, los problemas relacionados con la inadecuación de los firmes sin asfaltar, con las averías, o con los errores de previsión en materia de costes de explotación, acabaron haciendo fracasar buena parte de los proyectos pioneros, subsistiendo únicamente las empresas de autobuses que limitaban la oferta de servicios al medio urbano. No es extraño aquel fracaso inicial si se considera que por esas fechas, en la *Revista de Obras Públicas*, los técnicos seguían sin ponerse de acuerdo sobre la idoneidad de los tipos de motor a emplear en la tracción (eléctricos, de vapor, o de explosión).

Aún así, antes de finalizar la primera década del nuevo siglo, se habían regularizado algunas líneas: la de Cáceres-Trujillo, desde 1907, que operaba con autobuses alemanes SAG; desde 1908, las de Ávila-El Barco, Vigo-Bayona, con omnibus Hispano-Suiza, y Vega de Ribadeo-San Esteban de Pravia con vehículos Schneider. Desde entonces, irán añadiéndose nuevas empresas de transporte interurbano –*Castromil, Continental Auto, La Montañesa, La Sepulvedana, Alsina Graells...*, además de las 28 empresas participadas por Hispano-Suiza–, que tratarán de ofrecer sus servicios en los mercados no cubiertos por el trazado ferroviario. Su expansión, como se comentó, se vio limitada por la debilidad de la oferta de infraestructuras viarias, estaciones de suministro de combustible, servicios de recambios y reparaciones..., así como por la necesidad de recurrir a la importación de vehículos (Dodge, Ford, Chevrolet)⁸⁸.

Suiza se establecía cerca de París. Además de ceder su tecnología a fabricantes checos (Skoda) y suizos, aquel mismo año montará los primeros ómnibus de 40/50 CV y 30 plazas. En 1916, abrió la factoría de Guadalajara –que se mantendrá en activo hasta el traspaso de sus activos y capital humano al INI (1946) para la creación de ENASA/Pegaso–, y en la que consolidará la fabricación de autobuses. En la década de los veinte, aparecen los de 50/60 CV y 35/40 asientos, y entre 1929/1930, los modelos Hispano T60, T60R y T69bis, de 56, 63 y 107 CV respectivamente. En 1935 salían los primeros autobuses con motor de aceite pesado (diesel).

⁸⁶ Se debió a la entrada en la filial española de Dion-Bouton como socio comercial de J. Barro González, quien, desde 1905, venía importando el modelo Q de 6 HP. Poseía una fábrica en Chavín (Vivero, Lugo) desde la que no solo vendía turismos y autobuses Dion, sino que adquiría componentes y montaba los chasis completos. En 1907 creará su propia compañía de transportes de viajeros para explotar las líneas Vivero-Baamonde y Lugo-Ribadeo con dos autobuses Dion. En 1909, la factoría de Barro era, tras la Hispano-Suiza, la segunda fabricante española.

⁸⁷ Sobre este tema: G. NÚÑEZ ROMERO-BALMÁS (1996): «Servicios urbanos colectivos en España durante la segunda revolución industrial», en F. COMÍN y P. M. ACEÑA (eds.): *La empresa en la historia de España*. Madrid, pp. 399-419.

⁸⁸ Para esta etapa: J. LÓPEZ CARRILLO (1996): *Los orígenes de la industria de automoción en España y la intervención del INI a través de ENASA*. Universidad Europea de Madrid (DT. 1996).

Asturias: la etapa experimental del autobús

Las compañías asturianas de diligencias del occidente, se hallaban al corriente de las novedades tecnológicas citadas y no tardaron en reaccionar ante los cambios que se anunciaban en el sector. A medida que se popularizaba en otras regiones españolas el «sistema de tracción por automóviles», algunas de las citadas empresas comenzaron a entablar negociaciones con vistas a afrontar las nuevas condiciones de competencia que se adivinaban en un futuro no muy lejano. En 1901, los propietarios de las principales compañías elaboraron un informe de gran interés en el que podía leerse:

«[Las compañías] no descuidaron el estudio de los adelantos en el sistema de tracción por automóviles. Cuando se creyó que este podría reemplazar con ventaja al antiguo, se constituyó una Junta para estudiar el nuevo servicio en los puntos donde se había ya instalado. Cumplido esto, y en vista de los informes presentados, la Junta ordenó que se adquiriese un carruaje para hacer con él las pruebas necesarias en las mismas carreteras en que había de prestar servicios.

Hízose así, encargando a la casa Dion-Bouton de París la construcción de un carruaje, comprometiéndose a hacer entrega del mismo en primero de marzo último a fin de que las pruebas se pudiesen efectuar durante la época de las lluvias [...]. Se hicieron las pruebas estando las carreteras llenas de graba sin aprisionar y en días de lluvia [...]. Se fue a Trubia, Avilés, Gijón, La Espina y Tineo, atravesando las pendientes más ásperas y las curvas de menor radio, y los resultados fueron del todo satisfactorios⁸⁹».

A la vista de los resultados del informe se reconocía la necesidad de incorporar la nueva tracción con la advertencia de que

«Si hasta ahora y para el negocio actual bastaba el capital y fuerza moral de los socios para imponerse a otras empresas que se quisieran dedicar al mismo negocio, no ocurría así con los automóviles que, aunque de mayores rendimientos por su economía de gastos, necesitan también mucho mayor capital [...] Es conveniente proceder con urgencia para anticiparse al pensamiento de otras empresas y estar así en las mejores condiciones».

En el mismo informe se formulaban previsiones económicas precisas sobre inversión y beneficios esperados. Frente al capital medio de una compañía de diligencias tradicional –77.620 pesetas–, el desembolso preciso para una empresa de tracción mecánica, se cifraba en 370.000⁹⁰. Se estimaba en 8 años el plazo medio de amortización del capital a un interés del 10%.

En los cálculos formados se trataba de dibujar un horizonte lo más realista posible, de ahí que se omitiese el hecho de que «con el nuevo servicio de automóvil, por su comodidad y economía de tiempo, ha de aumentar considerablemente la recaudación». Igualmente, no se consideraban otras ventajas de la tracción mecánica, como la posibilidad de desestacionalizar la oferta al poderse prestar servicios regulares en invierno. Un efecto final añadido que redundaría en los beneficios, derivaba de que el automóvil haría insostenible el mantenimiento «de los pequeños industriales con carruajes que, naturalmente, habrán de desaparecer», y cuyos tráficos serían capturados por las nuevas empresas.

⁸⁹ *Archivo Histórico de Asturias*, Fondo Maurines, C. 9888.

⁹⁰ Representaban el importe de 9 carruajes o coches (28.000 pesetas cada uno) e instalaciones de agua y carbón (10.000 pesetas), entre otros conceptos (repuestos, seguros...): *Archivo Histórico de Asturias*, Fondo Maurines, C. 9885.

Aunque el proceso de sustitución tecnológica se vio favorecido tanto por las políticas proteccionistas y el apoyo estatal al sector, como por la disponibilidad de capitales⁹¹, los hechos se encargaron de señalar límites a aquellas iniciativas pioneras. La primera empresa en ensayar la tracción mecánica fue *El Luarca: Automóviles a vapor*. Constituida por Cipriano Rico en 1899 con un capital de 65.000 pesetas y siguiendo el modelo de las primeras empresas navarras que utilizaron aquel tipo de convertidor, adquirió un carruaje locomotor con capacidad para 24 plazas y con una velocidad de 12 km/h –suponía reducir en 8 horas el recorrido Luarca-Oviedo, en el que las diligencias empleaban 14–. Sin embargo, el peso de la máquina, la inadecuación de las carreteras y la falta de resistencia del puente de madera de Canero, abortaron este primer ensayo. La misma empresa repetiría las pruebas en 1900 y en 1903 sin tampoco alcanzar buenos resultados.

En 1900, será *Maurín. Horga y Compañía* quien adquiera un ómnibus a vapor de Dion-Bouton –23.000 pesetas, 24 plazas, 25 km/h– para la línea Oviedo-Tineo. Los problemas con las pendientes y el exceso de peso, le hicieron correr la misma suerte que la empresa anterior. Entre 1903 y 1907 hubo nuevos ensayos sin éxito, esta vez con motores de bencina. Corrieron a cargo de los socios de *Los Luarca* –Maurín, Horga, Gamoneda y Riesgo–, y de los empresarios Celestino García y Liborio Rico⁹².

En general, las dificultades de estas y otras empresas, tanto en Asturias como fuera de la región, eran las propias de la incorporación de una tecnología que daba sus primeros pasos y sobre la que gravitaba la falta de factores de acompañamiento indispensables⁹³: infraestructuras viarias e industrias auxiliares y de mantenimiento – radiadores, carburadores, neumáticos...–. Dificultades a las que habría que añadir la competencia de la tracción de sangre.

Asturias: las primeras líneas regulares

En 1907, Rosalía Malgor Núñez, Benito Castro y Diego de Aris, con un capital de 100.000 pesetas, constituían en Navia la empresa de automóviles *El Progreso Asturiano* para explotar la línea entre Vega de Ribadeo y San Esteban de Pravia. Desde esta última villa, los viajeros que se dirigían a Oviedo podían enlazar con el ferrocarril Vasco-Asturiano. En 1908 contaba con tres autobuses “Schneider” de 40 HP, de 18 plazas, y con ruedas de llantas de goma maciza⁹⁴. Cuando, en 1912, la sociedad pasa a manos de Francisco Ochoa Malgor, contaba ya con seis ómnibus, tres de 24 plazas, y tres de 16. En esa misma línea, hubo de competir con el servicio de diligencias que explotaba F. García Gamoneda. No obstante, y pese a las mejoras en los tiros, la tracción animal ya se batía en franca retirada, resistiendo únicamente en líneas secundarias no cubiertas por el autobús –caso de los trayectos Luarca-Trevias, Navia-Boal-Grandas, o Tineo-Cangas del Narcea.

⁹¹ Recuérdese la repatriación de capitales indianos desde 1898. Entre ese año y 1913, se constituirán en Asturias 497 nuevas sociedades mercantiles con un capital de 251 millones de pesetas. De ellas, un 24% eran anónimas y representaban el 91% de los fondos escriturados–. En esa misma coyuntura económica finisecular, Asturias asiste al despegue del primer sector terciario moderno: banca (Masaveu, Herrero, Crédito Industrial Gijonés, Banco Asturiano), compañías eléctricas, construcción naval y residencial... Vid. F. ERICE (1980) y (1995): obs. cit.

⁹² Al parecer, entre 1905 y 1910 se registró también la creación de una empresa de viajeros por Francisco Flórez Sierra, descendiente de Valentín Flórez y María Sierra, con negocios vinculados a la arriería y a la casa-venta de comercio establecida en Vallado.

⁹³ Cfr. J. L. HERNÁNDEZ MARCO (1996). «La oferta automovilística...», en *Economía Industrial*, núm. 307, cit., pp. 131-148.

⁹⁴ La carrocería constaba de dos compartimentos: el anterior, de primera clase, era una berlina tapizada con 5 asientos; el posterior, con 12 asientos forrados en cuero, y ambas con alumbrado por acetileno. Vid. J. M. SAMANIEGO (1908):«La nueva línea de automóviles de San Esteban de Pravia a Vega de Ribadeo», en *España automóvil. Revista técnica de automovilismo*, p. 240.

En 1913 se registraban dos nuevas empresas: la ya citada sociedad Maurin, Horga y C^a, constituía *Automóviles de Grado a Cangas de Tineo*, y Julio Villamil y Lanza, la sociedad *Empresa de Automóviles El Castropol*. Esta última, para explotar las líneas Oviedo-Vegadeo, San Esteban de Pravia-Vegadeo y Oviedo-Cangas de Tineo. Contaba con oficinas en Oviedo, en el número 15 de la calle Toreno. Al transporte de viajeros añadía el negocio de «alquiler de automóviles industriales y de turismo», así como el de talleres mecánicos⁹⁵.

Como es sabido, el estallido de la Gran Guerra (1914-1919) iba a proporcionar a los países neutrales, –como fue el caso de España–, un ciclo de negocios sin precedentes. Sobre la base de los beneficios asociados al mismo, se pondrá en marcha una amplia política de industrialización sustitutiva de importaciones. Será en esos años cuando la Hispano-Suiza levante su segunda factoría en Guadalajara (1916), a la par que se creaban nuevas empresas de automoción –como Batlló, Loryc, Ricart o Elizalde, entre otras–. En Asturias, los años de la I Guerra Mundial serán los de «el dorado» del sector minero, pero también de gran bonanza para la metalurgia, el naval y los servicios⁹⁶.

Y será en este contexto el que se gesten nuevos proyectos de compañías de transporte de viajeros. En 1914, *La Montañesa*, fundada por Francisco Cosmen Pérez dos años antes, explotaba la línea entre Cangas del Narcea y Ponferrada, y en 1915 la que transcurría entre Cangas del Narcea y León por Villablino, Murias de Paredes y La Magdalena. Desde 1917 y hasta 1922, creada por Ladislao Menéndez, de Salas, comenzaba a prestar servicios – con autobuses de la casa Dion-Bouton–, la *Empresa de Automóviles a Cangas y Pola de Allande*⁹⁷.

En 1915, Francisco García Gamoneda, junto a otros socios inversores –Vicente Trelles, Liborio Rodríguez, Manuel Riesgo y Fernando Álvarez Cascos–, sentaba las bases del acuerdo que llevará a la creación, en junio del año siguiente, de *Automóviles Luarca*. Su objetivo era el de absorber paulatinamente a las empresas que venían operando en el occidente asturiano y, en su defecto, llegar a acuerdos de reparto de líneas y servicios. Dentro de ese proyecto de expansión, adquiriría en 1916, por 400.000 pesetas, los activos del *Progreso Asturiano*, trasladando a Luarca sus talleres y almacenes. En 1917 se hacía con una parte de *El Castropol* y con la empresa *La Villa de Tineo*, pasando así a explotar sin competencia las líneas de Vegadeo a San Esteban de Pravia y de Luarca a Oviedo. Simultáneamente, se abordaba un plan de modernización de la empresa que afectaba tanto a sus servicios administrativos –servicios de horarios y de expedición de billetes, tarifas...–, como al propio personal técnico de los talleres.

No fueron estas las únicas iniciativas, pero sí las más destacadas. Cabe igualmente recordar la creación, en 1917, de la sociedad *Automóviles Scar S. A.*, en Oviedo –en la plaza del 17 de Marzo (Escandalera)–, con un capital social de 100.000 pesetas. Además de talleres mecánicos y de venta de accesorios y neumáticos, vendía y alquilaba automóviles. Por último, en 1918, la *Empresa Tapia-Figueras*, de Isidro Bobis (Tapia) y L. Sanjurjo (Figueras), adquiriría parte de los vehículos de *El Castropol* así como los derechos sobre la línea regular de la costa. Algo posterior será *La Mantequera* (1923), empresa mixta de Ángel Arias, que combinaba el transporte de mercancías en camiones, con el de pasajeros.

⁹⁵ En 1920, contaba con tres autobuses “Sauver” y trasladaba sus oficinas al número 68 de la calle Uria.

⁹⁶ Véase: J. NADAL: (1992): «De la manteca al hierro y al cinc. La industrialización asturiana de 1885 a 1935», en *Moler, tejer, fundir. Estudios de historia industrial*. Ariel, Barcelona, pp. 155-210, así como los trabajos ya citados de F. ERICE (1980), y S. COLL y C. SUDRIÁ (1987).

El “boom” minero se extenderá a León: a las compañías de capital vasco creadas desde 1890 a la sombra del trazado del ferrocarril de La Robla –Hulleras de Sabero, Hullera Vasco-leonesa, Sociedad Hullera del Bernesga...–, se añadía en 1918 la Minero Siderúrgica de Ponferrada S. A., que construirá el ferrocarril Ponferrada-Villablino: vid. J. MORENO LÁZARO (2001): «La precaria industrialización de Castilla y León», en L. Germán, E. Llopis y S. Zapata (eds.): *Historia económica regional de España (siglos XIX y XX)*. Barcelona, pp. 182-208.

⁹⁷ Mas noticias en *El Narcea*: año IX, núm. 429 (1914), y en *El Distrito Cangués*, año III, núm. 108 (1915).

Los Cosmen: pioneros del autobús

La apertura en 1890 de la línea de diligencias entre Ponferrada y Cangas del Narcea – prolongada hasta La Espina en 1904–, había representado para los Cosmen el punto de llegada en el crecimiento del negocio del transporte de tracción de sangre. La siguiente etapa, vinculada a la propulsión mecánica, se iniciaba con Francisco Cosmen Pérez quien, tras fundar *La Montañesa* en 1912, adquiría en Madrid dos autobuses de la marca Hispano-Suiza, –bautizados por su propietario como «La Chana» y «La Montañesa»– para explotar la línea Ponferrada-Cangas y que pudieron beneficiarse de «la riada de emigrantes a Madrid» que se producía durante aquellos años⁹⁸. La empresa, disponía de almacenes para aceite, gasolina, carburo para los faros, además de talleres.

El cambio en el sistema de tracción no modificó la estrategia que tradicionalmente había presidido la dirección y gestión de las empresas de tracción de sangre. En primer lugar, la incorporación de miembros de la familia a los distintos ámbitos en que el negocio se desarrollaba como medio de promoción y de experiencia profesional. Así, en el contrato de adquisición de los autobuses citados, Francisco Cosmen incorporaba cláusulas que contemplaban cursos de conducción y de mantenimiento mecánico para sus tres hijos, Manuel Pedro y Gerardo. En segundo lugar, y a diferencia de otras empresas ya referidas, el empresario, a fin de evitar los riesgos y costes asociados a la innovación, demoró la entrada en la tracción mecánica hasta constatar el «efectos-demostración» de la nueva tecnología; es decir, hasta que una vez cubierta la etapa experimental, se mostraba como una inversión segura.

En tercer lugar, y dentro de los mismos parámetros de seguridad en la toma de decisiones, Francisco Cosmen, a diferencia de otras empresas del sector, no trató de compensar la inversión inicial con la ampliación de líneas, o mediante acuerdos de fusión o absorción con grupos rivales con vistas a minimizar la competencia. Por el contrario, permaneció en el mercado tradicional en que venía operando y en el que, por su secular presencia, gozaba de condiciones próximas al monopolio natural. Además, la implantación de rutas y servicios de autobús para los desplazamientos de mayor radio, en ningún momento supuso el abandono de las rutas comarcales servidas por la tracción de sangre –carros y diligencias–, y para las que existía una demanda que nunca desatendió.

A la explotación desde 1914 de la línea Ponferrada-Cangas del Narcea, se añadía en 1916 la de León a Caboalles de Abajo. Como ya se comentó, los años de la Gran Guerra, supusieron un ciclo expansivo para la minería leonesa y para la economía asturiana que, al actuar sobre la demanda de mano de obra y la movilidad laboral, afectó positivamente a los servicios de transporte. En efecto, desde 1914, los precios del mineral se elevarán hasta un 200% como consecuencia del bloqueo de comunicaciones entre los países beligerantes, y del encarecimiento de los fletes. Será entonces cuando las cuencas hulleras de Villablino y Sabero atraigan el interés de los empresarios siderúrgicos vascos – presentes ya en la provincia desde 1892 (Hulleras de Sabero y Vasco-Leonesa) y 1894 (apertura del ferrocarril La Robla Valmaseda)–. En 1918 se constituía la Minero Siderúrgica de Ponferrada y, simultáneamente, comenzaban las obras del ferrocarril Ponferrada-Villablino –con los ramales San Miguel-Villager y Villablino-Caboalles–. Abierto al tráfico en 1919, sus obras llegarían a dar trabajo a 4.000 operarios. Pese a la concurrencia representada por el ferrocarril minero, que también ofrecía servicio de viajeros, «la competencia del transporte por carretera, impidió que aquel experimentará grandes avances⁹⁹».

⁹⁸ Cfr. ÁLVAREZ RUBIO (2004), ob. cit., pp. 190-191.

⁹⁹ Cfr. J. VEGA CRESPO (2003): *Minero Siderúrgica de Ponferrada, 1918-2010. Historia y futuro de la minería leonesa*. Lid, Madrid, p.90.

Antes de finalizar el conflicto bélico, en 1918, Secundino Cosmen Bueno¹⁰⁰, junto con su tío, el citado Francisco Cosmen Pérez, y con otros socios de Cangas del Narcea –Román Rodríguez-Arango y Méndez Castrillón, Porfirio Ordaz y Sammarfús, Manuel Flórez Sierra, Migue Múñiz Menéndez– y de Oviedo –Celso Rodríguez Arango–, el 23 de mayo de aquel año, constituían ante el notario Rafael Rodríguez González *La Popular S. A.*. El capital social desembolsado era de 100.000 pesetas distribuidas en 200 acciones, de las que un 50% correspondían a los citados Cosmen. El objeto social de la empresa fijado en los estatutos fundacionales era «el transporte en automóvil de viajeros y mercancías, y el servicio de correos y mensajerías entre dicha villa (Cangas de Tineo) y la de Grado», pudiendo extender aquel objeto a otras líneas y negocios¹⁰¹.

Aquel mismo año, Secundino Cosmen se hacía con la contrata pública de los servicios de correos entre Cangas de Tineo y Pola de Allande, con hijuela a Cangas del Narcea. En 1922, obtenía los servicios de correos y de transporte de viajeros en la línea entre Cangas del Narcea y Villablino, villas a las que ya desde 1920 había conectado mediante un servicio mixto de mercancías y viajeros servido con camiones “Reanult”. Posteriormente, los autobuses se extenderán al tramo entre Villablino y Candanedo. Ambas líneas se mantendrán en activo a lo largo de las dos décadas siguientes, aumentando la frecuencia de sus viajes.

El boom automovilístico de los años veinte

El progreso automovilístico se acelerará notablemente en la década de los veinte. Un indicador como la evolución del número de matriculaciones así lo corrobora: de las 13.000 anuales entre 1920-1925 se pasa a las 25.000 en el siguiente quinquenio. El parque móvil español registraba 40.000 vehículos en 1920, 100.000 en 1925, y 200.000 en 1935. Pese a todo, España era, en términos automovilísticos comparados, un país «atrasado»: en 1935, contaba con 10 automóviles por 1000 habitantes, frete a los 44 del Reino Unido, o los 220 de Estados Unidos. Otro indicador relevante, como el consumo de litros de petróleo por habitante y año, arrojaba similares resultados para 1935: 37 España, frente a los 159 de Francia, los 230 de Reino Unido, los 65 de Alemania, o los 1.060 de Estados Unidos. Por su parte, el parque de vehículos industriales crecía desde las 6.880 unidades de 1919-1922, a las 30.598 de 1923-1929. Tras un máximo de 37.199 unidades en 1930-1935, las cifras caen, tras la Guerra Civil a 6.373 vehículos en 1936-1946. Desde entonces, la recuperación será lenta, sin que se alcancen los máximos citados hasta los años sesenta¹⁰².

Para responder a la expansión del transporte mecánico, la Dictadura de Primo de Rivera afrontará un amplio programa de infraestructuras –asfaltado de viejas carreteras, nuevos trazados...–, acompañado de regulaciones en materia de seguridad, señalización, redes de surtidores, y de la creación de Campsa. El Plan Nacional de Firms Especiales (1926), fue uno de los emblemas económicos de una década en la que el principal protagonista no fue el coche «turismo», sino el ómnibus (autobús de línea) y el camión.

En 1924 se contabilizaban en España 456 líneas regulares de viajeros en régimen de concesión exclusiva. En 1930 eran ya 1.196 líneas, de las que solo 65 superaban los 100 km:

¹⁰⁰ Empresario mayorista de comercio de productos cárnicos, con almacenes en Cangas y con distribución en Castilla y puntos de venta en Madrid. Era hijo de Basilio Cosmen y Manuela Bueno. En 1924 se casaba con doña Amalia Adelaida, fruto de cuyo matrimonio nacerían siete hijos, entre ellos, Jose Francisco Cosmen Adelaida.

¹⁰¹ *Archivo del Registro Mercantil*, Tomo 20, folº 89, hoja 922.

¹⁰² Cfr. CARRERAS (1988), ob. cit., p. 131; LÓPEZ CARRILLO (1998), ob. cit.; HERNÁNDEZ MARCO (1996), ob. cit., p. 134; y GÓMEZ MENDOZA (1989), ob. cit., pp. 305-306.

los servicios de mayor distancia eran el Sevilla-Lisboa (509 km), el Oviedo-La Coruña (361 km), el Madrid-Cáceres (300 km a cargo de la *Compañía de Autobuses del Oeste*), y el de Madrid a Burgos (240 km, *Continental Auto S. A.*). Dominaba la atomización empresarial, con una media de 1 a 2 líneas por empresa, con la excepción de *Alsina-Graells*, y de ALSA, que disponían, cada una, de 27 líneas que cubrían 863 km.

Ahora bien, el auge del transporte de mercancías y pasajeros por carretera en la década de los veinte, no estuvo exento de problemas legales. En efecto, en estos años alcanzaba su punto álgido el llamado «problema ferroviario». Desde 1914 y en diversos países europeos, las compañías ferroviarias se veían sacudidas por graves crisis financieras asociadas a los altos costes de explotación y a la competencia de la carretera. El transporte por carretera añadía a su conocidas ventajas – flexibilidad horaria y de rutas, adaptabilidad, menores gastos de distribución (ahorro de tiempo en carga/descarga, mayor capilaridad), menores barreras de entrada, captación de remitentes...–, el menor peso del capital fijo en su estructura de costes. Además de contar con menores cargas financieras, a diferencia del ferrocarril, el autobús no integra el coste de la vía en sus costes de explotación¹⁰³. La crisis de 1929 y la caída de las inversiones públicas, no hará sino agravar el problema.

En España, en aquella década, el ferrocarril trasvasaría a la carretera un 10% de su tráfico de mercancías y un 15% del de pasajeros. Por lo mismo, no debe extrañar que se mantuviese el debate sobre competencia y coordinación entre ambos modos de transporte. Pero se trató de un debate desequilibrado por la influencia y capacidad negociadora del «lobby» ferroviario. Y así, el real decreto de 4 de julio de 1924, por el que se creaba la Junta Central y las Juntas Provinciales de Transportes Mecánicos Rodados, consideraba subsidiarias a las carreteras respecto al ferrocarril¹⁰⁴. En igual sentido, el real decreto de 22 de febrero de 1929, – tras anunciar que «ante la competencia que el automóvil hace al ferrocarril, se tomarán medidas conducentes a sostener la vida de este, tan seriamente amenazada»–, declaraba taxativamente que «los transportes por carretera se deben considerar complementarios a los que prestan los ferrocarriles». Y para que no hubiese dudas sobre la posición hacia la que se decantaba el legislador, se modificaba la composición de la Junta Central de Transportes nombrando presidente de la misma al Director General de Ferrocarriles.

ALSA en los años 20

La creación en 1915 de *Automóviles Luarca* le permitió a la empresa beneficiarse del ciclo expansivo vivido por la economía asturiana durante los años de la Gran Guerra. A la explotación de sus rutas regulares tradicionales, se sumará en 1922 la línea Luarca-Gijón-Avilés. El año siguiente, 1923, ante el notario de Gijón, Mariano Reguera, se constituía *Automóviles Luarca S. A.*, figurando como socios industriales, Fernando Álvarez-Cascos, Francisco García Gamoneda, Antonio Rodríguez Avello y Suárez, y José García Vidal de la Uz. El primero de los citados, actuaba como apoderado de Vicente Trelles González, Amadora García Polavieja y Antonio González Vega.

Los estatutos fijaban en 10 años la vinculación societaria, y en 700.000 pesetas el capital fundacional. Este último, dividido en 1.400 acciones al portador de 500 pesetas cada una: 120, se asignaban a Fernando Álvarez-Cascos como propietario del edificio que servía de garaje y que se valoraba en 60.000 pesetas. Otras 1.008 acciones fueron adjudicadas, previo desembolso, a los socios, y el resto colocadas entre el público¹⁰⁵. El objeto de la firma era el

¹⁰³ Sobre esta cuestión, vid. T. MARTÍNEZ VARA y F. COBOS ARTEAGA (2006): «Competencia y coordinación ferrocarril-carretera: Una visión de la década de los treinta», en *IV Congreso de Historia Ferroviaria*. Actas, Málaga, <http://ffe.es>.

¹⁰⁴ Véase: Blas VIVES (1925): *Los transportes mecánicos por carretera*. Madrid.

¹⁰⁵ *Archivo del Registro Mercantil*, Tomo 23, folº 83, Hoja 1.224.

transporte de viajeros y correos «en la provincia de Oviedo», así como «la compra y venta o alquiler de automóviles, accesorios, o repuestos, y la construcción y reparación de carrocerías y automóviles».

En 1923, fruto de distintas adquisiciones y acuerdos, ALSA se hacía con la explotación de la línea interior entre Oviedo-La Espina-Tineo. En 1924, obtenía la concesión del servicio de correos entre La Espina y Luarca, y, en 1925, la concesión para explotar la línea Oviedo-Vegadeo por Luarca y La Espina. Esta última, recurrida por J. Villamil, obligó a que durante unos meses la línea fuese explotada conjuntamente por *El Castropol* y ALSA. Al año siguiente, ambas sociedades llegaban a un acuerdo de fusión por el que ALSA adquiriría los activos de Villamil, entre los que se incluían seis omnibus que hacía las rutas Oviedo-Vegadeo y Oviedo-Cangas de Narcea. A todos estos servicios regulares se añadirán servicios discrecionales o específicos para transporte de ganado, paquetería, mensajería y excursiones.

En 1928, ALSA llegaba a un acuerdo de colaboración con la *Empresa Ribadeo* para la explotación conjunta de la línea Oviedo-La Coruña. En 1930 adquiriría a los hermanos Laureano y Baldomero García Pérez los derechos de explotación de las líneas Oviedo-Villaviciosa y Gijón-Ribadesella. En consonancia con esa política inicial de expansión, la Junta General de ALSA aprobaba en 1926 la ampliación de su capital social hasta 1.500.000 pesetas, parte de los cuales se dedicaron a la renovación de la flota, hasta entonces repartida entre diferentes modelos –Dion-Bouton, Hispano-Suiza–. A fin de estandarizar tanto la provisión de repuestos como las reparaciones, se decide la adquisición de 3 nuevos autobuses «Saver» de 40 plazas y un coste de 45.000 pesetas cada uno.

1930-1950: tiempo de espera

Los efectos de la crisis de 1929, además de afectar a la inversión pública en infraestructuras, contrajeron las ventas de automóviles y pusieron fin al «boom» de los veinte. Desde 1931, el escenario de inestabilidad social y política y de incertidumbre económica, no contribuyó a mejorar la marcha del sector de la automoción. Y así, en 1931, Hispano-Suiza, en serios apuros económicos, vendía a FIAT su paquete accionarial en la fábrica de Guadalajara. Otros fabricantes nacionales –Elizalde, Lada, Ricart– padecieron la misma contracción de ventas, lo que facilitará una mayor penetración de las importaciones norteamericanas y europeas (Ford, General Motors, Citroën, Berliet, y FIAT, principalmente¹⁰⁶). Durante los años de la República y en el resto de la década, se mantendrá la competencia y coexistencia conflictiva entre el ferrocarril y la carretera. Todavía en 1932, la Conferencia Nacional de Transportes Terrestres incrementaba la presión fiscal sobre los vehículos industriales, a la vez que mantenía el derecho de tanteo de las compañías ferroviarias en la concesión de líneas regulares de viajeros por carretera que fuesen concurrentes con el trazado de las líneas férreas. En 1934 se creaba una Comisión de Coordinación de Transportes que tampoco introduciría cambios normativos sustanciales.

Se estima en unos 60.000 vehículos de cuatro ruedas las destrucciones asociadas a los años de guerra civil (1936-1939), destrucciones equivalentes a un 34% de un parque móvil que quedaría reducido a 115.595 unidades¹⁰⁷. A las destrucciones habría que añadir las incautaciones, así como la nacionalización de empresas de autobuses, de reparaciones y de suministros. La falta de componentes y de combustible, redundará en el envejecimiento de las flotas y en el difícil retorno a las condiciones prebélicas. La contracción de la renta y de la demanda, y la menor movilidad laboral y espacial, explican que entre 1940 y 1953, la

¹⁰⁶ Cfr. LÓPEZ CARRILLO (1998), ob. cit.

¹⁰⁷ Cfr. HERNÁNDEZ MARCO (1996), ob. cit., pp. 131-148

matriculación de nuevos vehículos de cuatro ruedas –una media anual que no superaba las 187 unidades– fuese inferior a la registrada entre 1931 y 1936.

Finalizada la contienda, el Estado concentró sus menguados recursos en las labores de reconstrucción de las infraestructuras dañadas. Los suministros básicos para la industria de automoción únicamente se hallaban en el mercado negro o acudiendo al sector militar. Los gasógenos, con las cartilla de racionamiento, formarían parte del paisaje económico de la autarquía. Lo gasógenos, pese a ofrecer menor potencia, a reducir la carga útil del vehículo, y a incrementar su peso –además de los mayores riesgos de pinchazo o explosiones–, se constituyeron en la única alternativa disponible para muchos transportistas. Algunas empresas, como ALSA, llegaron a disponer de talleres para fabricar e instalar aquellos motores de gas. En el medio urbano, el trolebús con motor eléctrico alimentado por cable aéreo, se convirtió en la opción sustitutiva del motor de combustión interna. Por las razones apuntadas, y temporalmente, el ferrocarril recuperaba su pasada hegemonía como modo de transporte colectivo.

La gravedad de la situación y el valor estratégico de las comunicaciones forzaron la intervención pública. En 1941, se aprobaba la Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de Transportes por Carretera por la que se procedía a la nacionalización de las compañías ferroviarias y a la creación de RENFE. Ese mismo año nacía el INI, desde el que se impulsará la creación de ENASA (Empresa Nacional de Autocamiones, 1946) tras adquirir los activos de Hispano-Suiza de la fábrica de Barcelona. Inmediatamente se sentaban las bases para la fabricación de ómnibus de 8 tm con motor de gasolina y bajo la marca “Pegaso”. En 1949 se lanzaba al mercado el primer modelo diesel de 120 CV.

En congruencia con esa política de sustitución de importaciones, se procedía a declarar como «empresas de interés nacional» a los fabricantes españoles que habían subsistido tras la guerra (Butrau, David, Febres y Campa, E. Cortés). A la vez, se negociaba con Ford Motor Ibérica para dar entrada a capitales españoles en la empresa, y se establecían los contactos entre el INI, FIAT y el Banco Urquijo que acabarán en la creación de la SEAT (1950). Así y todo, la producción conjunta española entre 1940-1949, no superó los 3.500 vehículos/año, frente a los 5.150 de los años veinte. Buena parte de aquella producción procedía de la reconstrucción de vehículos dañados y de la reconversión para usos civiles de vehículos de origen militar.

Dentro de la política interventora y reguladora de estos años, deben recordarse la Ley de Ordenación del Transporte Mecánico por Carretera, y la Ley de Coordinación del Transporte Terrestre, ambas dictadas en 1947, y con las que se pretendían equilibrar los intereses de usuarios y empresas de ambos modos de transporte, así como evitar la competencia indiscriminada entre los mismos. En ambas normas, vigentes hasta 1987, se reconocía la necesidad de estimular la iniciativa privada en el transporte por carretera en la medida en que el ferrocarril no llegaba a cubrir la demanda de tráficos. Pero, pese a que se hablaba de «complementariedad», de facto seguía manteniéndose el derecho de tanteo a favor del tren, y se gravaba al tráfico rodado de pasajeros con un canon para los casos de trazados «coincidentes»¹⁰⁸. Y, sin embargo, al margen de la voluntad del legislador, los hechos acabarán por imponerse: desde 1955, dos de cada tres viajeros se desplazarán en autobús.

¹⁰⁸ La preferencia que suponía el derecho de tanteo –mantenida en los Estatutos de RENFE (1964) y FEVE (1967)–, solo será derogada en 1987 por la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y ante las exigencias de armonización que imponían los tratados de adhesión a la CEE. Vid. B. SEIJO MARCOS (2006): «Del tren al autobús: la modernización del transporte público en España en la década del desarrollismo», en *IV Congreso de Historia Ferroviaria*. Actas, Málaga, <http://ffe.es>.

Empresa Cosmen y ALSA: suertes dispares

En 1928, «Automóviles el Puerto», como también era conocida la *Empresa Cosmen*, mantenía sus salidas diarias desde Cangas de Narcea a Villablino¹⁰⁹. Las dificultades que atravesó el sector durante las dos décadas siguientes, se vieron compensadas para Secundino Cosmen no solo por la buena marcha de sus otras líneas de negocio –almacenes de cereales, fábrica de embutidos...–, sino por dos hechos diferenciales. En primer lugar, porque León y Castilla, a diferencia de Asturias, padecieron menos los conflictos asociados a la guerra. Y en segundo lugar, porque fueron dos décadas brillantes para el sector más dinámico de las comarcas de Lacia y el Bierzo: el minero.

En efecto, entre 1936 y 1958, el número de empleos en la minería pasó de 7.207 a 23.000, con aumento de la producción del 222%. La actividad extractivas se extendió a numerosos cotos en Caboalles, Genestosa, Toreno y Quintanilla de Babia¹¹⁰. Cuando en 1927 se replanteaba un viejo proyecto ferroviario, el del ferrocarril Cangas del Narcea-Cornellana-Pravia, en el informe que lo acompañaba se estimaba que el flujo anual de viajeros entre aquella villas y León, ascendía a 200.000, y a más de 50.000 las cabezas de ganado transportadas por diversos medios¹¹¹. Los datos permiten, aunque sea indirectamente, valorar el mercado en que se desenvolvía la Empresa Cosmen.

La suerte empresarial de ALSA no fue comparable. Entre 1932 y 1940 el capital social de ALSA se ampliará en dos ocasiones, hasta alcanzar los 4 millones de pesetas¹¹². En el último año citado, se acordaba modificar el objeto social fijado en los primeros estatutos de la sociedad: dadas las limitaciones del mercado regional, los servicios, hasta entonces limitados al ámbito provincial, pasaban al «transporte por toda España». Uno de los destinos de la recapitalización fue la renovación y ampliación de la flota, parte de la cual había sufrido daños o había sido confiscada durante los años de guerra. La ampliación de servicios –Gijón-Soto del Barco-San Esteban de Pravia– y la explotación de nuevas líneas –Gijón-Oviedo, en colaboración con RENFE, y Gijón-Infiesto–, se vería dificultada por los problemas de un parque móvil obsoleto y por las dificultades para obtener combustible y repuestos mecánicos. De hecho, la empresa llegó a contar con talleres para la instalación de gasógenos. Como tantas otras empresas, ALSA padeció aquellos años tanto las restricciones económicas propias de la autarquía como las derivadas de la incertidumbre y falta de expectativas que rodeaban la toma de decisiones a medio y largo plazo.

Desde 1950: de la autarquía a la “edad de oro” de la economía española

La revocación por la ONU del aislamiento diplomático español en 1950, propiciará la paulatina reintegración de la economía española en el ciclo de la europea, del mismo modo que el Pacto de Madrid (1953) supondría el comienzo de los préstamos estadounidenses. Si a ambos factores se añaden el «boom» económico asociado a la guerra de Corea y el crecimiento de las economías europeas, se comprende que para España finalizasen las restricciones a la importación: entre 1949 y 1952, crecían en un 260% las de bienes de equipo.

Con el cambio de gobierno de 1951, se iniciaba una rectificación de la estrategia de crecimiento autárquica y una relajación de los mecanismos de intervención, especialmente

¹⁰⁹ Cfr. *La Maniega*, año XII, núm. 13, abril, 1928, y *Archivo Histórico de Asturias*: Fondo Maurines, Caja. 1934. En ese mismo ámbito, operaba la empresa Beltrán.

¹¹⁰ Vid. VEGA CRESPO (2003), ob. cit., p. 111.

¹¹¹ *Archivo Histórico de Asturias*: Fondos de la Diputación Provincial, C. 200/34.

¹¹² *Registro Mercantil de Asturias*, libros 23, 29, 48 y 58, folios 83, 104, 50 y 298.

acusados en el mercado energético. Simultáneamente, se sentaban las bases de un modelo de crecimiento basado en la sustitución de importaciones y en la configuración de un «capitalismo nacional»¹¹³. Y esta apuesta por la sustitución de importaciones será la principal explicación al hecho de que, en 1958, la participación de la industria nacional en la producción de bienes de equipo se elevase al 70,6% –especialmente significativa en el caso de la industria mecánica¹¹⁴.

El retorno al crecimiento se traducirá tanto en mejoras en el nivel de renta –el PIB por habitante sumará tasas anuales del 4,9% entre 1950-1958, frente al 0,7 de los años 1935-1950–, como en cambios estructurales asociados a la ampliación del consumo y de la inversión. El protagonismo volvía a corresponder al sector industrial: entre 1950-1960, frente a tasas anuales medias de crecimiento del 3,7% para la agricultura, y del 5,3% para los servicios, la industria crecía al 8,8% – la tasa anual de crecimiento del índice de producción industrial pasaba del 4,9 al 7,2% en la citada década. España recuperaba parte del terreno perdido. Y, sin embargo, se trataba de un éxito efímero. La vía de sustitución de importaciones, como advirtiera Manuel Jesús González, colapsará por los dos desequilibrios macroeconómicos que incorporaba: uno interior, la inflación, y otro exterior, el déficit comercial.

En 1957 España se hallaba en práctica suspensión de pagos exteriores. La opción de liberalizar el comercio exterior, de atraer capital extranjero y de integrarse en los organismos europeos de cooperación, serán los objetivos del Plan de Estabilización (1959). La liberalización comercial (arancel 1960) y financiera, ponen a la economía española a las puertas de un «círculo virtuoso» de crecimiento asociado a la apertura exterior: entre 1960 y 1974, el PIB conocía tasas de crecimiento anual del 8,3% –únicamente superadas por Japón en el área de la OCDE–, y tasas del 6,9% de incremento anual en el PIB por habitante. El turismo, las remesas y la inversión extranjera cimentarán las bases de una industrialización acelerada: el sector secundario crecía entre aquellos años a un 11,3% anual, con un especial liderazgo para las industrias de construcción de material de transporte (automoción) –la tasa anual de crecimiento medio de su valor añadido bruto entre 1959-1972, un 15,5%, situaba a este subsector a la cabeza de las diferentes ramas de la industria española. Era el correlato del éxodo rural, de la mayor movilidad espacial y de las nuevas pautas de demanda –en la composición del gasto de los consumidores, la demanda de transportes alcanzaba en 1973 el 9,4%, frente al 1% de 1958¹¹⁵.

La década de los sesenta fue también la «década de la movilidad»¹¹⁶: a los movimientos migratorios internos e internacionales, comenzaban a sumarse los relacionados con el tráfico escolar y el turismo¹¹⁷. Todo ello obligará a las autoridades a acometer un amplio plan de infraestructuras –Leyes de Carreteras de 1960 y 1974, Plan de Autopistas (PANE, 1967) y Plan

¹¹³ Véanse M. J. GONZÁLEZ (1979): *La economía política del franquismo (1940-1970)*. Dirigismo, mercado y planificación. Tecnos, Madrid; A. CARRERAS y X. TAFUNELL (2011): *Historia económica de la España contemporánea, 1789-2009*. Crítica, Barcelona, pp. 304-333.

¹¹⁴ En esa década se constituyen en el sector de producción de turismos, SEAT (Barcelona, 1950), Fabricación de Automóviles S. A. (FASA, Valladolid, 1951), y Citroën Hispania (Vigo, 1957), entre otras; y en el de vehículos industriales: ENASA (1946), IMOSA (1950), ENMASA (1951), Lanz Ibérica (1953), Motor Ibérica (1954), y Barreiros Diesel S. A. (1954), entre otras: Cfr. J. L. GARCÍA RUIZ y M. SANTOS REDONDO (2001): *¡Es un motor español! Historia empresarial de Barreriros*. Madrid, pp. 48-50.

¹¹⁵ Cfr. A. CARRERAS y X. TAFUNELL (2011): ob. cit., p. 347.

¹¹⁶ Más detalles en M. HERNÁNDEZ MUÑIZ (2002): «Viajar y beber: capital social fijo para el crecimiento desequilibrado (1960-1977)», en *TST (Transportes, Servicios y Telecomunicaciones)*, núm. 2, pp. 189-225.

¹¹⁷ Vid. L. FERNÁNDEZ FUSTER (1991): *Historia general del turismo de masas*. Alianza Universidad, Madrid; F. Bayón Mariné (dir.) (1999): *50 años del turismo español: un análisis histórico y estructural*. Centro de Estudios “Ramón Areces”, Madrid. En los años cuarenta ya operaban 20 agencias de viajes –Meliá, Marsans, Iberia o Cafranga, entre otras–, y en 1951 se creaba el Ministerio de Información y Turismo.

Redia (1970) de itinerarios asfálticos...-. El período 1950-1970, debido a los factores apuntados –urbanización, éxodo rural, crecimiento de la renta – conocerá una expansión sostenida del autobús, que había sido sustituido por tranvías y trolebuses en los años de posguerra. Desde 1950, además de incrementar el número de usuarios, las empresas de transporte colectivo por carretera no cesarán de extender la longitud total de la red por ellas servida –en 1960, únicamente 4.800 km de esa red (menos del 4,8% del total de km atendidos y autorizados al autobús) eran «coincidentes» o competían directamente con el ferrocarril–. Las menores barreras de entrada al sector facilitaron la creación de empresas, la multiplicación de servicios y la ampliación del mercado: entre 1940 y 1975, el transporte de pasajeros en autobús se incrementó en un 1.011%, por un 85% en el caso del ferrocarril¹¹⁸.

Sin embargo, crecimiento no fue sinónimo de modernización. Todavía en 1960, el 46% de la flota de autobuses en circulación sobrepasaba los 20 años de antigüedad media –en 1976, la edad media de la flota se había reducido a 8 años–, en tanto que sólo un 6% de los 9.599 autobuses matriculados tenía 45 plazas –en 1970, de los 24.311 autobuses matriculados, el 51% superaba aquel listón–. De igual modo, en 1958, los autobuses con motor de explosión superaban a los que instalaban diesel¹¹⁹ –en 1966, los diesel suponían el 90% de la flota–. Otros indicadores ratifican la misma imagen inicial del «atraso» con que partía la motorización del transporte público español: el número de vehículos matriculados por mil habitantes era de 10 en 1960 –alcanzará los 164 en 1975–. Entre ambas fechas, los km de autopista construidos pasaban de 34 a 1.500.

El panorama empresarial, dominado por el minifundismo, era un reflejo de cuanto se comenta: en 1970, las 1.700 empresas de transporte de viajeros por carretera, con una media de 5,7 autobuses por empresa, explotaban 2.900 líneas con una longitud media de 44,7 km. Por lo mismo, la expansión del transporte de viajeros se realizó incrementando la ocupación por autobús, sin que la mejora de rentabilidad se trasladase a la calidad del servicio. Los datos referidos a Asturias siguen la misma tendencia: el número de autobuses –tanto de servicio regular como discrecional– creció desde 303 en 1956, a 782 en 1970. Las líneas explotadas eran 138, mientras que la media de autobuses por empresa era de 3,5¹²⁰.

Cosmen-ALSA: un encuentro previsible

La década comenzaba para la empresa ALSA con el traslado de su domicilio social a Gijón¹²¹, y con una nueva ampliación de capital –hasta alcanzar los 9 millones de pesetas– que le permitió la adquisición de autobuses modelo «Aclos» de gasolina y de los primeros motores diesel. Otras inversiones se dirigieron a la construcción de la nueva estación de autobuses de Gijón. Asturias se convertirá en aquellos años en un escenario de oportunidades para el crecimiento.

Las prioridades del INI en materia energética e industria pesada, hacían de la región un polo estratégico para ensayar el citado programa industrial de sustitución de importaciones. A la creación de Ensidesa en 1950, seguirá un trato arancelario privilegiado para la minería del

¹¹⁸ Cfr. SEIJO MARCOS (2006), ob. cit.; BARREIRO GIL (2009), ob. cit.

¹¹⁹ En 1952 daban sus primeros pasos los motores Pegaso y Barreiros, en competencia con los importados Leyland y Guy. Hay que esperar a 1954 para que aparezcan los motores diesel de los fabricantes Perkins y M. A. N.: Cfr. M. MONTES CAÑETE (1999): «La historia del autocar durante la década de los años cincuenta», en *Viajeros de transporte público en España y Portugal*, núm. 45, pp. 26-36.

¹²⁰ Cfr. SEIJO MARCOS (2006) y BARREIRO GIL (2009), obs. cit. Para Asturias, pueden consultarse: S. MARTÍNEZ ARGÜELLES (1994): «El desarrollo de los servicios», y M. HERNÁNDEZ MUÑIZ (1994): «Las infraestructuras de transportes y comunicaciones», en *Historia de la Economía Asturiana*. Oviedo, Ed. Prensa Ibérica, vol. IV, cap. 54, pp. 848-864 y cap. 55, 865-880, respectivamente.

¹²¹ A los solares situados entre los números 1 y 3 de la plaza de los Mártires.

carbón local, responsable de hasta el 70% del abastecimiento hullero nacional. Sobre ambos pilares, acero y carbón, se sustentará el tejido fabril del centro de Asturias. La atracción de mano de obra y el crecimiento urbano y del sector terciario, redundarán en una redistribución espacial y residencial de nueva planta –la conurbación central asturiana–, correlato de las fuertes corrientes migratorias internas. El transporte no faltará a esa cita.

En 1955, ALSA, tras una nueva ampliación de capital hasta llegar a los 18 millones de pesetas, absorbía a la empresa *El Avilés* y, poco después, la línea Avilés-Luanco-Gijón, explotada hasta entonces por José Rodríguez Menéndez. En 1956 obtenía la concesión de la línea Ribadeo-Ribadesella –con las hijuelas Canero-Villaviciosa, La Espina-Cangas del Narcea, Tineo-Pola de Allande, Cornellana-Soto del Barco, Villaviciosa-Infiesto, Carcedo-Piedras Blancas, Colunga-Lastres, Brieves-Muñás y El Pito-Cudillero–, y en 1957, compraba y remodelaba en Oviedo los edificios entre las calles 19 de julio y Covadonga para destinarlos a estación de autobuses. Y sin embargo, la empresa debía afrontar de nuevo dificultades relacionadas con la insuficiencia de su flota. En 1957, su director gerente, García Gamoneda, solicitaba de forma apremiante a la Diputación Provincial su mediación ante el ministerio de Comercio con vistas a obtener las preceptivas autorizaciones para la importación de material móvil. En el expediente instruido al efecto, se señalaba que ALSA recorría diariamente 4.500 km y se hallaba presente en 47 de los 78 municipios asturianos. Pese a la «creciente aglomeración de viajeros en toda la provincia», no podía atender la demanda con un parque móvil que superaba los 30 años de edad media, insuficiente en número y poco eficiente por las costosas y constantes reparaciones a que se veía sometida¹²².

En buena medida, el proceso de capitalización de ALSA desde su etapa fundacional se asoció a un crecimiento extensivo orientado a absorber a las pequeñas empresas familiares que competían en los mismos itinerarios, hasta alcanzar una posición dominante en el mercado regional de los servicios de transporte de viajeros por carretera. Sin embargo, ni las dimensiones de aquel mercado ni sus perspectivas de crecimiento a medio plazo parecían viables para rentabilizar las inversiones desembolsadas. Como factor añadido, la otra gran empresa en el sector, la *Empresa Cosmen*, consolidada en las líneas del suroccidente y en los tráficos entre Asturias y León, se opuso desde el principio a la venta de sus activos y concesiones pese a las reiteradas ofertas de ALSA.

Desde los años cincuenta, cuando el transporte colectivo por carretera entraba en una fase de expansión sostenida, la adquisición de la empresa de los Cosmen resultaba estratégica para los planes de ALSA. En primer lugar, se trataba de una compañía financieramente saneada y con un fondo patrimonial diversificado, nutrido a partir de fuentes de ingresos diferenciados y, por lo mismo, a salvo de los ciclos particulares que pudiera atravesar el sector del transporte. En segundo lugar, era la única firma asturiana con clara implantación en las conexiones entre Asturias y Castilla-León, y con una amplia cuota de mercado en una región que, gracias a la minería, albergaba perspectivas claras de crecimiento. En tercer lugar, los fundadores de la Empresa Cosmen –a diferencia de lo que ocurría con ALSA– no eran inversores ocasionales o ajenos al sector, sino empresarios con una larga presencia profesional en el mismo. Por último, el modelo de dirección familiar, –además de las ventajas de gestión, promoción interna y control–, era fuente de fortalezas competitivas: dotaba de continuidad a los planes empresariales al garantizar una política permanente de reinversión de beneficios. Estas y otras ventajas que convertían a la *Empresa Cosmen* en una opción estratégica para ALSA, constituían para los Cosmen su propia razón de ser y, por lo mismo, la justificación de su rechazo a las diversas ofertas de venta formuladas. Las dificultades para la integración estaban servidas.

¹²² Archivo Histórico de Asturias: Fondos de la Diputación Provincial, C. 330/17.

En 1954, José Cosmen Adelaida¹²³, en competencia con la *Empresa Beltrán*, de León, había obtenido la concesión de la línea Degaña-Villablino. Al año siguiente, la adquisición de la empresa *Asua* –propiedad de A. Suárez, Z. Blanco y J. Cabezas–, le permitía explotar los servicios de viajeros entre Pola de Somiedo y Grado, con la hijuela de Puente de San Martín-Tuña, y los servicios que cubrían la rutas entre Belmonte y los mercados semanales de Oviedo, Grado, Avilés, Salas y Tineo. En 1956 negociaba y obtenía la ampliación de la concesión Pola de Somiedo-Grado con prolongaciones a Villablino y Oviedo. Completaba así el eje Villablino-Grado-Oviedo. En Villablino, capital del Bierzo, confluían las tres principales líneas de la compañía que partían, respectivamente, de Oviedo, Cangas del Narcea y Degaña, y que articulaban e integraban el espacio económico que se extendía desde las comarcas leonesas de Laciana y El Bierzo hasta el área central y costera del Principado a través de los concejos del suroccidente. En los años siguientes, la rentabilidad de las líneas, permitió llevar a cabo una profunda renovación del parque móvil.

Aquel mismo año, 1956, Francisco García Gamoneda y Fernando Álvarez-Cascos entablaban negociaciones con Secundino Cosmen, padre de José Cosmen Adelaida, con vistas a la comentada y fallida operación de absorción empresarial. Desde 1959, se incorporaba a las mismas Vicente Trelles Pérez-Abad. Al final, será la *Empresa Cosmen* la que acabe por imponer las condiciones finales del acuerdo alcanzado a finales del mes de julio de 1959. Por el mismo, se establecía un plan de fusión entre ambas sociedades que contemplaba dos fases de ejecución. En la primera, que se haría efectiva desde el 1 de enero de 1960, se integraban las líneas de Somiedo y, en la segunda, al año siguiente, las de Villablino a Cangas del Narcea y a Degaña. Como contrapartida a la integración de activos –talleres, parque móvil, concesiones, técnicos y empleados–, los Cosmen entraban en el accionariado y en la gestión de la empresa resultante, que conservaría su razón social. Coincidiendo con la entrada de los Cosmen, en 1959, y anticipándose al auge turístico posterior, *Viaca* adquiría *Viajes Cafranga*¹²⁴. En 1962, dando continuidad al proceso de capitalización, se acordaba una nueva ampliación del capital social hasta los 36 millones de pesetas¹²⁵.

La decisión de aceptar la integración societaria y su plasmación final, ponían de relieve dos notas propias de la idiosincracia empresarial que había presidido la trayectoria de los Cosmen. En primer lugar, el rechazo a la disgregación o venta de los activos patrimoniales, secularmente utilizados para diversificar riesgos en previsión de crisis, o como aval en operaciones de ampliación de capital. Y, en segundo lugar, un acusado sentido de la oportunidad a la hora de adoptar decisiones estratégicas. En efecto, la fusión entre las empresas de transporte de los Cosmen y ALSA, llegaba justamente en el momento en que la economía española y regional, dejando atrás las secuelas del Plan de Estabilización (1959), comenzaba un ciclo expansivo sin parangón. Como ya se comentó, la respuesta a los retos de la mayor movilidad laboral y espacial, y a la creciente motorización de la sociedad española, se plasmó en un plan de infraestructuras entre cuyas previsiones se contemplaba la «y» asturiana –abierta al tráfico en 1976–, y el tramo Campomanes-León de la autopista del Huerna –abierto en

¹²³ Nacido en 1928, había cursado estudios de bachiller en el Colegio de los Jesuitas de Mondariz y Vigo entre 1938 y 1945. Posteriormente, completaba su formación en la Escuela de Ingenieros Industriales de Gijón (1947-1950). Desde 1958, iniciaba su experiencia profesional en la Empresa Muniellos, encargándose de la dirección de la central eléctrica y de la serrería mecánica. Desde 1953, asumía la dirección y administración de los negocios familiares (almacenes de cereales, fábrica de embutidos y transportes, entre otras), además de participar en la gestión de otras empresas en las que la familia contaba con participación accionarial: Viajes Henschel, Chocolates La Cibeles, Motores Sura, Tranvía de Gijón, Invasa, Cofinex, y Pribeco, entre otras.

¹²⁴ Sobre los primeros pasos de las agencias turísticas y de viajes, consúltese la bibliografía recogida en C. VACA y M.-H. LANDETA (2009): «Aproximación al último medio siglo de turismo e España (1959-2009)», en *Estudios Turísticos*, núm. 180, pp. 21-64.

¹²⁵ *Registro Mercantil de Asturias*, libro 58 (folio 296) y libro 84 (folios 91-96. 105,184, 113-117).

1985¹²⁶—, con el complemento de otras muchas ofertas: desde la apertura del aeropuerto de Asturias (1968), hasta la construcción de las primeras rondas de circunvalación y la mejora de los accesos a las grandes ciudades.

Asturias, que entraba en la década de los sesenta como la quinta provincia española en el ranking de renta por habitante, será, como ya se dijo, un caso paradigmático del llamado «milagro español». En efecto, en 1961 se había constituido Uninsa (Unión de Siderúrgicas de Asturias) y se construía la planta de Veriña (Gijón); en 1967 nacía Hunosa, Ensidesa se hallaba en plena producción, y finalizaban las obras en los principales embalses —Grandas de Salime, Arbón, San Isidro...— y centrales térmicas —Lada, Soto de Ribera— a cargo de Electra de Viesgo, Hidroeléctrica del Cantábrico y Compañía Eléctrica de Langreo.

Por efecto de aquella industrialización acelerada, el área metropolitana central de la región —el llamado «ocho» asturiano—, acogía en el 7,7% de la superficie regional, el 60% de la población y el 63% de los empleos de la región, constituyéndose en generadora de externalidades asociadas a las economías de escala en el transporte y en la localización¹²⁷. Los desplazamientos diarios desde los núcleos residenciales a los industriales, el éxodo rural y los movimientos migratorios de estos años, junto a la generalización de los servicios educativos y sanitarios, constituirán la base de una creciente movilidad y demanda de transporte sobre la que se asentara el liderazgo regional de ALSA. Para cubrir aquella demanda, la empresa procederá a lo largo de la década a sucesivas ampliaciones de su capital social, que pasará de 36 millones en 1960 a 108 en 1973¹²⁸.

En 1961, el nombramiento de José Cosmen Adelaida como director gerente de ALSA, constituía la mejor garantía para dotar a la compañía de un estilo «histórico» de gestión en el que la toma de decisiones a corto y medio plazo se compatibilizara con los compromisos de crecimiento a largo plazo. Aquel mismo año, el fallecimiento de Vicente Trelles, llevará provisionalmente a Francisco García Gamoneda a la presidencia del consejo de administración. En 1962, cesaban como consejeros García Gamoneda y Antonio Rodríguez García, sustituyéndolos Fernando Álvarez-Cascos en la presidencia, y José Cosmen Adelaida y Salvador Rodríguez García en el consejo. Ya en 1971, por fallecimiento de su padre, era nombrado consejero José M. Álvarez-Cascos Suárez. En 1972 entraba como consejero de la compañía Manuel Cosmen Adelaida¹²⁹. A lo largo de la década, la retirada progresiva de ALSA de los socios e inversores fundadores, permitía a la familia Cosmen ampliar sus posiciones accionariales y asegurar la continuidad de la sociedad.

¹²⁶ Para una visión de detalle, vid. J. OCAMPO SUÁREZ-VALDÉS (2002): «Industrialización» y «Transportes», en J. Rodríguez Muñoz (dir.), *Diccionario Histórico de Asturias*, Prensa Ibérica, Oviedo, pp. 564-568 y 910-912.

¹²⁷ Véase: M. HERNÁNDEZ MUÑIZ (1999): «Transportes, especialización económica y desarrollo regional en Asturias», en *Asturias: de una economía de transferencias a una economía productiva*, Instituto de Estudios Económicos, Madrid, pp. 181-214.

¹²⁸ *Registro Mercantil de Asturias*, libro 58 (folio 296) y libro 84 (folios 91-96. 105, 184, 113-117).

¹²⁹ Desde 1980, fundador y director de Empresa Cosmen S. A. (ENCOSA), con domicilio en Villapérez, y que contaba con una flota de 15 camiones dedicada al transporte discrecional de mercancías, a la explotación de maquinaria y vehículos industriales, y a las operaciones de importación/exportación de repuestos: Cfr. *Archivo del Registro Mercantil*, tomos 281 y 1.274.

VIII.- CRECIMIENTO E INTERNACIONALIZACIÓN (1960-2010)

«Nuestro crecimiento se realizó siempre atendiendo al equilibrio financiero de la empresa y a las posibilidades de su equipo humano. Tratamos de no aventurarnos en proyectos que no pudiéramos asumir,– o cuyos retornos tardaran en producirse sin dar tiempo a la amortización–, y cumpliendo siempre escrupulosamente con los bancos. Jamás llegábamos al endeudamiento. Si era necesario, dejábamos de invertir o, si fuese preciso, desinvertíamos... Es posible que ALSA haya perdido oportunidades, pero dormíamos tranquilos porque no sólo se trataba de ganar dinero». [J. F. COSMEN ADELAIDA (2011)]¹³⁰

Consolidado su liderazgo en el mercado regional, la expansión posterior –véase el cuadro adjunto– obedecerá a una lógica presidida por criterios que, aunque funcionalmente diferenciados, en términos agregados resultaban complementarios¹³¹:

C.1. La expansión de ALSA, 1960-2000

| Años | Km recorridos (10 ⁶) | Viajeros transportados (10 ⁶) | Plantilla/empleos (nº) | Flota de autobuses (nº) |
|------|----------------------------------|---|------------------------|-------------------------|
| 1960 | 2,9 | 6 | 206 | 76 |
| 1970 | 8,4 | 7 | 361 | 90 |
| 1980 | 18,1 | 29 | 454 | 240 |
| 1990 | 37,2 | 56 | 684 | 508 |
| 2000 | 180,9 | 88 | 2.561 | 1.276 |
| 2010 | 306,4 | 206 | 6.738 | 2.422 |

Fuente: *Archivo ALSA Grupo*

1º: En el caso español, al ser el del tratarse un sector habitualmente regulado –tanto por tratarse de un servicio público, como por la existencia de fallos de mercado que pueden abocar al monopolio–, el crecimiento de la empresa solo podía realizarse bien obteniendo nuevas licencias, bien absorbiendo a empresas que ya disponían de ellas. Fuera de España, la empresa se ha adaptado a las exigencias del marco regulador específico de cada estado (concesión, autorización, preferencia por el ferrocarril...). En todo caso, ALSA ha desarrollado en Europa una estrategia atenta tanto a la liberalización del sector –iniciada a partir de 2010–, como a la aparición de grupos intermodales que combinan el transporte ferroviario con la carretera.

¹³⁰ Véase: J. CUARTAS (2011): «Entrevista con Don José Cosmen Adelaida, Presidente de honor de ALSA», en *La Nueva España*, 31 de julio de 2011, pp. 36-37.

¹³¹ Sobre esta materia, vid. Zulima FERNÁNDEZ y M. J. NIETO (2008): «La internacionalización del Grupo ALSA», en J. C. Casillas (coord.): *La internacionalización de la empresa familiar*. Universidad de Sevilla, pp. 199-215; y, Mauro F. GUILLEN y Esteban GARCÍA-CANAL (2011): *The New Multinationals: Spanish Firms in a Global Context*. Fundación R. del Pino, Madrid, pp. 189-217.

2º: El crecimiento, tanto nacional como internacional, se asoció siempre a la captura de mercados nuevos que permitiesen el aprovechamiento de las economías de escala y complementariedades de red como vía para impulsar los niveles de eficiencia y competitividad, así como para mejorar su posición negociadora con los proveedores o con las autoridades reguladoras. Además, la expansión internacional, dados los elevados grados de intervención y discrecionalidad por parte de las administraciones, ha contribuido a diversificar los riesgos.

Esa expansión, partiendo de la aplicación a terceros países de los recursos y capacidades específicas de la empresa, ha seguido dos direcciones: en algunos casos, como el de China o el de Marruecos, se optaba por países con bajos niveles de competencia y con altas expectativas de crecimiento; en otros, como el de Suiza o Alemania, que ya contaban con un sector consolidado, la presencia de ALSA en consorcios o alianzas con empresas locales, ha estado guiada por las posibilidades de utilizar el primer establecimiento como plataforma para acceder a mercados del centro o del este de Europa.

3º: La búsqueda de la eficiencia operativa se vinculó a la estandarización de los servicios en términos de calidad y seguridad. Para ello, la empresa ha puesto en juego su «cultura organizativa»¹³². Ambos guardan relación con la matriz familiar de la empresa y con una «reputación» –legitimación social y reconocimiento externo– alcanzada a través de compromisos con valores en los que priman la lealtad, la continuidad de proyectos en el largo plazo, la reinversión de beneficios, la innovación y la profesionalidad en la gestión y reclutamiento de su capital humano.

La propiedad familiar del grupo no ha impedido una gestión y control altamente profesionales. Los protocolos familiares¹³³, fruto de «consejos» y «asambleas» periódicas, establecen pautas estables en materia de derechos, obligaciones, políticas retributivas e inversoras, distribución de competencias y responsabilidades estratégicas por áreas de negocio, así como procesos estrictos de formación directiva –estancias en el extranjero, formación superior, amplio dominio de idiomas...–. Junto a los directivos de la familia, el consejo de administración cuenta con consejeros independientes y dotados de autonomía para crear su propio «staff».

En lo que se refiere a la formación del personal de la empresa, ALSA ha destinado parte de sus excedentes empresariales a la inversión en escuelas y centros de formación profesional propios –destinados a la cualificación del personal en contacto permanente con el consumidor–, así como a la creación de una red también propia de infraestructuras de control del tráfico, de centros de mantenimiento y reparación del equipo móvil, y de estaciones de autobuses. Todo ello, ha permitido fortalecer la identidad de la firma a partir de intangibles que refuerzan su solvencia.

4º: La expansión se ha visto favorecida por un rejuvenecimiento generacional en la dirección. Este hecho ha permitido incorporar nuevas «capacidades dinámicas» materializadas en iniciativas para desarrollar actividades emprendedoras en mercados nuevos, en una adaptación flexible de la empresa a entornos culturales y legales diferentes, en su política de alianzas con socios externos, o en su capacidad para captar oportunidades de negocio en mercados apenas explotados. En esa misma línea, ALSA, al tomar en consideración el hecho de que el transporte de viajeros por carretera se halla sometido a la constante presión de su sustitución por otros medios alternativos, no ha dejado de orientar su inversión a la

¹³² Cfr. Z. FERNÁNDEZ y M. J. NIETO (2008); ob. cit., pp. 205 y ss.

¹³³ Véase: Andrés COSMEN (2005): «Estar en pocos países y ser relevantes en su transporte», en SAVIA, núm. 8.

incorporación de innovaciones con vistas a ofrecer servicios personalizados y de mayor valor añadido y, por lo mismo, capaces de retener al cliente.

Entre tales innovaciones cabe recordar la incorporación de instalaciones de video (1978), la creación de la clase SUPRA (1982) o la sustitución de los autobuses «Pegaso» por los «Mercedes». En la década de los noventa, la instalación de TPV (ordenadores portátiles con terminales de punto de venta) o la creación de la tarjeta monedero, harán a la empresa acreedora en 1996 del primer Certificado de calidad ISO 9000 otorgado en España en el sector. Ya desde el año 2000, se instalan motores de combustible biodiesel y «Euro 3», de baja emisión de gases. En 2002 la web de ALSA recibe el certificado AENOR de buenas prácticas en el comercio electrónico. Desde 2006 los autobuses se equipan con el sistema OCIBUS (sistema de control por GPS), y la empresa oferta las tecnologías de comunicación digital disponibles (localizador de billetes SMS, venta de billetes por teléfono móvil, wifi a bordo...), a la par que crea instrumentos tendentes a fidelizar o ganar clientes: tarjeta *Alsa-Plus*, “pase kilométrico” (tarifa plana para viajar en los autobuses del Grupo), servicios diferenciados por segmento de mercado (servicios de transporte a empresas; servicios de aeropuerto; transporte escolar y universitario; alquiler de autobuses; excursiones...).

Primeros escenarios de la expansión

Guiada por los criterios citados, la expansión de la empresa evolucionará ampliando de forma escalonada y progresiva su área de negocios hacia segmentos de mercado diferenciados geográfica y funcionalmente –urbanos, interurbanos, regionales, nacionales...–, y cuya gestión dará lugar a las distintas divisiones en las que, desde 1989, se estructura el Grupo ALSA:

1. Transporte urbano

En la actualidad, *Alsa City* coordina las líneas de transporte urbano en más de 20 ciudades españolas –Oviedo, Avilés, León, Palencia, Santander, Almería, Palma de Mallorca, Cartagena, Velez-Málaga, Martorell...–, bien en régimen de concesión, o cediendo las flotas de autobuses bajo la fórmula de «renting». El interés de ALSA por el transporte urbano en Asturias se puso de relieve ya en los años sesenta con la adquisición de importantes participaciones en las sociedades *Compañía del Tranvía Eléctrico de Avilés* y *Transportes Reunidos S. A.*, empresas encargadas del transporte urbano de Gijón. La experiencia acumulada desde 1981 en la *Compañía de los Transportes Unidos de Asturias* (TUA), en Oviedo, se constituirá en referencia para la extensión posterior de los servicios urbanos de transporte a otras ciudades.

En 1983, con vistas a mejorar la dirección, control y logística de su red, ALSA promueve el Polígono Espíritu Santo, entre Cerdeño y Colloto, –en la confluencia de la A-66 con las rondas exteriores de la capital, y con la antigua carretera nacional a Santander–, especializado en servicios a industrias y empresas vinculadas al transporte, automoción y logística de bienes y servicios. Desde 2004, y dentro de su estrategia de integración de los diferentes niveles de la cadena de valor en la producción del servicio, ALSA, –en lo que también se constituirá en experiencia piloto extensible a otras ciudades–, contratada con las autoridades municipales la gestión y explotación de la nueva estación de autobuses de Oviedo.

Fuera de Asturias, la presencia de ALSA en el transporte urbano ha ido acompañada de la oferta de servicios específicos –transporte a aeropuertos, a polígonos industriales, transporte universitario...– y de la participación en los diferentes consorcios regionales de transporte. En 2008, adquirió la empresa *Transportes Colectivos S. A.*, especializada en la gestión de servicios

urbanos de transporte y líder del sector en el País Vasco¹³⁴. Desde 2010, ALSA gestiona 35 estaciones de autobuses en otras tantas ciudades españolas.

2. Transporte regional

En la actualidad, esta división de ALSA engloba servicios interurbanos que se extienden a 13 Comunidades Autónomas¹³⁵. En 1979, para centralizar su gestión se constituía *Intercar*. Como en el caso anterior, se trató de un crecimiento escalonado.

En Asturias, cabría destacar tres hitos en ese proceso de expansión de la red de líneas. En los años sesenta, ALSA adquirió dos empresas familiares en el centro y oriente de la región, *Autos Llanera* y *Autocares Mento*. La ampliación de servicios en el oriente, donde históricamente la empresa no había tenido implantación, se vio favorecida en 1972 por la adquisición a la Compañía de los Ferrocarriles Económicos de Asturias de las líneas Oviedo-Infiesto-Arriondas¹³⁶. En 1983, tras adquirir ALSA las citadas líneas, creaba *EASA*, lo que le permitirá a la primera entrar, –junto a Ferrocarriles de Langreo, Ferrocarril Vasco Asturiano, Ferrocarril Santander-Unquera, y Tranvía San Sebastián-Irún–, en el consorcio *Turytrans*. En 1991, ALSA, tras hacerse con las participaciones de las citadas empresas, completaba su proyección territorial en el ala este del Principado. Una tercera etapa de este crecimiento regional, vendrá representada por el acuerdo de colaboración alcanzado con *Alcotan* –antiguo «Carbonero»–, y del que nacerá *Asturbús* para la explotación de la línea Pola de Laviana-Cudillero.

Fuera de Asturias, el crecimiento se apoyó en la apuesta por la adquisición de compañías familiares y líneas en provincias o regiones con baja oferta de servicios pero con perspectivas de crecimiento: *La Albaterense*, *Muvasa*, *Transportes de Viajeros de Aragón*, *Autobuses de León*, *La Noveldense*..., entre otras, hasta prestar servicios en trece Comunidades Autónomas a través de treinta y siete filiales, empresas y marcas del Grupo¹³⁷.

¹³⁴ Transportes Colectivos S.A. (TCSA) es una empresa dedicada al transporte colectivo interurbano de Vizcaya y concesionaria de los servicios urbanos de viajeros de Bilbao (Bilbobús) y de los antiguos tranvías de Bilbao. Inicialmente denominada TUB (Tranvías Urbanos de Bilbao), fue creada a finales del siglo XIX, siendo la primera empresa en contar con tranvía eléctrico de España, y también pionera en iniciar el servicio de microbús (1960). Absorbió a otras compañías, como Bilbaína de Autobuses S. A. –que explotaba las líneas del Alto Nervión–; Saipal –a cargo de las conexiones entre Bilbao y la Margen Izquierda con el campus de la UPV en Lejona–, o Ramos – que conectaba este mismo centro universitario con Erandio y Guecho. Transportes Colectivos cuenta con una flota de unos 130 autobuses, aparte de vehículos auxiliares, y gestiona 36 de las líneas de Bizkaibus, principalmente realizando las conexiones entre Bilbao, la Margen Izquierda, el Alto Nervión, la Margen Derecha, el Aeropuerto de Bilbao y la UPV. Durante 2006 transportó cerca de 44.000.000 de viajeros.

¹³⁵ Para la expansión regional y nacional de ALSA, vid. COSMEN MENENDEZ-CASTAÑEDO, J. (1988): «Realidad y futuro del sector del transporte de viajeros por carretera. Un análisis empresarial». *VI Congreso de Economía de Castilla: El sector servicios en Castilla y León*. Comunicaciones 2, pp. 1342-1361.

¹³⁶ La Compañía de los Ferrocarriles Económicos de Asturias S. A., se constituye en Oviedo en 1887 para explotar la concesión de la línea Oviedo-Infiesto (desde 1891), ampliada hasta Arriondas en 1903 tras un acuerdo con la S. A. Ferrocarril del Cantábrico. Posteriormente, y por razones estratégicas, adquirió líneas de viajeros por carretera coincidentes con el trazado ferroviario. En 1972, la crisis de la compañía lleva a la segregación de ambos negocios, traspasando a FEVE las líneas ferroviarias. Desde entonces, “Económicos” mantendrá el transporte por carretera junto a otros activos (parque móvil, terrenos, viviendas...), y pervivirá con personalidad jurídica propia pero integrada accionarialmente en ALSA.

¹³⁷ Autocares Murcia-Valencia S.A.U., ALSA Interprovincial S.A.U., Interurbana de Autocares S.A.U., Grupo Enatcar S.A., Alianza Bus S.A., Turismo y Transportes S.A. (Turytrans), Transportes de Viajeros de Aragón S.A., Viajes por Carretera S.A. (Viacarsa), Rutas del Cantábrico S.A., Transportes Bacoma S.A., Autocares Castilla y León S.A.U., Técnicas de Autobuses Autónoma S.L.U., Transportes de Viajeros de León S.L.U., Iniciativas Concesionales S.L.U., La Unión de Benisa S.A.U., Autolíneas T.M., Irisbus S.A.U., Astibus S.L.U., Transportes Urbanos de Cantabria (Turcan), Transportes Terrestres

3. Transporte nacional

En 1964, la línea Oviedo-Madrid, –inicialmente con carácter semanal y mediante contrato de cesión con RENFE, titular de la concesión–, suponía para ALSA el primer paso en su proyección hacia los servicios nacionales. Posteriormente, su participación en *Turytrans* le permitirá entrar en la línea Ribadeo-Tuy, más tarde prolongada hasta Irún. Estos itinerarios venían a dar respuesta a la demanda protagonizada tanto por las corrientes migratorias internas, como por la movilidad estacional ligada a las actividades marítimo pesqueras entre las costas gallegas y cantábricas.

La progresión hallará continuidad en la década de los noventa, cuando las conexiones entre regiones del norte se completan con los servicios hacia el sur –adquisición de las líneas Ferrol-Algeciras y Gijón-Sevilla¹³⁸. En 1999, la adquisición de *ENATCAR* a la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), venía a confirmar una estrategia orientada a ampliar la cuota de mercado de ALSA en un mapa empresarial dominado por empresas familiares de escasa capitalización.

Todavía en 2008 se contabilizaban en el sector 4.000 empresas, de las que un 60% disponía de menos de 5 autobuses, y sólo unas 300 superaban los 20. En los últimos años, el proceso de concentración, además de ampliarse, ha dado entrada en el negocio del transporte a firmas procedentes de otros ámbitos de actividad –caso de la adquisición por ACS de *Continental Auto*–. En 2007, la compra por *NX* de esta última empresa y de su filial, *Alsina-Graells*, junto a las sociedades que las integraban, ha permitido a ALSA alcanzar el liderazgo en el transporte nacional de viajeros por carretera con una cuota de mercado del 15% –seguida, según estimaciones de la consultora DBK, por *Avanza* (9%), y *Arriva* (5%).

De transportista internacional a empresa multinacional

«[...] Empresarialmente, fuimos paso a paso, pero había llegado el momento en que no podíamos seguir solos porque una familia no podía afrontar en solitario tantos retos [...] Y se estaba anunciando la liberalización del ferrocarril, sector en el que queríamos estar. Aunque disponíamos de apoyos bancarios para seguir creciendo en solitario, ya no teníamos capacidad para seguir asumiendo cada vez más riesgos. Dimos el paso en el momento oportuno, cuando ALSA tenía, antes de la crisis, una valoración adecuada». [J. F. COSMEN ADELAIDA]¹³⁹

Crecer en Europa: de ALSA a NX

Cántabros S.A., ALSA Metropolitana S.A.U., Compañía de los Transportes Económicos de Asturias S.A., Autos Llanera S.A.U., Tibus S.A., Compañía del Tranvía Eléctrico de Avilés S.A., Transportes Urbanos de Cartagena S.A., Bus del Mediterráneo S.L.U, Continental Holdings (Continental Auto), Autocares Discrecionales del Norte S. L. (ADNOR), S.A. Alsina Graells de Auto Transportes, Transportes Colectivos S.A (TCSA), Autobuses de León (ALESA), Ramos S.A., Bus Tránsito Aeropuerto Madrid-Barajas (UTE con TRAPSA), SURBUS (Servicio Urbano de Almería), Travicoi S.A., RENFE Iñigo S.A., Dainco S.A., entre otras.

¹³⁸ En esta última ciudad, ALSA obtendrá el concurso para prestar servicios como transportista oficial de la Exposición Universal de Sevilla (1992), lo que contribuirá decisivamente a afirmar su imagen corporativa.

¹³⁹ Cfr. J. CUARTAS (2011): «Entrevista con Don José Cosmen Adelaida, Presidente de honor de ALSA», en *La Nueva España*, 31 de julio.

Cuando, en 1989, se constituía el Grupo ALSA, la sociedad ya explotaba 65 concesiones internacionales que unían a España con la mayor parte de los países que hoy se integran en la Unión Europea. En aquel año, contaba con delegaciones y agencias comerciales en Portugal, Francia, Suiza, Alemania y Bélgica.

El arranque de aquella internacionalización se remonta a 1964, con la apertura de la línea Oviedo-Paris-Bruselas, a la que, a lo largo de la década, se irán añadiendo servicios hacia Zurich, Lisboa y Londres, entre otros. De este modo, la empresa se posicionaba en el mercado con vistas a aprovechar el ciclo alcista con el que la economía española daba los primeros pasos hacia su progresiva integración en la economía europea. Como se recordará, por aquellos años, el éxodo rural y las corrientes migratorias internas, se vieron acompañadas de una intensa emigración hacia los países de la Europa comunitaria¹⁴⁰. El éxito de ALSA frente a la competencia representada por el ferrocarril, radicó tanto en la oferta de servicios, itinerarios, frecuencias y horarios regulares, como de rutas continuas de larga distancia servidas por un eficaz sistema de reservas. En definitiva, ALSA logró dignificar unos desplazamiento que hasta entonces los emigrantes afrontaban en penosas condiciones de incertidumbre, comodidad, y tiempo.

La penetración en el mercado europeo del transporte será fuente de nuevas oportunidades. En 1980, ALSA se incorporaba al «pool» empresarial suizo *Autoturismo Lemman S. A.*, que le permitiría abrir conexiones hacia nuevos países del centro y este de Europa, llegando a abrir líneas a Moscú (Sovalsa Moscú) y Polonia. Posteriormente, entrará en el consorcio europeo *Eurolines*, red en la que se integran 32 empresas europeas de autobuses con servicio de billete único y que permite la conexión entre rutas y destinos.

El crecimiento extensivo mediante la ampliación de líneas y servicios, la adquisición y/o participación en empresas familiares con reducidas flotas de autocares en varios países – como en los casos de Portugal y Suiza–, o a través del establecimiento de alianzas de colaboración y «pool» de transportes para mancomunar la gestión de rutas supranacionales, se verá pronto acompañado de un crecimiento intensivo, asociado a la implantación comercial y empresarial en los países con los que ya operaba.

Analizada retrospectivamente, la penetración empresarial de ALSA en el mercado europeo fue resultado de una doble estrategia. En primer lugar, como respuesta defensiva a la previsible entrada de operadores o grupos europeos en el mercado español –caso de la compañía británica *Arriva* y del grupo francés de servicios *Vivendi*–. Entrada que se verá favorecida a medida que, en los próximos años, lleguen a su vencimiento las concesiones administrativas para la explotación de líneas nacionales y regionales –y ello con independencia de que se mantenga el sistema concesional español (convocatoria de nuevos concursos), o de que se imponga el criterio de libre competencia, como ocurre en otros países de la UE.

En segundo lugar, y tal como resalta J. Cuartas, existía un impulso añadido a la internacionalización: la necesidad vital de alcanzar «una masa crítica suficiente de volumen de negocio que permitiese obtener economías de escala en el desarrollo de inversiones tecnológicas, mejoras en el servicio, personalización y especialización de la oferta e impulso de departamentos de innovación»:

«A comienzos del año 2000, con 1.259 vehículos, ALSA, la mayor compañía española del sector, se hallaba lejos de poder equipararse con competidores europeos como la británica *National Express*, que poseía más de 14.000 autocares, o la francesa *Keolis*, que rebasaba los 8.000. La suma de los cinco mayores grupos españoles no superaba a los líderes ingleses y franceses. La integración de ALSA en NX (*National Express Group*) en 2005, no

¹⁴⁰ Según las estadísticas ofrecidas por el Instituto Español de Emigración, entre 1960 y 1973 habrían salido de España 1.066.440 emigrantes, a un ritmo de 73.000 por año. Sin embargo, esos valores hacen únicamente referencia a la emigración oficial o censada, estimándose que esta última solo acierta a cubrir un 51% de la emigración real.

pudo ser más oportuna. De hecho, en abril de 2010, la compañía alemana de ferrocarriles *Deutsche Bahn* llegaba a un acuerdo con el segundo grupo británico de autobuses y operador de ferrocarriles *Arriva* –competidor de *National Express* en el Reino Unido y de su filial asturiana *ALSA* en España–, para asumir el 100% de su capital por un importe de 1.800 millones de euros. Con esta operación, el grupo resultante destronaba al grupo francés *SCNF* como líder europeo en el transporte de viajeros por carretera. *Arriva* está presente en España como titular de líneas de autobús en Galicia, Mallorca y Comunidad de Madrid, y ha mantenido una estrategia sostenida de adquisiciones, la última de las cuales se produjo en julio de 2008¹⁴¹».

- En **Portugal**, en donde venía operando con servicios desde Madrid, Galicia y Andalucía, la presencia se irá ampliando de forma paulatina tanto a través de delegaciones y agencias comerciales en las principales ciudades, como por la toma de participaciones en empresas locales (*Rodoviaria do Tejo*, *Moreira Gomes e Costa*) y, desde 2002, con la entrada en el transporte de cercanías e interurbano en la zona central del país. En 2004, adquiriría dos empresas y 120 vehículos por el transporte de mercancías en el área metropolitana de Oporto.

- De **Alemania a la Europa del este**. En 2005, en la mayor operación del sector llevada a cabo hasta ahora en el continente, el consorcio *Iberoeurosur* liderado por *ALSA* e integrado por la gallega *Monbus/Socitrans*, la valenciana *Linebus* y las portuguesas *Internorte* e *Intercentro*, imponía su oferta a las presentadas por las compañías de autocares filiales de los monopolios públicos de los ferrocarriles de Francia (*SNCF*) y Austria (*OSB*), que también pujaban para hacerse con la adjudicación de la empresa pública alemana *DTG (Deutsche Touring GmbH)*¹⁴².

Esta última, –con 127 líneas y 800 destinos en 34 países– constituía el mayor grupo alemán en servicios internacionales. La privatización de *Deutsche Touring* suponía para *ALSA* la oportunidad de hacerse con el control de una densa red de rutas regulares internacionales con implantación estratégica en los flujos de viajeros entre Centroeuropa y los países del Este europeo de reciente incorporación a la Unión, así como con las repúblicas bálticas. Igualmente, aquella alianza venía a consolidar las expectativas de los operadores ibéricos para hacerse con una cuota de participación significativa en la gradual configuración del mercado único europeo del transporte por carretera.

- La presencia de *ALSA* en **Ingllaterra** obedeció a los mismos incentivos. En el año 2000, ante la perspectiva de la desregulación europea del sector del transporte, y de la posibilidad de introducirse en el transporte multimodal, adquiriría una empresa mixta británica que operaba en el sector ferroviario. Se hizo con vistas a adquirir experiencia en este nuevo mercado.

- *ALSA* desembarca en **Francia** en 2002 a raíz de la toma de una participación accionarial del 60% en *Keolis*. Esta última sociedad, con una dilatada trayectoria en la gestión

¹⁴¹ Cfr. J. CUARTAS (2010): *La Nueva España*, 24 de abril, y J. CUARTAS (2005): «*ALSA* rueda por Europa del Este», en *El País Negocios*, 27/IV.

¹⁴² *Deutsche Touring GmbH (DTG)*, fundada en 1948, era hasta ahora la filial de autocares de la empresa pública de los ferrocarriles alemanes *Deutsche Bahn AG (DB)*. Con sede en Francfort, *DTG* gestiona 127 líneas de transporte internacional que atienden 800 destinos en 34 países europeos. Cuenta con una plantilla de 300 trabajadores y su flota de autocares recorrió en 2004, 37,4 millones de kilómetros. En 2003, facturó 57 millones de euros. Por su tamaño, *DGT* equivale al 14,21% de *ALSA* en facturación, al 10,48% en empleo y al 20,56% en kilómetros anuales recorridos. En su oferta por *DTG* la alianza *Iberoeurosur* ha contado con el asesoramiento de *Ahorro Corporación*. El consorcio hispano-portugués ha expresado que con esta adjudicación aspira también a contribuir al desarrollo en Centroeuropa de un sistema de transporte regular similar al modelo concesional español. Cfr. *Viajeros*, núm. 130 (2 al 8 de abril de 2005), y *5 Días.com* (5/3/2005).

de grandes redes de transporte y ferrocarriles urbanos de cercanías, cuenta con una flota de 8.000 autobuses, gestiona 85 redes urbanas en Francia, y está presente en Inglaterra, Suiza, Alemania, Holanda y Canadá. Con esta alianza, ALSA accede al restrictivo mercado de las prestaciones denominadas «soluciones integrales» en el transporte intermodal urbano, periurbano y de cercanías.

• El 11 de octubre de 2005, se sellaba el acuerdo de integración entre ALSA y *National Express Group*. La firma resultante se convertía en el segundo mayor operador de transporte terrestre de Europa¹⁴³. Tanto el consejero delegado de National Express, Phil White, como el presidente de ALSA, Jorge Cosmen Menéndez-Castañedo, coincidieron en destacar la «complementariedad en la gestión y en la cultura empresarial» existente entre ambas compañías. Quedaban excluidas del acuerdo las actividades de ALSA en Asia y Latinoamérica, que conservaban su marca y permanecían en manos de los actuales accionistas de la empresa española, así como *ALSA Rail*¹⁴⁴.

El balance de la operación permitía a la familia Cosmen Menéndez-Castañedo acceder al 9,9% de participación accionarial en NX, convirtiéndose así en el segundo mayor accionista – tras Barclays Global Investor–, y en el primero a nivel industrial. Los accionistas de ALSA han hecho realidad su intención de permanecer en el accionariado de la compañía inglesa y de aumentar su participación en ella. De hecho, la liquidez liberada por la integración fue aplicada a ampliar su cuota participativa hasta el 18,6%, lo que les convertía en los accionistas de referencia.

Tras la fusión, y cumpliendo con el objetivo de reforzar su presencia en España, NX se hacía en 2006 con un paquete accionarial del 10,2% en *ENATCAR*, hasta entonces en manos del BBVA¹⁴⁵. En 2007, NX adquiría *Continental Auto* a la constructora ACS, convirtiéndose así en líder español del transporte de viajeros por carretera –15% de cuota de mercado, 2.100 autobuses, 142 millones/pasajeros/año, y más de 6.000 empleados. En los dos años siguientes, el grupo británico aplazaba su expansión y se desprendía de algunas filiales –autobuses urbanos de Londres, ferrocarril de la Costa Este del Reino Unido–, para reducir deuda y frenar las pérdidas en las que incurrió a partir del primer semestre de 2009. Este mismo año, la familia Cosmen Menéndez-Castañedo, apoyada por CVC Capital, intentó hacerse con el control pleno de NX con la intención de deshacerse de la división ferroviaria para concentrarse en el negocio del transporte por carretera en Reino Unido, España y Estados Unidos. La OPA fue retirada tras la auditoría previa a la adquisición.

En 2011, restablecida su rentabilidad, NX reemprendía su expansión internacional y alcanzaba un acuerdo para la adquisición de la quinta compañía estadounidense de transporte escolar, *Petermann Partners Inc.*, ampliando así su implantación en Norteamérica¹⁴⁶. Ese

¹⁴³ Sumaban una facturación conjunta de 4.095 millones de euros, según los datos de las dos compañías al cierre del ejercicio de 2004, así como una flota de 20.900 vehículos (1.400 de ALSA) y una plantilla de 43.300 empleados (3.100 de la empresa española).

¹⁴⁴ ALSA Rail constituye una de las divisiones de ALSA Grupo orientada a la explotación de sistemas ferroviarios, metropolitanos y ferrocarriles periurbanos y de cercanías. Participa igualmente en planes de diseño de tranvías, metros ligeros y metros automáticos convencionales. Como operador, participa en la gestión de la línea 1 del Metro Ligero de Madrid y en el de Vélez-Málaga. Así mismo, gestiona el funicular de Bulnes que da acceso al Parque Nacional de los Picos de Europa (Asturias).

¹⁴⁵ ALSA ya detentaba el 75% del capital de ENATCAR desde el año 2000, cuando esta empresa fue adjudicada a un consorcio en el que también participaron Urbaser –filial de Dragados, absorbida por ACS, que tenía un 15%–, y el Banco de de Negocios Argentaria –integrado en BBVA–, que poseía el 10% restante.

¹⁴⁶ El grupo británico ya poseía las sociedades Durham School Services (EE UU) y Stock Transportation (Canadá). Con más de 17.400 autobuses escolares, ambas compañías prestan servicio en 376 distritos escolares de 30 estados y dos provincias. Peterman cuenta con más de 3.351 vehículos, con lo que con su

mismo año, ALSA seguía siendo una de las divisiones más pujantes de NX: en los nueve primeros meses, ALSA aumentó su facturación en un 7% respecto al mismo periodo del año anterior, –frente al 5% alcanzado por la multinacional–, lo que mejoraba sus resultados en un 5%: sólo la división de transporte escolar de EE UU y Canadá, con un crecimiento del 10%, superaba a la filial asturiana de NX que, como es sabido, opera sobre todo en España y el norte de África. Una posible explicación debe atribuirse al hecho de que en España, la crisis económica y la pérdida de renta en las economías familiares, ha favorecido la demanda de servicios de transporte colectivo por carretera –especialmente en rutas interurbanas y en el transporte urbano, en particular en Madrid y zona de influencia–, en detrimento del transporte particular o de otros medios colectivos.

Por otro lado, ALSA no se está resintiendo de la competencia entablada por las compañías aéreas de bajo coste («low cost») y por las líneas ferroviarias de Alta Velocidad (AVE). Así lo avalan los datos de los últimos ejercicios, que suponen para ALSA un incremento del 19,53 por ciento en la facturación y del 14,89 en los resultados. Con ello, el negocio en España supera en crecimiento al del conjunto del grupo NX en Europa. Algunas de las claves de la buena marcha del negocio de NX en España han residido en la mejora de los resultados del transporte urbano, en especial en el área del Levante español, y en el buen comportamiento de las filiales internacionales – sobre todo la de Marruecos–, y en el de algunos servicios discrecionales y de transporte turístico¹⁴⁷.

ALSA, una empresa «global»: China, Marruecos, Chile...

«Hemos dedicado mucho tiempo y esfuerzos a fomentar nuestras relaciones tanto con nuestros socios chinos como con la administración [...]. Es importante adaptar el modelo empresarial a las características de China, pero es más importante aún saber qué aspectos o procesos de nuestro negocio son intocables». [Andrés COSMEN MENÉNDEZ-CASTAÑEDO, 2004]¹⁴⁸

Para Mauro Guillén y Esteban Canal, la internacionalización empresarial de ALSA responde al modelo de competencia característico de los servicios no separables: a diferencia de los «servicios duros» –la producción del servicio puede ser separada de su consumo–, los llamados «servicios blandos» requieren la producción y consumo simultáneo del producto, «por lo que la empresa y los clientes deben encontrarse en el mismo lugar»¹⁴⁹.

La verdadera implantación multinacional de ALSA como operador local en otros países –y no sólo como gestor de rutas internacionales– se había producido desde los años ochenta siguiendo dos directrices. Por un lado, apostando por países con grandes expectativas de crecimiento económico pero también con acusadas carencias de transporte moderno y eficiente –caso de China y Marruecos–. Por otro, haciéndose presente en economías maduras y avanzadas pero con una red de servicio público de viajeros extremadamente atomizada –caso de Chile.

En el caso de China, ha sido Andrés Cosmen Menéndez-Castañedo, director de operaciones de ALSA en Asia, quien ha detallado las razones de una presencia que se remonta

anexión a NX aumentaba el tamaño de su flota en Norteamérica un 20%: Cfr. J. CUARTAS (2011): «La adquisición de Petermann Partners Inc.», *La Nueva España*, 14 de septiembre.

¹⁴⁷ Cfr. J. CUARTAS (2011): *La Nueva España*, 8 de marzo.

¹⁴⁸ Cfr. A. COSMEN MENÉNDEZ-CASTAÑEDO (2004): «Los sistemas de gestión de las empresas de transporte en China», en *Economía Exterior*, núm 30, pp. 85-92.

¹⁴⁹ Cfr. Mauro F. GUILLÉN y E. GARCÍA-CANAL (2011): *The New Multinational...*, ob. cit., p. 190.

a 1984¹⁵⁰. Pues bien, dos fueron las razones que determinaron aquella audaz y temprana apuesta: las oportunidades para el transporte de viajeros por carretera en un país con gran demanda potencial y escasa oferta, y la posibilidad de asociarse a empresas locales con conocimiento directo de aquel mercado. Junto a esos criterios, se trazaba una estrategia de crecimiento clara: no competir en precios con las empresas locales de transporte –con tarifas de operación hasta un 50% más bajas–, sino en materia de servicios y calidad: prestaciones (aire acondicionado, video, WC a bordo...), rutas por autopista, líneas hacia la costa y hacía los centros financieros, industriales y turísticos. Tal opción suponía apostar por un nicho de mercado integrado por consumidores de renta media-alta, con elevada demanda potencial de servicios y capaz de asumir tarifas más altas que las ofertadas por el transporte estándar.

Cuando ALSA llegaba a China, este país iniciaba la transición hacia una economía de mercado desde otra planificada e intervenida en materia de precios y mercados, con fuerte base agraria y con unas infraestructuras escasas y obsoletas: en 1987 disponía de 360 km de autopistas, frente a los 65.000 de 2010, y únicamente el 2% de la población disponía de vehículo propio. Desde 1978, Deng Xiao Ping sentará las bases de una política gradualista de reformas –reducción de aranceles, armonización del sistema legal, apertura a la participación de capital exterior en determinados sectores de actividad ...– que le llevará, en 2001, a integrarse en la Organización Mundial de Comercio y a consolidar un modelo peculiar de crecimiento que ha sido designado como «autoritarismo de mercado» o «capitalismo de estado»¹⁵¹. Cuando ALSA se establece en China como primera empresa española, sólo estaban presentes en aquel mercado 500 empresas extranjeras; hoy son ya 450.000.

Las restricciones de la regulación se referían tanto a las áreas geográficas y modalidades de transporte en las que prestar servicios, como a las fórmulas jurídicas que gobernaban la organización de la empresa. ALSA, fiel a su visión tradicional largoplacista del negocio y a su vocación de permanencia, se adaptó a las exigencias y entró en una *joint-venture* con socios locales para constituir, con una participación del 49%, la compañía de taxis *Shenzhen Nanyo Transp. Services Co. Ld.* localizada en la Zona Económica Especial de Shenzhen, próxima a Hong Kong. Se trataba de una plataforma empresarial experimental sobre la que iniciar la adaptación a las condiciones de gestión propias de la idiosincrasia oriental. Por lo mismo, se aceptaba como punto de partida que iba a ser un proceso lento, dadas las características específicas de una cultura empresarial en la cual, la confianza, la reciprocidad y las conexiones sociales constituyen el núcleo central de los contratos¹⁵².

Los resultados de aquel modesto paso inicial se cosecharán cuando, a partir de 1990, China liberalice parcialmente la inversión exterior en el transporte por carretera. La experiencia acumulada posicionaba a ALSA con ventaja sobre hipotéticos competidores. Aquel mismo año, creaba una empresa de autobuses para conectar Pekín con la ciudad costera de Tianjin mediante servicios horarios regulares y autobuses modernos (“Clase Imperial”). A aquella ruta, la

¹⁵⁰ Véanse: A. COSMEN MENÉNDEZ-CASTAÑEDO (2004), ob. cit.; A. COSMEN MENÉNDEZ-CASTAÑEDO (2002): «Perspectivas para la empresa española en China: la experiencia de ALSA», *Información Comercial Española* (ICE), núm. 797, pp. 70-78; A. COSMEN MENÉNDEZ-CASTAÑEDO (2005): «Estar en pocos países y ser actores relevantes en su transporte», *Savia*, núm. 8, pp. 76-82; A. COSMEN MENÉNDEZ-CASTAÑEDO (2008): «Paciencia y perseverancia, claves para trabajar en China», en G. Solana González (coord.): *China: una necesidad para una empresa global Experiencia e internacionalización de empresas españolas en mercados emergentes*. Cátedra Nebrija & Grupo Santander, Madrid, pp. 105-110.

¹⁵¹ Una visión más detallada en: B. WONG (1997): *China Transformed*. New York, Ithaca; K. POMERANZ (2001): *The Great Divergence: China, Europe and the Making of the Modern World Economy*. Princeton U. P.; S. HALTER (2010): *The Beijing Consensus: How China's Authoritarian Model will Dominate the Twenty-First Century*. New York, Basic Books.

¹⁵² Sobre esta cuestión, véase P. ORDÓÑEZ DE PABLOS (2004): «La importancia del “guanxi”, “renqing” y “xinyong” en las relaciones empresariales en China», *Tribuna de Economía*, ICE, núm. 818, pp. 221-23.

seguirán otras entre Shangai y Pekín, y entre provincias «menos pobladas» –caso de Najing, capital de la provincia de Hebei (66 millones de habitantes), y de Shijiazhuang (capital de la provincia de Jiangsu (72 millones de habitantes)–. Poco después, en sociedad con la coreana Daewooen, adquirirá la *Nanjing Starley Transp. Co.*

En toda esa evolución, ALSA se mantendrá fiel a las señas de identidad de su propia cultura empresarial: trasladar a terceros países el modelo de negocio ya experimentado en España¹⁵³. Lo que se traducirá, por ejemplo, en el hecho de que en las empresas mixtas en que participaba, sólo tres gerentes eran españoles, correspondiendo el resto del «staff» a gestores y cuadros técnicos locales a los que se forma en España –una formación que incluye desde cursos de postgrado al dominio de las lenguas española e inglesa. Esa misma formación se hace extensiva a los conductores, cuya capacitación se desarrolla en los centros de formación de ALSA en China y España.

Dando un paso más, y ante el déficit de infraestructuras existente, ALSA pasa a constituir empresas mixtas para construir y explotar estaciones de autobuses, para carrozar vehículos industriales, y para desarrollar talleres e instalaciones de equipo y mantenimiento en colaboración con la firma *Irizar*. Antes de finalizar la década de los noventa, la empresa había establecido su sede central de operaciones en Hong Kong, desde donde aplicaba un sistema de gestión integral y unificado basado en aplicaciones informáticas innovadoras. En el 2000 se convertía en la primera empresa de transporte en China en obtener el Certificado de Calidad ISO 9001. El crecimiento del negocio generó sus propias externalidades y, así, la experiencia en el mercado chino le permitió a ALSA crear empresas subsidiarias de comercio exterior para apoyar y transferir *know-how* a empresas extranjeras que deseaban operar en aquel mercado¹⁵⁴.

En 2009, tras 25 años de permanencia en el transporte chino, ALSA contaba con 14 empresas participadas, 5.182 vehículos –además de una extensa flota de taxis–, 8.300 empleados, y 147 líneas que unían 538 destinos en 17 provincias. Aunque su cuota de penetración en aquel mercado apenas superaba el 1%, en términos monetarios representaba un 30% de negocio conjunto de ALSA.

• La diversificación geográfica de ALSA se orientó hacia *Marruecos* en un momento en que la expansión en España parecía haber tocado techo, a la vez que la economía de aquel país – la más pujante del Magreb, con tasas de crecimiento anuales del PIB superiores al 5%– padecía un gran déficit en infraestructuras y servicios. En 1998, obtenía en concurso público la licitación del transporte urbano de Marrakech, que incluía 17 líneas que cubrían 178 km. Como en otros casos, la empresa, antes de iniciar la prestación de servicios, desarrolló un programa de formación en España de los cuadros técnicos y gestores, así como de mecánicos y conductores. Se trataba de garantizar que aquellos servicios se ajustasen a los estándares de calidad, seguridad y atención al cliente propios de los niveles europeos. Dado que Marrakech constituía un destino turístico de primer orden, las previsiones de transporte –cifradas en movilizar 50 millones de pasajeros/año–, exigieron una flota de 70 autobuses, completada con una red de estaciones y talleres de mantenimiento. Desde el 2000, ALSA recibirá nuevas adjudicaciones para servicios regionales.

En 2009, la experiencia acumulada y los buenos resultados obtenidos, la llevarán, junto con Continental Auto –ambas filiales de NX–, a contratar durante 15 años el transporte urbano de Agadir. Esta ciudad, además de segundo destino turístico del país, constituye el principal

¹⁵³ Vid. Z. FERNÁNDEZ y M. J. NIETO (2008): «La internacionalización del Grupo ALSA», ob. cit., pp. 199-215.

¹⁵⁴ Vid. E. BUENO CAMPOS y C. MERINO MORENO (2006): «La vocación internacional como espíritu emprendedor: la presencia de ALSA en China» (Cases Study), *Economía Industrial*, núm. 362, y, M. FERNÁNDEZ MOYA (2008): «Internacionalización de la empresa familiar en China: algunos casos de éxito», IESE, Cátedra de Empresa Familiar, *Newsletter*, núm. 36.

puerto pesquero y exportador de un país que lidera la producción mundial de fosfatos. Las previsiones de transporte para el área del Gran Agadir, previstas en torno a 40 millones de viajeros/año, se cubren con una flota de 156 autobuses y 430 empleados que sirven las 28 líneas contratadas. ALSA ha construido en Tassila el centro de operaciones y las instalaciones de mantenimiento.

En 2010 ha llegado a un acuerdo de colaboración con *City Sightseeing*, –operador turístico internacional presente en 70 ciudades de todo el mundo y experto en circuitos panorámicos– para prestar servicios con autobuses descapotados de dos plantas en Fez, Casablanca, Rabat y Marrakech. A comienzo de 2011, Marruecos suponía ya el 7% de la facturación total de la filial española de NX. También aquel año ALSA había comenzado a explotar la primera línea ferroviaria de mercancías al servicio de la actividad portuaria.

• **Chile** supone el último destino internacional y el primero latinoamericano ensayado por ALSA. Se inició en 2001 con la adquisición de una participación del 51% en *Autobuses Lit*, –principal operador de Chile junto a Condor Bus, Pullman Bus y TurBus, y especializada en líneas regulares en el interior del país–, y de la *Empresa de Transportes y Estaciones*, de Santiago de Chile.

Desde 2003, ALSA tratará de consolidar su presencia con una doble apuesta. Por un lado, tomaba del 49% de *Tas Choapa*, con vistas a acceder a servicios nacionales e internacionales –líneas Santiago de Chile-Mendoza-Cordoba, Puerto Montt-Bariloche, y Santiago-Lima, entre otras–. Por otro, obtenía la licitación para tres áreas del transporte urbano de Santiago –Pajaritos, Lo Ovalle Oriente y Lo Ovalle Occidente– y se integraba en la red de transporte urbano de la capital que conecta los barrios periféricos con las cabeceras de metro –sistema «Metrobús»–. Sin embargo, la acusada regulación del sector, los excesos burocráticos, la falta de transparencia institucional, y los elevados costes de transacción, han sido factores que han aconsejado, temporalmente, congelar los planes de crecimiento en aquel país.

CONCLUSIÓN

A primera vista, pudiera parecer que nada tienen que ver aquellos Cosmen que con recuas y carros surcaron desde el siglo XIII el puerto de Leitariegos camino de Castilla, con los Cosmen que actualmente dirigen los destinos de una empresa transnacional. Es cierto que el tamaño importa. Pero no lo es menos que en el mundo de la empresa, al hacer el balance final de sus resultados, la simple incorporación de activos sólo puede dar cuenta y explicación de una fracción mayor o menor de aquel, pero no la explicación de «todo» el balance.

Del mismo modo que el análisis de las cuentas del crecimiento exige considerar lo que Rober Solow designara en su día como «factor residual», la evaluación del «éxito» empresarial debe incorporar la consideración de elementos no mesurables de la función de producción –eficiencia en la asignación de recursos, transparencia, calidad de la tecnología aplicada, capital humano y organizativo, estabilidad, promoción interna...– que constituyen el núcleo del intangible más valioso de las firmas, la «cultura empresarial».

Es indudable que, por lo general, el crecimiento interno de las empresas lleva asociadas deseconomías de escala. También lo es el hecho de que la «cultura empresarial» de una firma resulta más factible de ser conservada y transmitida cuando aquella tiene un acusado carácter familiar, tendiendo por el contrario a diluirse en el caso de los *big business*. Por ello, uno de los méritos más reconocidos de ALSA es el de haber sabido conciliar crecimiento e identidad empresarial, el de haber sabido crecer sin renunciar a una memoria histórica que se remonta a más de siete siglos. Un pasado que además de reforzar la imagen corporativa de la empresa, la legitima socialmente.

FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

ARCHIVOS

Archivo de Simancas
Archivo de la Real Chancillería de Valladolid
Archivo Histórico de Asturias
Archivo Municipal de Cangas del Narcea
Archivo del Registro Mercantil de Asturias
Archivo Familiar Cosmen Adelaida
Archivo Grupo ALSA

HEMEROTECA

Boletín Oficial de la Provincia de Oviedo (siglo XIX)
El Distrito Cangués (1915).
El Narcea (1908-1914)
El Occidente de Asturias (Cangas de Tineo, 1885).
A parpayega
La Maniega: Boletín del Tous pa Tous (1925-1928)

WEBS

<http://www.touspatous.narceadigital.com>
ALSA Grupo

FUENTES BIBLIOGRÁFICAS

ARBAS, F. M. de [1900] (1987): «Cangas de Tineo», en O. Bellmunt y Traver y F. Canella y Secades (eds.): *Asturias*, tomo III, pp. 193-223.
BORROW, G. [1843] (1983): *La Biblia en España*. Madrid.
BOURGOING, J. F. (1788): *Nouveau voyage en Espagne ou tableau de l'état de cette monarchie*, Regnault, París.
CANTILLON, R. [1775] (1950): *Ensayo sobre la naturaleza del comercio en general*. FCE, México.
CENSO (s) de Población: 1900 y 1910.
ESTADÍSTICA(s) administrativa(s) de la Contribución Industrial y de Comercio (1850 y 1863). Dirección General de Contribuciones, Madrid.
GUTIÉRREZ MAYO, J. y G. ÁLVAREZ URÍA (1904): *Guía general de Asturias*. C^a Asturiana de Artes Gráficas. Gijón.
JOVELLANOS [1794-1797] (1999): *Obras completas. VII. Diario 2º*. Edición crítica, prólogo y notas de J. González Santos. Instituto Feijoo de Estudios del Siglo XVIII y Ayuntamiento de Gijón. Oviedo.
JOVELLANOS [1795-1797] (2008): *Obras completas. X. Escritos económicos*. Edición de V. Llombart y J. Ocampo. Instituto Feijoo de Estudios del Siglo XVIII y Ayuntamiento de Gijón. Oviedo.
OVIEDO Y PORTAL, R. (1844): *Informe sobre las causas de la decadencia de la ganadería en Asturias*. Oviedo.
MIÑANO, S. (1826): *Diccionario Geográfico-Estadístico de España y Portugal*, Imp. Pierart-Peralta, Madrid, tomo V.
MADOZ, P. [1845-1850] (1987): *Diccionario Geográfico-Estadístico Histórico de España y sus posesiones de Ultramar*. Madrid.
RODRÍGUEZ RIESCO, J. [1900] (1987): «Leitariegos», en O. Bellmunt y Traver y F. Canella y Secades, *Asturias*, tomo III, pp. 181-185.
ROMÁN CARTAVIO, R. (1884): *Guía industrial y comercial de Asturias*. Imp. Vallina y Cia., Oviedo.
SMITH, A. [1776] (1958): *La riqueza de las naciones*. FCE, México.

TOWNSEND, J. [1791] (1988): *Viaje por España en la época de Carlos III (1786-1787)*. Turner, Madrid.

BIBLIOGRAFÍA GENERAL

- ÁLVAREZ RUBIO, J. (2004): *Aventureros del tiempo*. León.
- ÁLVAREZ RUBIO, J. (2006): *Babia, Lacia y Alto Luna*. León.
- ANES, G. (1989): *Los señoríos asturianos*. Gijón.
- BAYÓN MARINÉ, F. (dir.) (1999): *50 años del turismo español: un análisis histórico y estructural*. Centro de Estudios "Ramón Areces", Madrid.
- BUENO CAMPOS, E. y C. MERINO MORENO (2006): «La vocación internacional como espíritu emprendedor: la presencia de ALSA en China» (Cases Study), *Economía Industrial*, núm. 362.
- CABO, A. y M. VIGIL (1983): *Condicionamientos geográficos*. En *Historia de España*, vol. I, Alfaguara, Madrid.
- CARMONA BADÍA, X. (2012): «Antonio Raimundo Ibáñez: un empresario en el filo de dos épocas», en J. Ocampo Suárez-Valdés (ed.): *Empresas y empresarios en el norte de España (siglo XVIII)*. Ediciones Trea, Gijón.
- CARMONA BADIA, X. (1990): «Merceros en Castilla: estacionalidad agrícola y desplazamientos estacionales en la España Cantábrica», en L. V. García Merino et al. (comps.): *Los espacios rurales cantábricos y su evolución*. Universidad de Cantabria.
- CARRERAS, A. (1988): «Segunda Revolución Tecnológica (1990-1936)», en J. Nadal, A. Carreas y P. M. Aceña (eds.): *España, 200 años tecnología*. Madrid.
- CARRERAS, A. y X. TAFUNELL (2011): «La crisis del Antiguo Régimen y la revolución liberal (1789-1840)», en *Historia económica de la España contemporánea (1789-2009)*. Barcelona.
- CASARIEGO, J. E. (1973): *Camino y viajeros de Asturias*. Gráficas Principado, Oviedo.
- CIURÓ, J. (1970): *Historia del automóvil en España*. CEAC, Barcelona.
- COSMEN MENÉNDEZ-CASTAÑEDO, A. (2002): «Perspectivas para la empresa española en China: la experiencia de ALSA», *Información Comercial Española*, ICE, núm. 797, pp. 70-78
- COSMEN MENÉNDEZ-CASTAÑEDO, A. (2004): «Los sistemas de gestión de las empresas de transporte en China», *Economía Exterior*, núm. 30, pp. 85-92.
- COSMEN MENÉNDEZ-CASTAÑEDO, A. (2005): «Estar en pocos países y ser actores relevantes en su transporte», *Savia*, núm. 8, pp. 76-82.
- COSMEN MENÉNDEZ-CASTAÑEDO, A. (2005): «Estar en pocos países y ser relevantes en su transporte», en *SAVIA*, núm. 8.
- COSMEN MENÉNDEZ-CASTAÑEDO, A. (2008): «Paciencia y perseverancia, claves para trabajar en China», en G. Solana González (coord.): *China: una necesidad para una empresa global Experiencia e internacionalización de empresas españolas en mercados emergentes*, Cátedra Nebrija & Grupo Santander, Madrid, pp. 105-110.
- COSMEN MENÉNDEZ-CASTAÑEDO, J. (1988): «Realidad y futuro del sector del transporte de viajeros por carretera. Un análisis empresarial». *VI Congreso de Economía de Castilla: El sector servicios en Castilla y León*. Comunicaciones 2, páginas 1342-1361
- CUARTAS, J. (2011) «Entrevista con Don José Cosmen Adelaida, Presidente de honor de ALSA», en *La Nueva España*, 31 de julio de 2011, pp. 36-37.
- CUARTAS, J. (2005): «ALSA rueda por Europa del Este», en *El País Negocios*, 27/IV/2005.
- CUARTAS, J. (2011): «La adquisición de Petermann Partners Inc.», *La Nueva España*, 14 de septiembre.
- CUBILLO DE LA PUENTE, R. (1998): *El pescado en la alimentación de Castilla y León durante los siglos XVIII y XIX*. Universidad de León.
- DOBADO, R. (2004): «Un legado particular: la geografía», en E. Llopis (ed.): *El legado económico del Antiguo Régimen*. Barcelona, pp. 97-119.
- ERICE, F. (2000): «Comercio, comerciantes y dependientes en Asturias (1885-1914)», en *Semata. Ciencias sociales e Humanidades*, vol. 12, pp. 125-162.
- ERICE, F. (1995): *Propietarios, comerciantes e industriales. Burguesía y desarrollo capitalista en la Asturias del siglo XIX (1830-1885)*. Universidad de Oviedo.
- FAYA DÍAZ, M^a A. (1992): *Los señoríos eclesiásticos en Asturias la Asturias del siglo XVI*. Real Instituto de Estudios Asturianos, Oviedo
- FERNÁNDEZ ÁLVAREZ, M. J. (1998): *Ferias y mercados en la provincia de León*. Universidad de León.
- FERNÁNDEZ FUSTER, L. (1991): *Historia general del turismo de masas*. Alianza Universidad, Madrid.

- FERNÁNDEZ MOYA, M. (2008): «Internacionalización de la empresa familiar en China: algunos casos de éxito», IESE, Cátedra de Empresa Familiar, *Newsletter*, núm. 36.
- FERNÁNDEZ, Z. y M. J. NIETO (2008): «La internacionalización del Grupo ALSA», en J. C. Casillas (coord.): *La internacionalización de la empresa familiar*. Universidad de Sevilla.
- FONTANA, J. (1986): «La dinámica del mercado interior», en T. Martínez Vara (ed.): *Mercado y desarrollo económico en la España contemporánea*. Madrid.
- FRAX, E. y S. MADRAZO (2001): «El transporte por carretera (siglos XIX y XX)», en *TST* (Transportes, Servicios, Telecomunicaciones), núm. 1, pp. 31-53.
- FUERTES ARIAS, R. [1902] (1999): *Asturias industrial*. Oviedo.
- GARCÍA, M^a ÉLIDA (1980): *San Juan Bautista de Corias*. Universidad de Oviedo.
- GARCÍA GRAÑA, A. y A. FERNÁNDEZ SUÁREZ (1994): *Cangas del Narcea. Ibias, Degaña*. Real Instituto de Estudios Asturianos, Oviedo.
- GARCÍA LÓPEZ, J. R. (1987): *Los comerciantes-banqueros en el sistema bancario español. Estudio de las casas de anca asturianas en el siglo XIX*. Universidad de Oviedo.
- GARCÍA LÓPEZ, J. R. (1985): «El sistema bancario español en el siglo XIX: ¿una estructura dual? Nuevos planteamientos y perspectivas», en *Moneda y Crédito*, núm. 177, pp. 111-132.
- GARCÍA RUIZ, J. L. y M. SANTOS REDONDO (2001): *¿Es un motor español! Historia empresarial de Barreiros*. Madrid.
- GARCÍA SANZ, A. (1996): «Empresarios en la España del Antiguo Régimen: ganaderos trashumantes, exportadores de lana y fabricantes de paños», en F. Comín y P. Martín Aceña (eds.): *La empresa en la historia de España*, Madrid.
- GÓMEZ MENDOZA, A. (1989): «Transportes y comunicaciones», en A. Carreras (coord.): *Estadísticas Históricas de España (s. XIX y XX)*. Fundación Banco Exterior de España, Madrid.
- GÓMEZ MENDOZA, A. (1999): «Caballo de sangre, caballo de vapor en el transporte de fines del siglo XIX», en A. Carreras et al. (eds.): *La industrialización y el desarrollo económico de España. Homenaje a J. Nadal*. Universidad de Barcelona, I, pp. 720-736.
- GONZÁLEZ, M. J. (1979): *La economía política del franquismo (1940-1970). Dirigismo, mercado y planificación*. Tecnos, Madrid.
- GUILLÉN, Mauro F. y E. GARCÍA-CANAL (2011): *The New Multinationals: Spanish Firms in a Global Context*. Fundación R. del Pino, Madrid.
- HALTER, S. (2010): *The Beijing Consensus: How China's Authoritarian Model will Dominate the Twenty-First Century*. New York, Basic Books.
- HERNÁNDEZ MARCO, J. L. (1996). «La oferta automovilística», en *Economía Industrial*, núm. 307, cit., pp. 131-148.
- HERNÁNDEZ MUÑIZ, M. (2002): «Viajar y beber: capital social fijo para el crecimiento desequilibrado (1960-1977)», en *TST* (Transportes, Servicios y Telecomunicaciones), núm. 2, pp. 189-225.
- HERNÁNDEZ MUÑIZ, M. (1994): «Las infraestructuras de transportes y comunicaciones», en J. Vázquez y G. Ojeda (ed.): *Historia de la Economía Asturiana*. Oviedo, vol. IV, cap. 55.
- HERNÁNDEZ MUÑIZ, M. (1999): «Transportes, especialización económica y desarrollo regional en Asturias», en *Asturias: de una economía de transferencias a una economía productiva*. Instituto de Estudios Económicos, Madrid, pp. 181-214.
- KRUGMAN, P. (1992): *Geografía y comercio*. Bosch ed., Barcelona.
- KRUGMAN, P. (1995): *Desarrollo, geografía y teoría económica*. Bosch ed., Barcelona.
- LAGE MARCO, M. (1992): *Hispano-Suiza/Pegaso: Un siglo de camiones y autobuses*. Lundberg Editores, Madrid.
- LAGE MARCO, M. (2005): *Historia de la industria española de automoción*. Finsa, Madrid.
- LANDES, D. S. (2006): *Dynasties: Fortunes and Misfortunes of the World's Great Family Businesses*. New York.
- LLOPIS, E. (2001): «El legado económico del Antiguo Régimen desde la óptica liberal», en L. Germán et al. (eds.): *Historia económica regional de España*. Barcelona, pp. 507-524.
- LÓPEZ ÁLVAREZ, J. (2003): *La explotación de maderas en el bosque de Muniellos (Asturias), 1766-1983*. Ed. Xedre, Cangas del Narcea.
- LÓPEZ ÁLVAREZ, J. (2010): «Intentos segregacionistas en el concejo de Cangas del Narcea en el siglo XIX»: <http://touspatous.com>.
- LÓPEZ CARRILLO, J. (1996): *Los orígenes de la industria de automoción en España y la intervención del INI a través de ENASA*. Universidad Europea de Madrid.
- MADRAZO MADRAZO, S. (1977): «Las transformaciones en la red viaria asturiana, 1750-1868», *Boletín del Instituto de Estudios Asturianos*, núm. 90-91.

- MADRAZO MADRAZO, S.(1984): *El sistema de transportes en España, 1750-1850*. Colegio de Ingenieros de Caminos, Ediciones Turner, Madrid, 2 vols.
- MADRAZO MADRAZO, S.(1991): *La edad de oro de las diligencias: Madrid y el tráfico de viajeros en España antes del ferrocarril*. Nera, Madrid.
- MANZANO LEDESMA, F. (2010): *Las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada en el Principado de Asturias*. Real Instituto de Estudios Asturianos, Oviedo.
- MARTÍNEZ CACHERO, L. M. (1959): «Historia económica de la emigración asturiana», en *Conferencias sobre la emigración asturiana*. Oviedo.
- MARTÍNEZ VARA, T. y F. COBOS ARTEAGA (2006): «Competencia y coordinación ferrocarril-carretera: Una visión de la década de los treinta», en *IV Congreso de Historia Ferroviaria*. Actas, Málaga, <http://ffe.es>.
- MONTAÑÉS, E. (2007): «Las transformaciones de la agricultura en el régimen liberal», en A. González Enciso (coord.): *Historia económica de España*. Madrid, pp. 159-185.
- MONTES CAÑETE, M. (1999): «La historia del autocar durante la década de los años cincuenta», en *Viajeros de transporte público en España y Portugal*, núm. 45, pp. 26-36.
- MORENO LÁZARO, J. (2001): «La precaria industrialización de Castilla y León», en L. Germán, E. Llopis y S. Zapata (eds.): *Historia económica regional de España (siglos XIX y XX)*. Barcelona, pp. 182-208.
- MORO BARREÑADA, J. M., y F. ERICE (1999): *Crédito y endeudamiento en la Asturias del siglo XIX*. Real Instituto de Estudios Asturianos, Oviedo.
- NADAL, J. (1992): «De la manteca al hierro y al cinc. La industrialización asturiana de 1885 a 1935», en *Moler, tejer, fundir. Estudios de historia industrial*. Ariel, Barcelona, pp. 155-210.
- NÚÑEZ ROMERO-BALMÁS, G. (1996): «Servicios urbanos colectivos en España durante la segunda revolución industrial», en F. Comín y P. Martín Aceñas (eds.): *La empresa en la historia de España*. Madrid, pp. 399-419.
- OCAMPO SUÁREZ-VALDÉS, J. (1990): *Campesinos y artesanos en la Asturias preindustrial, 1750-1850*. S. Cañada ed., Gijón.
- OCAMPO SUÁREZ-VALDÉS, J. (2002): «Industrialización» y «Transportes», en J. Rodríguez Muñoz (ed.), *Diccionario Histórico de Asturias*, Prensa Ibérica, Oviedo, pp. 564-568 y 910-912.
- OCAMPO SUÁREZ-VALDÉS, J. (2012): «Estudio preliminar» en J. Ocampo Suárez-Valdés (ed.): *Empresa y empresarios en el norte de España en el siglo XVIII*. Ediciones Trea, Oviedo, pp. 1-17.
- ORDÓÑEZ DE PABLOS, P. (2004): «La importancia del “guanxi”, “renqing” y “xinyong” en las relaciones empresariales en China», *Tribuna de Economía*, ICE, núm. 818, pp. 221-23.
- POMERANZ, K. (2001): *The Great Divergence: China, Europe and the Making of the Modern World Economy*, Princeton, PUP.
- RODRÍGUEZ COSMEN, M. (1985): *Cosas de “viechas dominas”*. León.
- RODRÍGUEZ LÁZARO, F. J. (2001): «Caminos ordinarios y caminos de hierro: el Estado y las compañías ferroviarias ante el desarrollo del transporte por carretera mediante vehículos de tracción mecánica en España, 1924.1936». *II Congreso de Historia Ferroviaria* (Actas), Madrid (<http://www.ffe.es>).
- ROMERO GARCÍA, F. (2004): *Viajeros en el tiempo. Asturias, tránsito e historia: transportes y comunicaciones por carretera*, Madu Edciones, Oviedo.
- RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I.. (1992): *Leitariegos, una comunidad de la montaña asturiana en la Edad Media*. Oviedo.
- SAMANIEGO, J. M: (1908):«La nueva línea de automóviles de San Esteban de Pravia a Vega de Ribadeo», en *España automóvil* (Revista técnica de automovilismo).
- SAN ROMÁN, E. (2009): *Un zaibatsu fuera de lugar: los orígenes del Grupo Fierro (1870-1931)*. Asociación Española de Historia Económica (DT 092)
- SEJO MARCOS, B. (2006): «Del tren al autobús: la modernización del transporte público en España en la década del desarrollismo», en *IV Congreso de Historia Ferroviaria*, Actas, Málaga.
- TORTELLA, G., G. QUIROGA, I. MORAL-ARCE (2011): «¿El empresario nace o se hace? Educación y empresarialidad en la España contemporánea», *Revista de Historia Económica* (Second Series), vol. 29, pp. 123-153.
- TRINIDAD, F. (2011): *Viajeros sobre ruedas. Una historia del transporte de viajeros por carretera en Asturias*. Astra, Oviedo.
- URIA MAQUA, J. (1995): «Una feria asturiana en la Edad Media: la de Cangas del Narcea», *Asturiensia Medievalia*, núm. 8, pp. 381-391.
- VACA, C. y M.-H. LANDETA (2009):«Aproximación al último medio siglo de turismo e España (1959-2009), en *Estudios Turísticos*, núm. 180, pp. 21-64.

- VEGA CRESPO, J. (2003): *Minero Siderúrgica de Ponferrada, 1918-2010. Historia y futuro de la minería leonesa*. Lid, Madrid.
- VIVES, Blas (1925): *Los transportes mecánicos por carretera*. Madrid.
- WONG, B. (1997): *China Transformed*. New York, Ithaca.
- YUN CASALILLA, B. (2005): “Economía moral y gestión aristocrática en tiempos del Quijote”, *Revista de Historia Económica*, año XXIII, pp. 45-69.