

**José Luis  
Hernández Marco**

Nació en Villena (Alicante) en 1952. Doctor en Historia por la Universidad de Valencia en 1980. Ese mismo año se incorporó a la Universidad del País Vasco, de la que es Profesor Titular de Historia e Instituciones Económicas desde 1984. Su investigación histórica en los años 70 y 80 se ocupó de estructuras agrarias y preindustriales del País Valenciano y de historia de la población en el País Vasco. En los 90, junto a algún trabajo de historia empresarial sobre la sociedad vitivinícola riojana C.V.N.E., se ha centrado

fundamentalmente en aspectos relacionados con el transporte terrestre español del siglo XX. Destacan sus estudios sobre el transporte ferroviario de mercancías de la compañía Norte en relación con los puertos septentrionales españoles, y sobre la reacción de las grandes compañías ferroviarias españolas a los primeros síntomas de la competencia automovilística. Sus últimas investigaciones se ocupan de la historia de la motorización en España.

Se presenta un análisis económico de largo plazo de un caso concreto de empresa pública municipal de transporte urbano, Transportes Urbanos de Vitoria, S.A., en el marco histórico español de toda la segunda mitad del siglo XX y en el más específico del de la actual capital administrativa vasca, protagonista de un acelerado cambio. El trabajo pretende aproximarse desde la historia económica al origen y devenir histórico de la forma empresarial en que se concretó la oferta de transporte público en Vitoria tras la Guerra Civil. Se ha dividido en tres partes. En la primera se hace una imprescindible referencia a las características del crecimiento urbano de Vitoria y sus causas para enmarcar el escenario urbano en el que nacerá la demanda de transporte. La segunda, tras mencionar brevemente las tres iniciativas privadas poco exitosas de los primeros cuarenta años de la centuria, debido al tamaño y morfología de la ciudad, se detiene en la pugna entre la iniciativa privada y la pública entre fines de los 50 y principios de los 60, que finalizará con la exclusiva del Ayuntamiento para el resto del siglo XX y el nacimiento legal de la empresa municipal «Transportes Urbanos de Vitoria, S.A.» en 1967. La tercera y última parte del trabajo traza la historia empresarial de esa empresa, TUVISA, hasta el año 2000 centrándose, especialmente, en las causas del deterioro de las cuentas empresariales desde fines de los años setenta y la posible justificación de las subvenciones públicas.

This is a long-term economic analysis of a specific case of a municipal urban transport public company, Transportes Urbanos de Vitoria, S.A., within the Spanish historical framework of the second half of the 20th century and the more specific context of the current Basque administrative capital, which has undergone a rapid change. The study aims to approach the subject from the economic history to the origin and historical evolution of the business form in which the supply of public transport was established in Vitoria after the Civil War. The study is divided into three parts. The first one fundamentally refers to the characteristics of Vitoria's urban growth and its causes in order to set out the urban scenario that led to the demand for transport. The second part, after briefly describing the three rather unsuccessful private initiatives during the first forty years of the century, due to the size and morphology of the city, goes into the struggle between the private and public initiatives during the 50s and the beginning of the 60s, which would end with the City Council holding the monopoly for the rest of the 20th century and the legal emergence of the municipal company «Transportes Urbanos de Vitoria, S.A.» in 1967. The third and last part of the study outlines the corporate history of this company, TUVISA, up to the year 2000, and is particularly focused on the reasons for the worsening of the company's financial statements from the end of the Seventies and the possible justification of public subsidies.

# Desarrollo urbano y autobuses de transporte público: Transportes Urbanos de Vitoria, S.A.

**José Luis Hernández Marco**

UNIVERSIDAD DEL PAÍS VASCO

## **Introducción<sup>1</sup>**

**E**n 1857 Vitoria tenía solamente 18.710 habitantes que no logrará duplicar en todo el resto del siglo XIX. Al acabar el siglo XX la población se había multiplicado por siete, para alcanzar los 217.358 habitantes de hecho en año 2000. La muy pequeña capital provinciana de 1900, no superará los 50.000 habitantes hasta el censo de 1950. Después las cosas cambian muy rápidamente. Entre 1950 y 1975 la población crece el 4,9% anual, para de nuevo desde ahí y hasta el final de la centuria moderar su crecimiento con una tasa cercana a la de inicios del siglo.

Con este ritmo, aquella pequeña ciudad de la primera mitad del siglo XX, tras multiplicar por cuatro su población en treinta años, debido a un fuerte proceso de localización industrial, acabará completando su función urbana con la designación como capital político-administrativa de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

<sup>1</sup> Agradezco al actual Presidente del Consejo de TUVISA, D. Miguel Ángel Echevarría y al Gerente D. Francisco Javier Latorre, las autorizaciones dadas para la consulta de los archivos empresariales. Además, sin la imprescindible ayuda del personal de administración de la empresa, D<sup>a</sup> Isabel Apodaca, D<sup>a</sup> Idoia Martínez de Gorbea y especialmente de D. Mateo López no hubiera sido posible este trabajo.

Ambas circunstancias, juventud de su entramado industrial y complementariedad institucional, ayudan a explicar la menor incidencia y la más rápida superación de los procesos de crisis y reconversión industrial de los años 70 y 80 que afectaron con fuerza a otras ciudades industriales del norte español.

Esta cronología del crecimiento demográfico vitoriano y las diferentes fisonomías de su estructura económica a lo largo de la centuria han ido conformando una determinada morfología urbana que, entre otras cosas, ha originado unas concretas demandas de servicios públicos. Entre ellos, por lo que a este trabajo interesa, los derivados de las necesidades de movilidad intraurbana de sus habitantes a las que iniciativas privadas y públicas han intentado responder con desigual eficacia.

Los procesos de industrialización con sus cambios estructurales, entre ellos los de crecimiento urbano, marcan en la historia de los servicios el comienzo de una rápida expansión<sup>2</sup>. Dentro del sector servicios tienen algunas características específicas los públicos, y dentro de ellos, la amplia gama de los municipales. Estos últimos requieren habitualmente formas especiales de gestión ya que afectan normalmente a bienes públicos, en general impuros y en cuyo suministro se dan economías de densidad, por lo que la presencia de dichas economías convierte a la provisión de dichos servicios en ejemplos clásicos de fallos de mercado<sup>3</sup>.

Los fallos o imperfecciones del mercado, para el caso de los servicios objeto de estas páginas, están en la base de los debates que en la Teoría Economía del Transporte se han producido entre las diversas escuelas metodológicas que, al menos, en sus posiciones más extremas, suelen conocerse como francesas o continentales y anglosajonas. Estas últimas, tienden a ver el transporte simplemente como cualquier otro sector de la economía, y por ello suelen considerar que la mayor eficiencia económica la dará el mercado por sí mismo. Las primeras, por el contrario, al considerar el transporte como un importante *input* de una amplia estructura social, política y económica, lo han tratado casi como un medio para conseguir diversos objetivos políticos, especialmente en relación con el concepto de equidad, por lo que el sector ha solido estar fuertemente regulado y controlado<sup>4</sup>. Las diversas formas de esa regulación y control, además se justifican para intentar corregir los diversos fallos de mercado en el sector, entre los que se han destacado entre otros la provisión de bienes públicos y de altamente costosas infraestructuras y el hecho de que más que la 'demanda efectiva' como guía para la localización y dimensionamiento de los recursos de transporte, a veces, por los fallos en la distribución del ingreso, es preciso utilizar criterios sociales como el de 'necesidad de transporte adecuado'<sup>5</sup>.

Para el caso español y los servicios públicos municipales, Gregorio Núñez (1996) ya explicó cómo el crecimiento urbano originado por la industrialización originó una notable diversificación en la demanda de servicios colectivos y con diferentes organizaciones municipales de su oferta. La evolución temporal de este proceso mostró un movimiento de vaivén casi secular. Si los servicios requerían grandes inversiones, eran complejos técnicamente o simplemente suponían la asunción de riesgos comerciales, en un primer momento, fueron cedidos a concesionarios privados. Más tarde, especialmente por la gradual mejora en la capacidad financiera de los Ayun-

<sup>2</sup> Hartwell (1983), pp. 371 y ss.

<sup>3</sup> Antolín (1991) pp. 283-284.

<sup>4</sup> Button y Hensher (2001), p. 5.

<sup>5</sup> Button (1996), pp. 244-245.

tamientos y por los cambios políticos e intelectuales, las corporaciones locales tienden a gestionar directamente esos servicios. Recientemente, y en un movimiento internacional, se ha vuelto a observar un cambio de tendencia, bien porque las mismas administraciones públicas se aproximan a las modalidades de gestión de las empresas privadas, bien porque diversifiquen las propias formas organizativas en la provisión de servicios, con sociedades públicas, privadas y mixtas.

Este trabajo pretende aproximarse desde la historia económica al origen, forma y devenir histórico de la forma empresarial en que se concretó la oferta de transporte público en Vitoria tras la Guerra Civil. Se ha dividido en tres partes. En la primera se hace una imprescindible referencia a las características del crecimiento urbano de Vitoria y sus causas para enmarcar el escenario urbano en el que nacerá la demanda de transporte. La segunda, tras nombrar brevemente las tres iniciativas privadas poco exitosas de los primeros cuarenta años de la centuria, debido al tamaño y morfología de la ciudad, se detiene en la pugna entre la iniciativa privada y la pública entre fines de los 50 y principios de los 60, que finalizará con la exclusiva del Ayuntamiento para el resto del siglo XX y el nacimiento legal de la empresa municipal «Transportes Urbanos de Vitoria, S.A.» en 1967. La tercera y última parte del trabajo traza la historia empresarial de esa empresa, TUVISA, hasta el año 2000.

### **1. De un pausado ritmo de crecimiento al despegue urbano de Vitoria en la segunda mitad del siglo XX**

En las páginas iniciales de este trabajo se indicó que desde el último cuarto del siglo XIX hasta mediados del XX, Vitoria crece lentamente desde los poco más de 25.000 habitantes iniciales hasta los algo menos de los 50.000 de los años treinta<sup>6</sup>. Esta relativa lentitud en su expansión demográfica está en la base de que a la Vitoria de esa época se le haya definido como «ciudad desencantada», «ciudad levítica» o «capital de segundo orden»<sup>7</sup>.

También puede ser ejemplo de un tipo de ciudad que fue muy habitual en la España que transita sin grandes avances industrializadores antes de mediados del siglo XX: pequeñas ciudades o pueblos grandes, en medio de zonas rurales, con economías hiperterciarizadas por ser muy dominante su función de capitales administrativas provinciales y sedes episcopales y militares<sup>8</sup>. Ciudades política y socialmente liberal-conservadoras, casi siempre con un cierto componente de antirruralismo frente a la «aldea circundante» pero sin embargo formando con ella un cierto *continuum*, la provincia, gobernadas por unos casi estáticos grupos sociales locales<sup>9</sup>. En fin, Vitoria era ejemplo de ese tipo de ciudad provinciana española, normalmente del interior, parcialmente encerrada sobre sí misma frente a la gran urbe, hegemonizada social y políticamente por una indefinida pero realmente existente

<sup>6</sup> El siglo XIX alavés, en un trabajo ya clásico de Homobono (1980) fue resumido en estancamiento y atraso. Lo que lógicamente explica estos moderados crecimientos urbanos de la capital.

<sup>7</sup> Como sucesivamente la calificaron en los títulos o epígrafes de sus obras el cronista local Alfaro (1987), y los historiadores Antonio Rivera (1992) y Ugarte (1998).

<sup>8</sup> De tamaño demográfico y funcionalidad urbana semejante a la vitoriana, aunque quizá con diferencias cronológicas y causas económicas distintas en su crecimiento durante este periodo, se puede nombrar, al menos, a capitales provinciales españolas como: Albacete, Badajoz, Burgos, Cáceres, Jaén, León, Lugo, Pamplona, Orense, Logroño, Salamanca, Toledo o Zamora.

<sup>9</sup> Ugarte (1998), pp. 210-223, comparando las semejanzas de dos de estas ciudades, Pamplona y Vitoria en el siglo XIX y su papel como cabezas de sus mundos provincianos en el primer tercio del XX, pp. 426-427.

«clase media»<sup>10</sup> y muy determinada por la amplia presencia numérica de colectivos que le daban un perfil excesivamente estático de «ciudad de rancho y agua bendita». Como en algunas otras capitales provinciales españolas, el elemento militar constituía el 15% de la población ocupada en Vitoria; el clero el 4% y el servicio doméstico el 12% a principios del siglo XX<sup>11</sup>.

Pero bajo este predominio de lentitud y parsimonia como característico de su crecimiento en el largo plazo, a pesar de todo, en Vitoria al menos, se producen algunos momentos y fenómenos de cierta intensificación en su modernización económica, social y urbana, entre los que suele destacarse, aún en pleno siglo XIX, el efecto urbano de la llegada del ferrocarril a la ciudad en 1864, primero como parte de la línea Madrid-Irún y, segundo, de la azarosa línea ferroviaria de vía estrecha del ferrocarril anglo-vasco-navarro, parcialmente inaugurado en su tramo Vitoria-Salinas de Léniz en 1889<sup>12</sup>.

Con el nuevo siglo comienza lo que luego será una característica definitoria de la Vitoria de la expansión industrial: la importancia de sus industrias metálicas. Junto a iniciativas más fallidas, destaca la de los empresarios Segundo Aranzábal y Serafín Ajuria, con antecedentes inmediatos respectivos en una actividad exitosa como herrero adaptador del arado 'Brabant' y en una tradicional industria siderúrgica alavesa, San Pedro de Araya<sup>13</sup>. Juntos constituyen la sociedad comanditaria Aranzábal y Ajuria en 1911, transformada en S.A. en 1914, y se establecen en una zona al SW, muy cercana a la ciudad. Las factorías metalúrgicas de estos empresarios posteriormente separados, especializadas en maquinaria agrícola, que pervivirán en pleno casco urbano cuando éste crezca hasta fines de los años 70 y 80, se convertirán en las industrias alavesas más importantes hasta el establecimiento de otras grandes industrias en los años 60<sup>14</sup>.

Estos acontecimientos económicos, entre algunos otros, están en la base, primero, del Ensanche decimonónico iniciado en 1868 y del posterior desplazamiento hacia esta ciudad nueva, de lo que se irá configurando como «Distrito Central de Negocios» o CBD<sup>15</sup>. Además, supone una ampliación urbana de 55,5 hectáreas hasta final de siglo, con lo que casi se triplican las primitivas 28,5 hectáreas de la ciudad medieval. La nueva aunque limitada expansión económica del primer tercio del XX provoca también una relativa expansión territorial y urbana que unida a la anterior configura esa ciudad cercana a los cincuenta mil habitantes, pero aún de tamaño muy moderado, sin grandes distancias, porque se ha ido extendiendo sobre el territorio conforme con un modelo de plano casi radiocéntrico proyección del casco medieval, resultado de una crecimiento natural a lo largo de los seis principales caminos y carreteras de acceso a las antiguas puertas de Vitoria. Atravesan-

<sup>10</sup> «Vitorianismo» llama Rivera (1992, pp. 100-101) a esa síntesis sociopolítica que pretende fundamentalmente «el bien común de la ciudad» como reacción frente al exterior, en el caso de Vitoria.

<sup>11</sup> Rivera (1992), pp. 11-17.

<sup>12</sup> La gestación y casi permanentes dificultades del ferrocarril de vía estrecha Estella-Vitoria-Los Mártires, puede seguirse en Ormaechea (1989, pp. 627-645), Sanz Legaristi (1992) y en la más reciente síntesis de Comín, Martín Aceña, Muñoz y Vidal (1998) vol. 1, p. 262.

<sup>13</sup> Sáez García (1999).

<sup>14</sup> Zárate (1981), pp. 102-103. Más reciente y para el importante papel que Ajuria, S.A. tendrá en la mejora técnica de la agricultura española, Martínez Ruiz (2000), y Ojeda San Miguel (2002).

<sup>15</sup> En todas estas cuestiones de historia del urbanismo vitoriano y de morfología urbana hasta 1975 sigo el trabajo de Manuel Antonio Zárate (1981) especialmente las pp. 60-74 y 373-385.

do estas nuevas calles radiales se van configurando ya en esta época dos anillos interiores de circunvalación que permiten la comunicación entre las diversas partes de la ciudad.

Tras la Guerra Civil el pausado ritmo visto hasta ahora, se acelera enormemente. La cesura que los años 50 supone en el crecimiento económico de Álava, y por ende de Vitoria que concentrará en 1970 el 67% de la población alavesa, ha sido destacada por todos los autores que se han ocupado de la cuestión. Desde ópticas geográficas<sup>16</sup>, económicas<sup>17</sup> o históricas<sup>18</sup> y utilizando distintos parámetros, se ha destacado cómo durante los años 60 y 70, los incrementos medios del PIB, de la renta familiar disponible, del VAB o del VAN de la provincia alavesa superaron a los españoles y al resto de las provincias vascas. Álava entre 1955 y 1975 fue la provincia española con mayor incremento de su PIB, 453%, y de la Renta Familiar Disponible, 327%. Por ello, la trayectoria de la distribución del VAB vasco, muestra un sostenido incremento del peso específico alavés en la producción regional, puesto que partiendo del 7,91% en 1955, prácticamente lo duplica en 1995 con el 15,07%.

El responsable principal del fuerte crecimiento alavés es el sector industrial. Su VAB industrial presenta una tasa media anual de crecimiento del 12,78% entre 1955 y 1975, más del doble que el guipuzcoano y casi el doble que el vizcaíno en el mismo periodo. Posteriormente, entre 1975 y 1995 se modera muchísimo aquella tasa, pues ahora es sólo del 2,31%, pero sigue siendo altísima frente al estancamiento guipuzcoano (0,09%) y vizcaíno (0,25%). Junto a este último desarrollo, empieza a destacar mucho más el crecimiento del sector servicios en la economía alavesa, que con un ritmo de crecimiento del 4,02% entre 1975 y 1995, también más del doble que el de las otras dos provincias vascas, refleja el nuevo papel jugado por Vitoria desde que se convierte en la sede político-administrativa de la Comunidad Autónoma del País Vasco a finales de la década de los setenta.

Entre las razones específicas que se han dado para explicar este cambio de ritmo del crecimiento industrial alavés, y vitoriano en particular, se pueden resaltar: 1) La cercanía a los distritos industriales con síntomas de saturación de Vizcaya y, especialmente, de Guipúzcoa<sup>19</sup>. 2) La relativa buena red de comunicaciones tradicionales, N-1 y ferrocarril, completadas durante el proceso de crecimiento con una red de autopistas y autovías financiadas por la Diputación Foral que comunican Vitoria con los otros territorios vascos y con el interior peninsular. 3) La abundancia de agua—construcción de los dos grandes embalses de Urrúnaga y el de Ullibarri-Gamboa— desde fines de los cuarenta. 4) La mejoras en las disponibilidades energéticas con la adquisición por Iberduero de las acciones de Vitoriana de Electricidad 5) Las disponibilidades de mano de obra por los procesos de inmigración. 6) Y por último, pero no en último lugar, el mantenimiento de la foralidad—frente a Vizcaya y Guipúzcoa— y el Concierto Económico, que desde 1878 excepcionalizaba las haciendas vascas. Confirmado en junio de 1937, mantenido aunque modificado en 1942, sería renovado por 25 años por el R. D. de 29 de febrero

<sup>16</sup> Zárte (1981) y Arriola (1991).

<sup>17</sup> García Crespo, Mendizábal y Velasco (1981) y Reig (1997).

<sup>18</sup> Ugarte (1996).

<sup>19</sup> Zárte (1981 pp. 125 y ss.), contabilizó 58 empresas de origen guipuzcoano que abren plantas en Vitoria entre 1950 y mitad de los sesenta, especialmente del Valle del Deva (Mondragón, Eibar, etc.) y que empleaban a casi 10.000 obreros.

de 1952. Con ello, junto a las relativas ventajas fiscales, se posibilitó una mayor capacidad inversora en infraestructuras, una oferta de suelo industrial abundante y barato, e incluso una mayor inversión en capital humano (tres centros de Formación Profesional desde 1951) por parte de las instituciones alavesas, especialmente, la Diputación Foral, el Ayuntamiento de Vitoria y las Cajas de Ahorro (Municipal y Provincial, origen de la actual Caja Vital).

Ya desde 1950 a 1955, se han contabilizado 128 aperturas de establecimientos industriales. Sobre esa base, se inicia un intenso proceso de desarrollo industrial, que ha sido descrito con detalle, entre 1956 y 1980<sup>20</sup>, con unas características cuantitativas e incluso cualitativas desconocidas hasta ese momento, que darán lugar a una transformación económica, social y espacial de Vitoria. Según datos de la Delegación de Industria de Álava recogidos por Arriola (1991), entre 1956 y 1975 se autorizan otros 524 establecimientos fabriles –que emplearán a casi 8.000 obreros–, de nuevo con un predominio importante del metal (más del 50% de empresas y obreros) aunque aparece con fuerza el sector químico (Safen Michelin), y 1.904 ampliaciones de negocio, de las que, de nuevo, el 57% corresponde a la rama del metal. En 1980 habrá en Vitoria 45 empresas de más de 100 obreros, que emplean al 59% de la mano de obra industrial, sumando en su conjunto 17.657 trabajadores. Entre ellas destacan siete grandes establecimientos de más de 500 empleados. Salvo Michelin en el químico y Heraclio Fournier en artes gráficas, el resto son del sector metalúrgico: MEVOSA (actual Mercedes-Benz), Esmaltaciones San Ignacio, Forjas Alavesas, Aranzábal S.A. y Areitio S.A.

En la década de los 80 y 90, el carácter fuertemente industrial de la ciudad se mantiene, aunque la nueva función de capital político-administrativa de la Comunidad Autónoma ha dado un impulso al crecimiento del sector servicios. De esta forma, en la estructura del VAB municipal de 1996, la industria seguía suponiendo un 37,1% del total, mientras los servicios con el 57% quedaban aún lejos de otras capitales en donde el sector industrial es menos importante. Por ello, el porcentaje industrial vitoriano, sólo lo superaba Basuri entre los municipios vascos de más de 50.000 habitantes, quedando muy por detrás incluso municipios de tan alta raigambre industrial como Santurce, Portugalete, Getxo o Irún, y por supuesto las otras dos capitales provinciales, en donde el sector industrial sólo suponía en esa fecha el 15,4% en Bilbao y el 14,8% en San Sebastián<sup>21</sup>.

Este crecimiento industrial, como hemos visto, especialmente intenso entre 1950 y 1975, necesitó suelo industrial y urbano en el amplio término municipal (268,5 kilómetros cuadrados). Y lo tuvo. Vitoria se extendió en esos años desde una superficie de unas 450 hectáreas ocupadas por la ciudad en 1950 a una superficie urbana consolidada de 2.554 hectáreas en 1975, a la que luego se añadiría las 466 hectáreas del llamado A.C.T.U.R. de Lakua al NW de la ciudad, pero que ha debido esperar al cambio de siglo para verlo plenamente urbanizado y en construcción en su totalidad.

Antes de 1957, las industrias instaladas en Vitoria se localizaron de forma dispersa y espontánea en las afueras del reducido casco urbano y casi todas integradas en la ciudad, –salvo las más alejadas de Sierras Alavesas–, al norte e IMOSA en Ali, junto a la Azucarera, sin ningún plan porque no llegaban a ocupar el 29% del sue-

<sup>20</sup> Zárte (1981) y Arriola (1991), pp. 64-74.

<sup>21</sup> Datos del Eustat recogidos en la publicación del Ayuntamiento de Vitoria (2000) Indicadores Básicos de la Ciudad de Vitoria-Gasteiz, Vitoria: Ayuntamiento. Servicios de Estudios.

lo urbanizado. La novedad fundamental desde 1956 es la creación, diseñada y planificada públicamente, de varios polígonos industriales en la periferia urbana. El Ayuntamiento de Vitoria supo obtener suelo de particulares –compra y expropiación–, añadirlo al de propiedad pública desamortizada (espacios comunales) y ofrecerlo a los industriales a precios baratos. Para lo primero, junto a las posibilidades financieras que a las instituciones alavesas proporcionaba la vigencia del Concierto Económico, se contó con un elemento clave en el éxito, la colaboración eficaz de la Caja de Ahorros Municipal. La inauguración de esta filosofía municipal muy intervencionista –con los alcaldes Gonzalo Lacalle y Luis Ibarra– sobrevivió al propio régimen franquista, prolongándose, de alguna forma, en la Transición y hasta en la Democracia<sup>22</sup>.

Entre esos polígonos industriales creados en estos años, que desde el centro de los mismos al casco antiguo de Vitoria distan entre los escasos dos kilómetros de la pequeña zona del SE, a los cuatro kilómetros de las zonas más alejadas del polígono de Gamarra en el Norte o de Ali-Gobeo en el NW, y del límite más cercano del último creado, el de Jándiz, ha ido expandiéndose, de forma también bastante planificada desde 1963, el caso urbano residencial que habíamos dejado establecido a la altura de los años 50.

El exhaustivo estudio de Arriola (1991, pp. 229-343) permite seguir el proceso por el que mientras los Ensanches que se habían ido formando en el siglo XX crecían, se comenzó a urbanizar un espacio en una aureola periférica e incluso algún sector del extrarradio vitoriano.

Este crecimiento urbano fue posible, lógicamente, por las fortísimas corrientes migratorias que posibilitaron la expansión demográfica que se vio al principio. Produjo también un fuerte impacto que significó un rápido cambio sociológico desde la ciudad tradicional a la moderna con la fuerte renovación de sus habitantes. Sólo el 42% de los vitorianos de 1975 había nacido en la ciudad. Como dice Ugarte (1996, p. 348), esa Vitoria real, tan distinta del «vitorianismo» tradicional, se representó tal vez plenamente como vitoriana en los sucesos de marzo de 1976, especialmente en el funeral celebrado por las víctimas en la Catedral nueva con curas obreros concelebrando y líderes obreros de la inmigración dirigiéndose a la 'Vitoria toda' allí reunida. De la conmoción social que esos sucesos tuvieron, como luego se verá, creo hay ecos hasta en la política empresarial de los transportes municipalizados.

La progresiva superación de aquella conflictividad, el mantenimiento de la pujanza industrial con la incorporación de nuevas empresas españolas o multinacionales y ampliación de las existentes apoyadas de nuevo con la foralidad, la democracia con sus modelos de crecimiento urbano elegidos y la capitalidad política de la Comunidad Autónoma, van configurando en los años 80 y 90 la imagen de Vitoria como ciudad por excelencia de Euskadi y una de las ciudades españolas con mejor calidad de vida.

## **2. Hacia la creación de la empresa municipal**

Hasta que comience de forma acelerada el crecimiento urbano de Vitoria de la forma que acabamos de ver, la ciudad de menos de 30.000 habitantes en 1900 y que difícilmente alcanza los 50.000 en 1950, con una estructura morfológica radiocéntrica y bastante compacta con, prácticamente, sólo el primer Ensanche del último ter-

<sup>22</sup> Ugarte (1996), p. 338.

cio del siglo XIX que acercó el casco primitivo a la estación de la Compañía del Norte y su prolongación W, SW y SE, con una muy ligera por el Este limitada por la línea férrea del Vasco-Navarro, no parecía necesitar un transporte urbano organizado y masivo. Desde el centro del caso medieval el crecimiento radiocéntrica producido, sólo había alargado en unos centenares de metros el radio de las zonas urbanizadas.

Este es el motivo de las escasas iniciativas existentes en Vitoria para organizar un transporte público urbano antes de la Guerra Civil. En ese periodo, sólo se han localizado en los archivos locales y provinciales, tres iniciativas que hayan dejado rastro documental. En realidad, sólo la segunda en orden cronológico, la protagonizada por la Compañía de Automóviles de Álava llegó a ser efectiva, aunque sólo durara unos meses entre 1925 y 1926.

La primera solicitud de transporte urbano en Vitoria, un tranvía, aunque inicialmente pensado sólo para mercancías, la presentó Enrique Castroviejo al Ayuntamiento el 11 de junio de 1901. El proyecto de línea, de 7.170 metros, pretendía comunicar la Estación del Norte con las zonas de mayor densidad comercial y de pequeña industria de la ciudad de principios de siglo mediante vehículos movidos por sangre<sup>23</sup>.

Tras este fallido intento de establecer un transporte público urbano en Vitoria hay que esperar al relativo mayor crecimiento de la ciudad que se producirá en las dos décadas siguientes para que vuelvan a surgir, antes de la Guerra Civil, dos nuevas iniciativas privadas, de la que una llegó a cristalizar aunque por pocos meses. Efectivamente, el 24 de marzo de 1925 la Compañía de los Automóviles de Álava solicita al Ayuntamiento «el monopolio durante diez años de la explotación de autobuses urbanos»<sup>24</sup>. La iniciativa tenía solvencia suficiente porque la empresa solicitante, ya adjudicataria de cuatro líneas de autobuses interurbanos que utilizaban 13 vehículos, se consideraba a sí misma «como organismo semioficial» desde que se formó como sociedad anónima en 1917 con un capital de 250.000 pesetas, cuyas acciones fueron adquiridas por 430 accionistas «hijos del país», nombrando un Consejo de Administración formado por el conglomerado de intereses políticos y económicos al que se calificó antes de «vitorianismo». Con estos antecedentes, y a pesar de los problemas que anunciaba la oposición de los asesores legales del municipio a «ceder el monopolio» y un recurso de algunos vecinos en el mismo sentido, el 23 de julio de 1925 inician el servicio público las dos primeras líneas de autobuses urbanos de la historia vitoriana, servidas por sendos vehículos y uno de reserva. Pero tras poco más de 14 meses de funcionamiento y con pérdidas crecientes, el 1 de octubre de 1926 se suspendía el servicio definitivamente.

La tercera iniciativa, y última antes de la Guerra Civil, para dotar a Vitoria de una transporte público urbano de autobuses, se hizo pública unos años después, en 1933, bajo la denominación «Vitoria Ómnibus Popular» por parte de su promotor Teodoro Dorsch. Pero como la de 1900, no pasó del proyecto<sup>25</sup>.

Tras la Guerra Civil y en el marco del inicio en los últimos 40 de la expansión industrial, demográfica y urbana se produce el último episodio privado que afecta a la organización del transporte público urbano en la Vitoria del siglo XX antes de la explotación municipal de hecho y después de derecho de este servicio.

<sup>23</sup> AMV, Sig. 44\014\012, «Tranvía urbano de Vitoria. Memoria. 1901».

<sup>24</sup> AMV, Fomento, signatura LD\4\102.

<sup>25</sup> El expediente del «Vitoria ómnibus popular» en AMV, sig. Policía \33\306.

En febrero de 1949, Francisco Ruiz Monje, empresario transportista en Álava desde los años Veinte<sup>26</sup>, solicitó autorización al Ayuntamiento para establecer un servicio de autobuses entre «Vitoria y sus cercanías» a la vez que cursaba por indicación municipal la misma solicitud ante la Junta de Ordenación de Transportes Mecánicos por Carretera de la Diputación Foral, por englobar núcleos supramunicipales vitorianos. El 12 de julio de 1950 el Ayuntamiento concede la autorización provisional «sin carácter de exclusiva por el plazo de un año prorrogable». Posteriormente, el 22 de noviembre de 1952, la Diputación adjudica a Ruiz Monje, con carácter definitivo, la concesión en exclusiva de la línea regular de autobuses de los 10 itinerarios que partiendo todos ellos del centro de Vitoria comunican la ciudad con el mismo número de destinos del extrarradio, urbanos y suburbanos. Esa doble autorización daría muchos problemas posteriores. Además, la anual del Ayuntamiento indica que éste debió ser desde el principio muy reacio, a la vez que celoso vigilante, al servicio privado en su área urbana. Hay que recordar que muy pronto, en 1956, comienza con fuerza la política municipal interventora, ordenancista y proveedora de suelo urbano para la industrialización de la ciudad, lo que permite suponer una creciente oposición en el Ayuntamiento a aquella iniciativa privada.

De esta forma y coincidiendo con esa crucial fecha, se aceleran los acontecimientos en dos planos paralelos: por una parte, intentando anular la concesión de Ruiz Monje y, a la vez, comenzando las iniciativas tendentes a una implicación más directa de la administración municipal en el transporte urbano, bien mediante una concesión distinta por concurso público regulado, bien mediante la municipalización y gestión pública directa del servicio.

Como es lógico Ruiz Monje iniciará un rosario de recursos contencioso-administrativos contra las decisiones administrativas de las dos estrategias municipales por lo que hasta 1967 no se clarifica total y definitivamente la situación legal de los transportes urbanos vitorianos<sup>27</sup>.

La radicalización de la postura municipal desde 1957 se produce porque, paralelamente, el Ayuntamiento de Vitoria, tras informarse del funcionamiento de los servicios en otras ciudades, y ante la minoritaria existencia de empresas municipales de transporte en ciudades de tamaño parecido<sup>28</sup> convoca en 1958, combinando las experiencias de los de Pamplona en 1951, e Irún y Valladolid en 1956, un Concurso para la prestación por una empresa concesionaria del servicio de

<sup>26</sup> Este empresario del transporte, de conflictiva historia empresarial, apodado «El Cachorro», era natural de Albaina (Treviño, Burgos) y desde 1927, tenía la concesión de la línea de tipo A, entre Vitoria y Obécuri (por Uzquiano), ampliada hasta Bernedo en 1930. En los años 30 y a principios de los años 40 tiene diversos conflictos con la Cía. De los Automóviles de Álava y la Unión, al intentar ampliar sus concesiones a otras localidades burgalesas y alavesas y entrar en conflicto con las existentes de esas compañías entre Vitoria y La Rioja. Los expedientes de estos conflictos en ADF, sign. DAIC 7348-29, 7356-10, 7357-15 y 7360-3.

<sup>27</sup> Lo que sigue tiene el respaldo documental del expediente de la nota anterior; de otro titulado «Estudios para la implantación por el Ayuntamiento de un servicio de autobuses urbanos» (AMV, Fomento, 54\62\1), del «expediente de Municipalización del Servicio de Autobuses Urbanos de la Ciudad de Vitoria» (AMV, Fomento, 54\62\3) y de los expedientes sobre los diferentes recursos contencioso-administrativos ante las audiencias provinciales de Álava y Burgos y el Tribunal Supremo (156/61, 128/62, 67/64, 121/65 y 181/66), de Ruiz Monje contra el Ayuntamiento y la Diputación entre 1961 y 1966 (ADF, sign. DAIC 15840-8, -9, -10, 22, 15841-1, -5, y 10435-32).

<sup>28</sup> De hecho, pero en una fecha posterior como 1986, de las 160 ciudades españolas con servicios de transporte colectivo urbano de superficie, sólo en 21 operaban empresas municipales, aunque estas gestionaban el servicio de las principales ciudades españolas, salvo excepciones. De Rus (1989b), p. 179.

autobuses urbanos en Vitoria. Al quedar desierto dicho concurso –al que no se presentará ninguna empresa, ni siquiera Ruiz Monje–, el Ayuntamiento presidido por Luis Ibarra optará por caminar, ya decididamente y sin vuelta atrás, hacia la prestación municipal del servicio de autobuses, aunque aún sin decidir exactamente la forma jurídica de esa prestación y por ello, incluso, bordeando o transgrediendo durante varios años la legalidad y los derechos del antiguo empresario autorizado.

Aún sin ninguna cobertura empresarial definida oficialmente, ya el 24 de septiembre de 1959, reiterada el año siguiente, el Ayuntamiento de Vitoria presenta en el Ministerio de Comercio una solicitud de licencia de importación de diez autobuses Renault. Pero la coyuntura político-económica española no era la más oportuna para estas iniciativas. A pesar de las gestiones políticas del Alcalde y de otros vitorianos instalados en las altas esferas del régimen franquista ante el Director General de Comercio, Gregorio López Bravo, no se concede la licencia de importación, aduciendo el Gabinete del Ministro «que sólo se han autorizado importaciones de autobuses al Ministerio del Aire».

Pero no por ello ceja en sus intentos el Ayuntamiento vitoriano si bien ahora optando por material móvil «nacional». En junio de 1961, utilizando la capacidad jurídica y financiera de una de sus empresas municipales estrella, Viviendas Municipales de Vitoria, S.A. (VIMUVISA), comprará cuatro autobuses Pegaso del modelo 5040<sup>29</sup>. Con el primero de ellos carrozado por la empresa vitoriana Inauto y con dos furgonetas DKW de la también vitoriana IMOSA equipadas como microbuses, el 4 de agosto de 1961, comienzo de las fiestas patronales locales, se iniciará de hecho la prestación municipalizada del servicio de transporte urbano aunque sin respaldo legal alguno<sup>30</sup>. Y hay que volver a recordar que, simultáneamente, seguiría formalmente existiendo hasta 1967<sup>31</sup> la concesión foral de Ruiz Monje, al ir estando recurridas en los tribunales las decisiones que las instituciones alavesas iban decidiendo en su contra.

Paralelamente el Ayuntamiento, con el nombramiento de la «Comisión Especial de Estudio para la Municipalización» inicia el camino legal para conseguirla. Como había optado desde al menos 1959 por la gestión directa y, desde agosto de 1961, contaba con la experiencia de esa empresa alegal constituida bajo el paraguas financiero de VIMUVISA que estaba prestando un servicio real de autobuses urbanos, «Autobuses Urbanos de Vitoria»<sup>32</sup>, lo que en realidad se hace ahora es iniciar el procedimiento para cubrir de legalidad aquella situación de hecho. Por ello, el proyecto de la comisión, con esa experiencia municipal real, será extremadamente concreto.

<sup>29</sup> *Pensamiento Alavés*, nº 13.562, 12/6/61, p. 3, «Cuatro autobuses para el transporte urbano de Vitoria».

<sup>30</sup> *Pensamiento Alavés*, nº 13.604, 3/8/1961.

<sup>31</sup> Y aunque no se han encontrado documentos escritos, algunos testimonios orales de vecinos de Abechuco –por ej. de Jesús Elvira, a quien se los agradezco– recuerdan aún, en los primeros Sesenta, la competencia efectiva entre los dos servicios para captar viajeros de la línea de Abechuco.

<sup>32</sup> Y que genera incluso una contabilidad empresarial propia con apariencia legal. Por ejemplo, Archivo TUVISA, Libro de Balances-Inventarios de AUTOBUSES URBANOS DE VITORIA. «Inventario nº 1 de Autobuses Urbanos de Vitoria» cuyas operaciones contables se inician el 23 de junio de 1961. Finanzauto.

Los trámites legales del acuerdo del proyecto de municipalización provocan nuevos recursos judiciales de Francisco Ruiz Monje en 1962 que no se resolverán definitivamente hasta 1964, lo que paraliza el expediente de Municipalización en la instancia estatal que debía aprobarlo, la Dirección General de Administración Local del Ministerio de la Gobernación. Las progresivas resoluciones judiciales de todos estos recursos, aunque favorables en última instancia a las pretensiones del Ayuntamiento, le obligará a reiniciar totalmente el proceso de municipalización en 1965 estando obligado a «rescatar» aquella concesión. La nueva Memoria de 1965 presenta importantes diferencias respecto a la anterior de 1962 al contar el municipio con tres años más de experiencia en el mundo del transporte. Las más importantes serán, por definitivas, la red denominación de las anteriores tres líneas, por desdoble, en las seis que ya se estaban efectivamente prestando y la actualización del estudio económico junto a la opción de un nuevo nombre para la empresa, «Transportes Urbanos de Vitoria, S.A.».

El 27 de julio de 1966, el Ministerio de la Gobernación daba por fin luz verde al expediente de municipalización del transporte urbano vitoriano y el 31 de diciembre se constituía formalmente la empresa TUVISA con un capital social de 14.000.0000, suscrito íntegramente por el Ayuntamiento. Dicho capital se aportó mediante la entrega en efectivo de 9.000.0000 de pesetas, –obtenidas por el Ayuntamiento con un crédito del Banco de Crédito Local a 15 años– y el traspaso a la nueva sociedad de un solar de 1.500 metros cuadrados junto a la Plaza de Toros, valorado en 5.000.000 de pesetas. De esta forma, la empresa comenzó legalmente a operar el 1 de enero de 1967.

La vieja y tormentosa, aunque desigual, coexistencia de las iniciativas privada y pública en el transporte vitoriano, aún durará oficialmente unos meses más, hasta que el 20 de julio de 1967, el pleno municipal apruebe el rescate de los derechos de Ruiz Monje por el precio de 2.400.000 pesetas<sup>33</sup>. Desde ese día, por tanto, y hasta finalizar el siglo XX, el municipalizado transporte público urbano de la ciudad será una exclusiva de los autobuses de Transportes Urbanos de Vitoria S.A.

### **3. TUVISA y la gestión pública del transporte urbano de Vitoria (1961-2000)**

Aunque TUVISA comienza a operar legalmente al comenzar 1967, presidiendo su primer Consejo de Administración el Alcalde Lejarreta, como se dijo, el ayuntamiento vitoriano había estado proporcionando un servicio municipal de autobuses urbanos desde el mes de agosto de 1961, por lo que, en la medida en que la documentación conservada lo permita, remontaré a esa fecha el análisis, considerando como un todo estas cuatro décadas de gestión municipal del transporte público de la ciudad.

Esta amplia trayectoria puede subdividirse en periodos más cortos, que pueden diferir algo en su configuración temporal según la variable empresarial que se utilice. Pero seguramente, por las profundas consecuencias de todo tipo que provoca en la vida empresarial la gran distinción hay que fijarla en 1978. En ese año, casi coincidente con la profunda cesura histórica que supone la recuperación de la democracia municipal plena unos meses más tarde, se inician las políticas municipales de gratuidad total del servicio de transporte para determinados colectivos. Desde el 1º de junio de 1978, los parados registrados comienzan a utilizar totalmente gratis los autobuses urbanos y los pensionistas mayores de 65 años o los menores

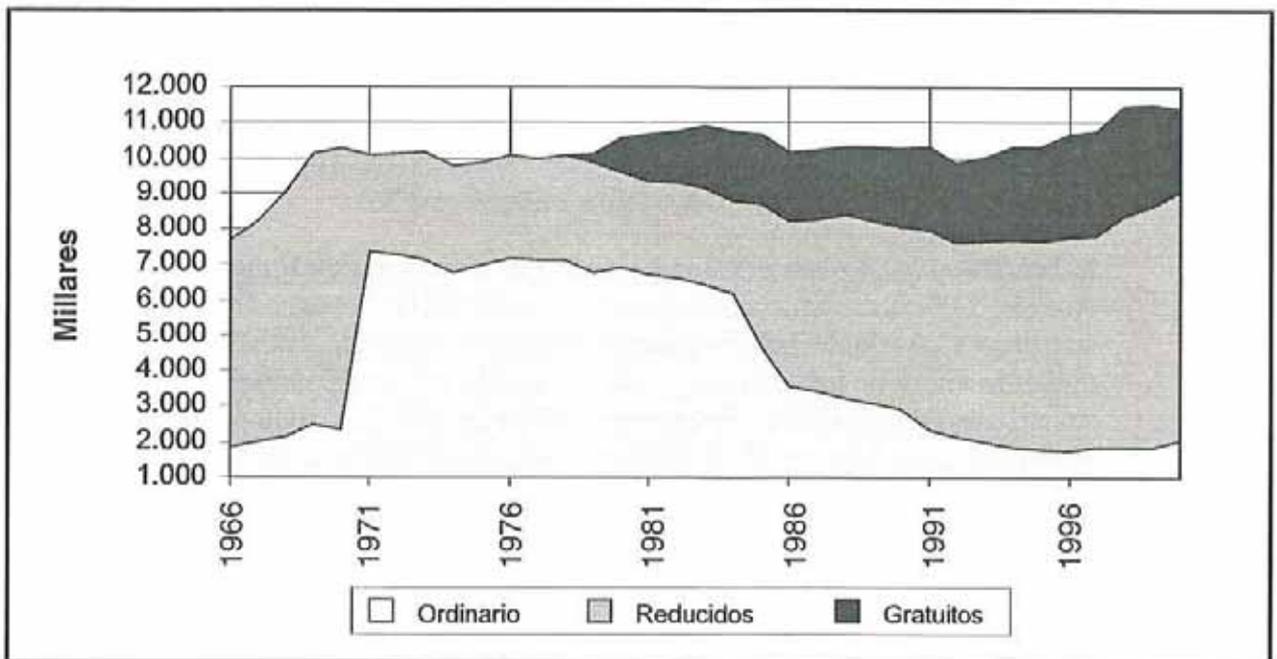
<sup>33</sup> *Boletín Municipal de Vitoria*, vol. III, nº 19, «1967. Sesión del Pleno del 20 de julio».

con invalidez laboral empiezan a pagar la mitad del billete ordinario<sup>34</sup>. Al año siguiente, presidiendo ya el Ayuntamiento y el Consejo de Administración de la empresa el veinte años duradero primer alcalde de la restaurada democracia, José Ángel Cuerda, desde 1° de octubre de 1979 se ampliará la gratuidad total al colectivo de mayores de 65 años e incapacitados laborales.

Como consecuencias inmediatas, observables en el gráfico 1 y las tablas 2 y 3, por una parte, un 20% de los más de 234 millones de viajeros de TUVISA entre 1979 y 2000, lo han hecho de forma gratuita. Y por otra, al provocar un menor crecimiento de los ingresos posibilitó la generación de un mayor déficit de explotación.

La precocidad de esas medidas, debió tener un indudable origen en el alto grado de convulsión social y política de los primeros años de la Transición en Vitoria, marcados por los luctuosos acontecimientos del 3 de marzo de 1976. Entre esa fecha y la constitución de la corporación democrática tras las elecciones municipales de la primavera de 1979, Vitoria conoció cuatro alcaldes, y TUVISA cuatro presidentes: José Casanova que, designado en 1973 en los últimos años del franquismo, fue sustituido tras las primeras elecciones generales de 1977 por Alfredo Marco Tabar y éste, a su vez por Ramón Ortiz de Latierra como alcalde en funciones, hasta el inicio de la llamada «era Cuerda» tras los comicios de 1979. En este contexto, la gratuidad a parados y jubilados en los transportes municipales fue una reivindicación sindical rápidamente aceptada y mantenida en el resto de la centuria.

**Gráfico 1. Viajeros por tipo de billete transportados por TUVISA**



FUENTE: TUVISA, «Memorias».

<sup>34</sup> Salvo que se indique lo contrario, toda la información subsiguiente proviene de las respectivas «Memorias» de TUVISA, conservadas en su archivo.

Desde 1979, con las primeras elecciones municipales tras la Constitución Española de 1978, hasta el año 2000, se han sucedido seis renovaciones municipales como consecuencia de comicios locales. Aunque no ha habido ninguna formación política que haya obtenido mayoría absoluta, la ventaja del Partido Nacionalista Vasco sobre los demás partidos, salvo en las elecciones que cierran el siglo, hicieron que resultara repetidamente elegido alcalde José Ángel Cuerda Montoya. Es alcalde nacionalista, cuya experiencia municipal había empezado como concejal en 1973 con los primeros resquicios semidemocráticos del tardofranquismo, gobernó en minoría apoyándose puntualmente en otros partidos hasta que desde 1991 formalizó pactos de legislatura con el PSE-PSOE y Unidad Alavesa. La situación de mayoría minoritaria—entre el centro-derecha español y varias formaciones nominalmente de la izquierda—, y la misma tendencia política personal de Cuerda, más socialmente intervencionista que su propio partido, explican el nacimiento y permanencia de ciertas prácticas políticas de «redistribución social» mediante los presupuestos municipales. Una de estas prácticas de redistribución es la subvención a los transportes públicos.

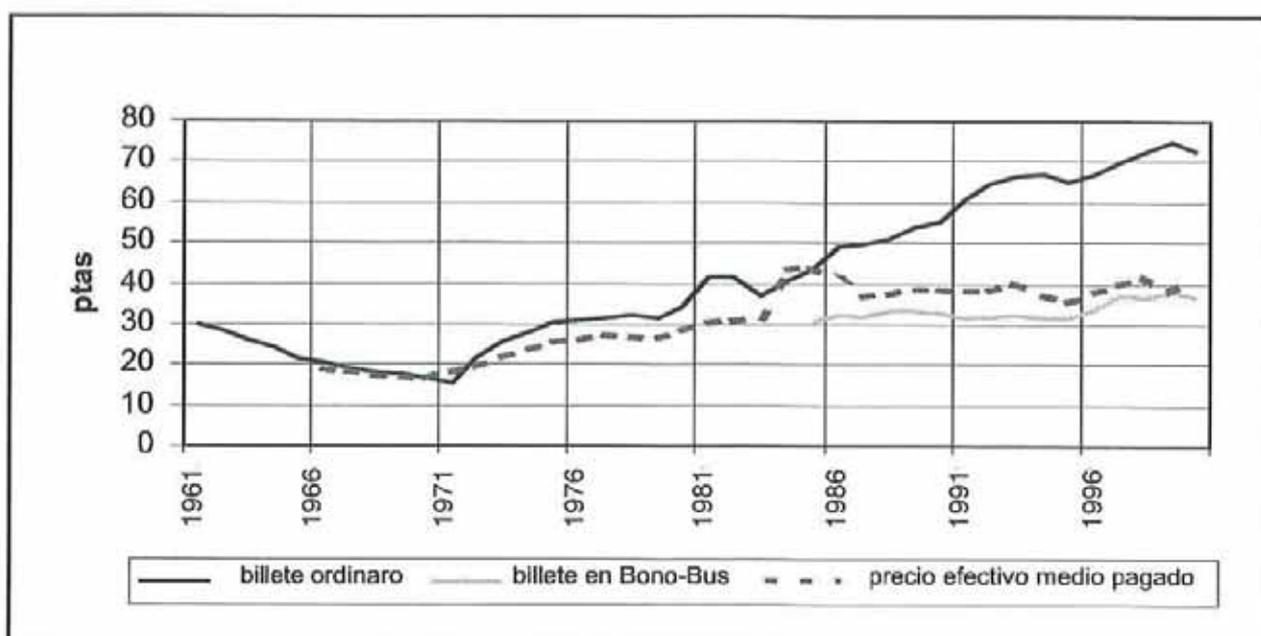
La empresa municipal de transportes, que desde 1979 refleja proporcionalmente en su Consejo de Administración la composición municipal y la mayoría gobernante<sup>35</sup>, ha sido la encargada de poner en práctica en su ámbito esas políticas redistribuidoras. Empezando, por la continuidad hasta 1999 de la política de gratuidad iniciada veinte años antes. Precisamente el año 2000, con la nueva corporación de mayoría de centroderecha del Alcalde A. Alonso, apoyada presupuestariamente por los concejales socialistas, se ha iniciado una revisión de aquella tradicional política vitoriana de gratuidad total e indiscriminada para todos los mayores de 65 años. La nueva política, más matizada, deja limitada la gratuidad total en ese colectivo para los preceptores de pensiones inferiores al salario mínimo interprofesional, lo que en ese escaso medio año, provocó la disminución de más de 200.000 viajeros totalmente gratuitos.

También la política tarifaria para los viajeros de pago, propuesta y/o autorizada por las sucesivas corporaciones municipales, tuvo diversas repercusiones en las cuentas de resultados empresariales. El Gráfico 2 y la tabla 4, muestran la evolución del billete ordinario de autobús en Vitoria y, desde 1985 también del «bonobús», en pesetas constantes de 1992, junto a la representación del precio efectivo medio satisfecho por los viajeros no gratuitos. La congelación efectiva durante más de diez años del precio del billete ordinario original de 1,50 pesetas, hasta agosto de 1972 provocó, en pesetas constantes, una disminución real del precio del 28% desde 1961. Sólo mediante tres subidas anuales, hasta alcanzar las 5 pesetas en abril de 1975, se recuperarán en términos constantes los precios iniciales. Una importante consecuencia de estas subidas es el estancamiento de los viajeros anuales de los autobuses urbanos en poco más de 10 millones anuales—el máximo de 1970 no se superará, incluyendo a los viajeros gratuitos hasta 1980— por el crecimiento de los servicios de transporte discrecional alternativo al municipal ofrecido a sus trabajadores por las grandes empresas. En la subida brusca del precio de los billetes tras estar una década congelados, en esos servicios privados, incluidos en los conve-

<sup>35</sup> Por eso el presidente del Consejo, que hasta una modificación estatutaria de 1982 correspondía al alcalde, ha sido del mismo partido que éste salvo la excepción pactada en el acuerdo de legislatura PNV-PSOE, del socialista Joaquín Esteban (1992-1997). Es el caso de los presidentes nacionalistas Luis María Alditurriaga (1983-1988), Jon Uriarte (1989-1991) y José Echeandía (1997-1999), y del popular Miguel Ángel Echevarría (1999).

nios colectivos de empresa como mejoras sociales, y en las primeras evidencias de la motorización masiva de las clases populares –se alcanzan los 274 vehículos de pasajeros por cada 1.000 vitorianos en 1977–<sup>36</sup>, se encuentra las causas que explican la detención en la captación de viajeros de TUVISA que mostraba claramente el Gráfico 1, como reconocía ya la Memoria de la empresa de 1974.

**Gráfico 2. Precio de los viajes en el transporte público de Vitoria (Ptas constantes de 1992)**



Fuente: Archivo TUVISA: «Libro diario de Autobuses Urbanos»; «Libros Mayores y Diarios de TUVISA» y «Memorias». Precio efectivo medio.= ventas/viajeros pago.

Por todo ello quizá, en 1976, la relación vitoriana de 161,5 viajeros anuales que utilizaron los servicios urbanos de autobuses por cada 1.000 habitantes, aunque el doble que la de Logroño (86,4), será casi la mitad de la de Burgos (307), un tercio de la de Pamplona (492) y seis veces menor que los 979 viajeros por cada 1.000 habitantes de la de San Sebastián, entre las ciudades cercanas de volumen demográfico semejante<sup>37</sup>.

Desde el inicio de las actualizaciones anuales de precios de los billetes de TUVISA en 1972, sólo en cinco ejercicios no suben los precios en términos constantes (Tabla 2). En los otros 23, aunque existe un crecimiento de los precios en términos reales, salvo algunas fuertes subidas en 1981, 1984, 1986 y 1990-91, éste es relativamente moderado y observado en el largo plazo, desde aquella primera actuali-

<sup>36</sup> Según la Cámara Oficial de Comercio e Industria de Álava, los 13.875 turismos que había matriculados en Vitoria en 1970 se multiplicaron por tres en ocho años, hasta llegar a los 42.352 de 1977, a los que habría que añadir a estos efectos 267 autobuses y 5.600 motocicletas en el mismo último año. [Zárate (1981) p. 441].

<sup>37</sup> Zárate (1981) p. 437, aduciendo al INE como fuente.

zación de 1972 al año 2000, el incremento anual medio en términos reales ha sido del 4,41% y desde 1978 el 3,8%, en la línea de algunas de las magnitudes de la riqueza provincial que se vieron en el apartado anterior.

Pero esta política de actualización real de precios del billete ordinario no será suficiente para una mejora sustantiva de los ingresos ordinarios de explotación porque esa no es la totalidad, ni siquiera la parte más importante de la política tarifaria. Ya se mencionó la gratuidad, que con tres millones de viajeros alcanzará su máxima expresión en 1998, último año de los sucesivos mandatos del alcalde Cuenda, y en segundo lugar, porque históricamente ha habido otros tipos de títulos de viaje que producían reducciones efectivas del precio. Hasta 1985 existieron billetes como el «billete de niño» o el «reducido de ida y vuelta» que para determinados horarios laborales, costaba la mitad y que subían siempre proporcionalmente al ordinario. Pero el 5 de mayo de 1985 se pone a la venta en los estancos las tarjetas de diez viajes, el «bono-bus» que supuso a cualquier usuario un descuento unitario inicial por viaje del 33%, utilizable en todos los trayectos, horarios y días. Además, como indica la tabla 4, el deseo de generalizar el empleo del bono-bus significa introducir fuertes diferencias relativas en las subidas anuales de precios. Así, durante su periodo de vigencia hasta la desaparición en el 2000, cuando se sustituya también de forma bonificada por las tarjetas electrónicas-monedero, su precio crece sólo un 20% en términos reales, tres veces menos que el del billete ordinario en el mismo espacio temporal.

En definitiva, con estos diferentes mecanismos se produce como resultado un estancamiento en términos reales del precio medio efectivo del viaje de los usuarios de pago. Hay un incremento progresivo de la curva que representa ese precio efectivo hasta 1985, cae bruscamente un 16%, en los dos años siguientes, y se estabiliza hasta final de siglo en un nivel próximo a 40 pesetas de 1992. Este fenómeno provoca, al suceder de manera paralela al incremento del uso de otras formas de movilidad de la población y al estancamiento de los viajeros de pago por debajo de los nueve millones en los últimos veinticinco años, que los ingresos ordinarios en términos constantes sólo crezcan el 1,5% anual medio entre 1978 y el final de siglo, contrastando con el periodo previo a la gratuidad, en pleno franquismo desarrollista, cuando lo hicieron a un altísimo 19,4%, o a un mayor todavía 27,3% si se detiene la cuenta en 1971, cuando puede considerarse que se estabiliza la captación de nuevos usuarios por el crecimiento extensivo del servicio.

También respecto al capítulo de los gastos de explotación se producen diferencias, antes y después de mediados de los años setenta, es decir, antes y después del final del crecimiento extensivo de TUVISA, casi siempre en una curva creciente también en términos reales y debido a diferentes causas. Como es lógico, una de las principales fuente de incremento del gasto es la extensión misma de la red, que exigirá nuevos autobuses, con sus correspondientes conductores y cobradores y mayores consumos de mantenimiento.

Ya indiqué que, en 1961, se diseñó la red inicial con tres líneas y seis recorridos. Desde 1965, estas líneas iniciales se transformarán en las seis con las que comenzará formalmente TUVISA y que formarán la red hasta 1968. En diciembre de 1969 se reestructuran parcialmente y con ello, la red alcanzará una longitud total de 36,3 kilómetros<sup>38</sup>. En octubre de 1974 se crean dos nuevas líneas y en 1976,

<sup>38</sup> TUVISA, «Datos Estadísticos» adjuntos a la «Memoria» de 1972.

una más. De esta forma, desde 1976, la red de TUVISA constará de diez líneas que comunican el centro con las diferentes zonas y barrios surgidos en los 60 y 70. En total una red compuesta por quince recorridos radiales con una longitud total de ida y vuelta de 107,5 kilómetros<sup>39</sup>.

Sin embargo, la cesura habitual de 1978 que se está utilizando en este trabajo, habría que llevarla uno poco más adelante, hasta 1980, para considerar completada la conformación casi definitiva de la red de TUVISA, hasta que en los 90 se realicen las modificaciones más recientes. Así, en agosto de 1979 entra en servicio una nueva línea al nuevo Cementerio y en 1980 se establecen las dos llamadas de «Circunvalación» y se crea una tercera. Posteriormente a 1982, sólo cabe destacar por encima de modificaciones menores, las reestructuraciones de líneas, muy relacionadas con las del tráfico urbano general, hasta que en 1989 y 1991, se inicie un cierto cambio de más calado con la inauguración de las llamadas líneas «diametrales», que permiten comunicar, aunque pasando por el nudo central habitual, a barrios extremos sin trasbordo de vehículo. Con la creación en 1995 de una línea específica al nuevo polígono industrial de Jándiz al SW, y, ya en el 2000, la puesta en funcionamiento de la última línea que atraviesa el último expansivo barrio de Lakua en el NW, se termina totalmente el despliegue territorial urbano de TUVISA en el siglo XX, con una red actual de 14 líneas.

El proceso de formación extensiva de la red provocó una mayor dimensión empresarial y con ello un aumento de los gastos (tabla 3). Pero a la vez que se iba consolidando espacialmente, se iba produciendo una creciente intensificación mediante el aumento del número de autobuses y su frecuencia de paso, medible por los kilómetros anuales totales recorridos, lo que va a ir exigiendo una flota cada vez mayor que necesita también un creciente número de empleados para su funcionamiento, tal como refleja la tabla 1, por lo que los gastos también tenderán a intensificarse por este motivo.

Pero por las razones ya comentadas, el incremento de la frecuencia del servicio no comportó un aumento equivalente de usuarios. Ello, a la postre, obligó a realizar estudios de estacionalidades de la demanda en 1993. Resultado de los mismos fue el «Plan de Discriminación Horaria» de 1994, cuyo éxito aparente parece ser que los kilómetros recorridos, menos de dos millones, aún estableciéndose la nueva línea de Jándiz en 1995, se sitúan momentáneamente en los niveles de los años 80. Pero desde 1998 vuelve a reanudarse la tendencia anterior hasta que, precisamente en el año 2000, se alcanza el máximo de kilómetros recorridos nunca por los autobuses de TUVISA, más de 2.100.000 kilómetros, al coincidir en el final de siglo una medida de extensión de la red –la nueva línea 14 de Lakua–, con otra de intensificación, la de las líneas nocturnas de los fines de semana específicas para jóvenes, el llamado «Gau-txorri».

Como se está viendo, tanto para la extensión de la red como para su intensificación es necesario el empleo de más vehículos. Pero si los factores operativos anteriores sirven para ir fijando la cantidad necesaria de vehículos, hay unos factores que se podrían definir como de «comodidad y calidad», introducidos por los gestores de la empresa, al menos desde 1982, que influyen en el tipo de vehículo que va conformando la flota de autobuses de acuerdo con la tecnología disponible y las posibilidades de inversión empresarial, pero que cada vez supondrán una mayor inversión.

<sup>39</sup> La longitud en 1977, Zárata (1981; p. 432, cuadro 105).

Desde 1968 a 1976, los 22 nuevos autobuses adquiridos fueron Pegaso, 16 del modelo Comet 5062 A y B, cinco del modelo de 185 CV 5023/1 y uno del 6035/A, que es el primer autobús de gran capacidad y articulado de la flota vitoriana, adquirido en 1970. Salvo este último que costó 2,2 millones de pesetas de ese año, y los 5023 que sobrepasaban 1,5 millones, los más numerosos 5062 costaron como media 1,3 millones de pesetas cada uno. En la década siguiente, aún con el monopolio de hecho de ENASA en TUVISA, entre los nuevos 19 vehículos Pegaso adquiridos, 17 corresponden al nuevo modelo 5064 en sus versiones A y L, con precios de entre 2,5 y 3,1 millones de pesetas desde 1980. Los otros dos del modelo 6420, con capacidad para 105 pasajeros cada uno, adquiridos en 1987, ya costaron 12,5 millones, cuatro veces más en pesetas corrientes. Las mayores prestaciones y precio de estos últimos modelos, son la norma de los años siguientes de 1988 hasta 1991, en que a Pegaso le sustituye en un cuasi monopolio la marca Scania. Salvo dos autobuses Pegaso 6424 adquiridos en 1990 que carrozados costaron 18,5 millones cada uno, los restantes 28 vehículos incorporados a la flota serán de la marca nórdica. Excepto tres, del modelo K-93-CLB más económicos (14,4 millones), el resto, del tipo N-113-CLB con capacidad para 89 pasajeros, tenían un costo parecido a los últimos Pegaso y que desde 1992 superarán carrozados los 22,3 millones de pesetas. El alto precio de estos últimos nueve autobuses adquiridos ese último año, se debe a una importante novedad cualitativa, la plataforma baja, de mucho más fácil acceso para colectivos con incapacidades físicas. De esta forma, a la facilidad vía gratuidad de 1978 se añade ahora una mayor comodidad de uso mayoritariamente a ese colectivo, como una nueva función social del transporte público, aunque ello suponga incrementar considerablemente el costo de adquisición del material móvil. Pero el predominio de los Scania acabará bruscamente dos años más tarde. Posiblemente como compensación al importante esfuerzo inversor y de creación de empleo por parte de la empresa Mercedes-Benz en su factoría del polígono de Ali, de los últimos 28 autobuses incorporados a TUVISA, 25 estarán producidos por el fabricante alemán. Todos estos nuevos vehículos, del modelo 0405 N2, hasta que sea sustituido en el año 2000 por seis unidades del reciente 0530, seguirán incorporando mejoras cualitativas con lo que su costo seguirá aumentando hasta alcanzar los 30,5 millones de pesetas en los autobuses más comunes. Serán ya de plataforma baja, desde 1996 con aire acondicionado o climatizador, y cuatro de ellos, articulados de gran capacidad (más de 135 pasajeros). Finalmente en 1996 se iniciaron en los transportes públicos vitorianos, en el penúltimo Scania adquirido y en un Mercedes, las pruebas para la introducción de combustibles alternativos, gas natural comprimido en el primer caso y biocombustible (éster metílico de colza) en el segundo, que parecen inclinar a la empresa a introducir en el próximo futuro el gas como combustible de su flota por motivos medioambientales<sup>40</sup>.

Pero en la marcha de la empresa municipal, sin embargo hubo una serie de costes que no dependieron exclusivamente de la decisión de los responsables empresariales al ser fijados externamente a la empresa. Me refiero, principalmente, al coste salarial por trabajador y al gasto en combustible que, además, son los principales componentes de los gastos totales. Si éstos últimos, tienen un comportamiento más expansivo que los gastos unitarios en personal y combustible, la política em-

<sup>40</sup> Los datos técnicos y de coste provienen del vaciado sistemático de las cuentas correspondientes de los Libros Mayores y del Diario, además de las referencias cualitativas de las Memorias.

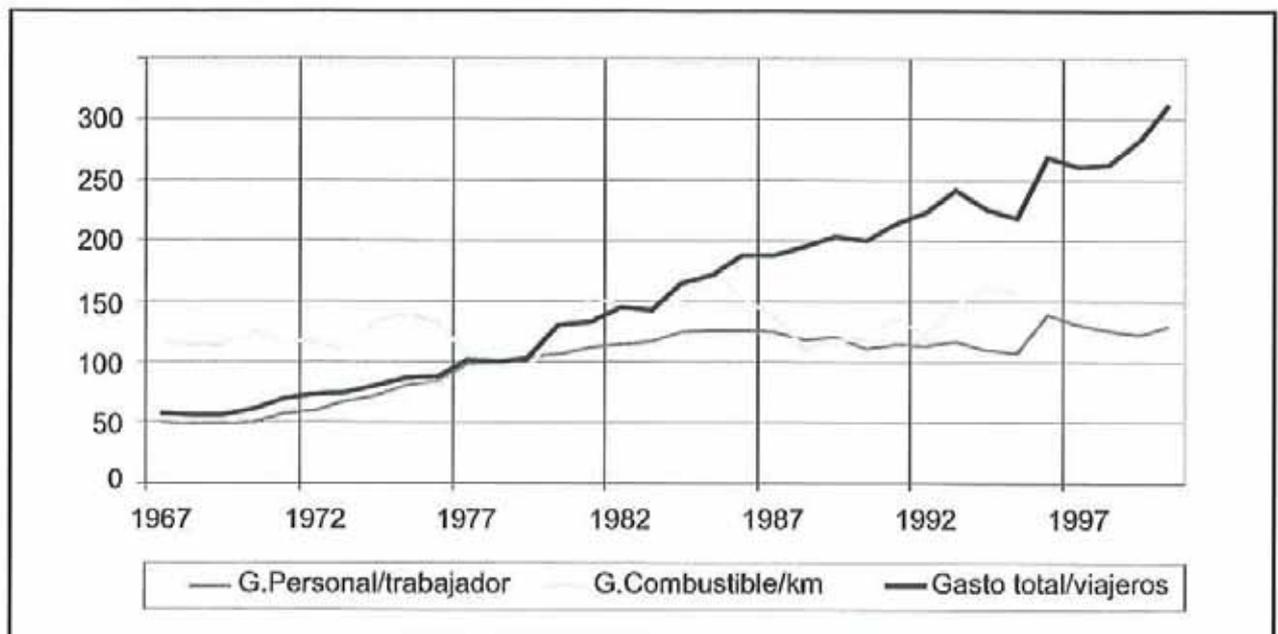
**Transportes, Servicios y Telecomunicaciones, nº 3-4**

presarial llevada a cabo es la principal responsable del crecimiento del gasto, por encima de las influencias externas provenientes de la evolución económica general.

Todo ello se ha querido representar en el gráfico 3, trasladando la evolución de esos indicadores en pesetas constantes de 1992 y en números índices con base en 1978. Como se observa, es a partir de 1979 cuando las decisiones empresariales, fundamentalmente por las políticas de intensificación y mejora del servicio para los usuarios, provocan que los gastos por viajero se expandan a un ritmo mucho mayor que lo que lo hacen los costos unitarios de los principales componentes de ese gasto. De hecho, tras esa fecha, los gastos totales con relación a los viajeros transportados sólo se reducen en 1983, en 1990 y en 1994-1995.

Desde su fundación hasta final de siglo, el coste por trabajador de TUVISA se ha incrementado el 12,4% medio anual en pesetas corrientes y el 3,2% en pesetas de 1992. La política salarial de la empresa, más que con los resultados económicos de la misma, parece ser coherente con la de la situación sociopolítica general española, vasca y vitoriana. Casi estabilidad salarial en términos corrientes y constantes de los salarios hasta 1970. Explosivo crecimiento desde esa fecha a 1978 que, en la conflictiva situación vitoriana, tiene como resultado que el gasto salarial por trabajador de TUVISA se multiplique por seis en pesetas corrientes y se doble en constantes con unos incrementos medios anuales del 25,7% y del 9,2% respectivamente.

**Gráfico 3. TUVISA: Indicadores relativos en pesetas constantes. Índices 1978 = 100**



Fuente: Archivo TUVISA: «Memorias».

Desde esa fecha, la acción combinada, primero de los Pactos de la Moncloa de 1977 y después, de la relativa moderación salarial propugnada por los sindicatos mayoritarios españoles, contiene parcialmente el incremento de los costes salariales, que crecerán hasta 1986 a una media aún del 17% en términos corrientes pero ya del 3,4% anual en pesetas constantes, cuando la empresa ya se muestra totalmente inviable sin subvención pública. Este crecimiento de los costes salariales de TUVISA parece ser más intenso que el que se lleva a efecto en las compañías de transporte público de las grandes ciudades españolas. Como consecuencia, en 1984 el coste por empleado de los de Vitoria, sólo es casi idéntico al de Barcelona, y ambos 42% más elevados que en Zaragoza, 33/34% que en Sevilla y en Madrid y 14% que el de los transportes públicos valencianos. Por ello, posiblemente, en la década siguiente, hasta 1995, se produce una real contención salarial: los incrementos medios anuales, si bien son positivos en pesetas de cada año (4,5%), en pesetas de 1992 descienden -1,2% anual. Pero finalmente, la fuerte subida que consiguen los trabajadores de TUVISA con su último convenio del siglo XX el de 1996, 34% en pesetas corrientes y, al producirse en un marco de inflación contenida, nada menos que 29,5% en pesetas constantes, corta la trayectoria de contención salarial anterior.

Y con esto llegamos, por último, al análisis de uno de los elementos más importantes en una empresa, la eficiencia económica que, sin embargo, suele matizarse en las que cubren servicios públicos.

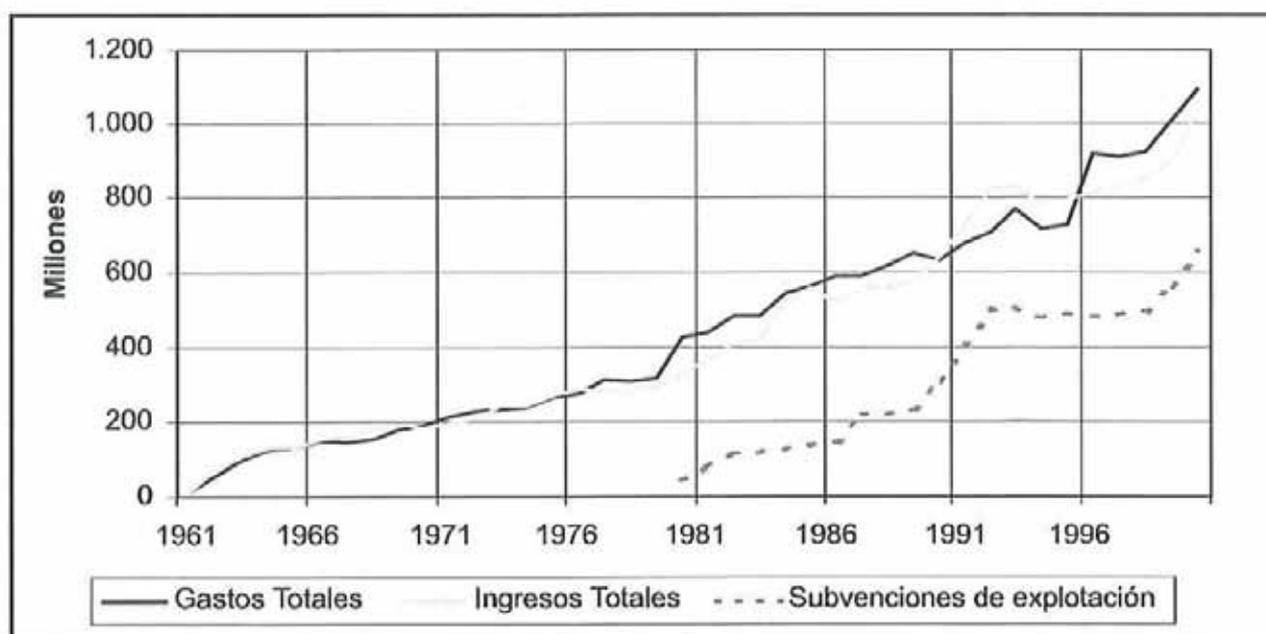
El gráfico 4 nos puede ilustrar el relato. Durante los primeros años, las condiciones de expansión explosiva del número de los usuarios potenciales, por el incremento demográfico que se está produciendo en Vitoria y por la escasez de alternativas al transporte público colectivo, permiten unos resultados económicos empresariales satisfactorios, incluso, congelando los precios nominales hasta 1972. La causa de estos resultados positivos radica posiblemente porque, en la fase de expansión territorial y de crecimiento extensivo, partiendo de una muy pequeña empresa inicial –sólo cuatro autobuses–, se estaría aún en el único tramo de tamaño en que la literatura económica considera que se dan rendimientos crecientes de escala en las empresas de transporte público<sup>41</sup>. Por ello, entre 1961 y 1969 la empresa municipal obtiene beneficios y tras un breve paréntesis de dos años de pérdidas, tras actualizar precios en 1972, de nuevo hasta 1976. En términos de autofinanciación, la situación empresarial también será ventajosa, pues como muestra la tabla 6, su *Cash Flow* será positivo hasta 1977.

Sin embargo, ya desde 1978, todos los indicadores del análisis económico de TUVISA entrarán con fuerza en terreno negativo anunciando tiempos peores. Por una parte en 1977 se alcanza el segundo máximo de viajeros de pago de toda la historia de los transportes públicos vitorianos, tras el alcanzado en 1970, lo que hace que en los años siguientes aunque se actualicen las tarifas, los ingresos por ventas de billetes relentsen su crecimiento y, aún más, cuando desde 1978 también se inician las políticas comentadas de gratuidad para determinados colectivos. Pero como vimos al tratar de los combustibles y de los salarios, esos mismos años, en que aún perduran los ecos de la extrema conflictividad sociopolítica vitoriana, asisten a unas subidas espectaculares de los

<sup>41</sup> En los estudios internacionales parece comprobarse junto a lo anterior, que en el tamaño de las empresas de ciudades medias habitualmente los rendimientos de escala son constantes, e incluso decrecientes en las de las grandes ciudades. VERGES (1987, pp. 192-195).

costes de explotación, 20% en 1979, 53% en 1980 y 18% en 1981. El súbito deterioro de TUVISA enciende todas las alarmas municipales<sup>42</sup>.

**Gráfico 4. TUVISA. Resultados de explotación. (ptas. constantes de 1992)**



Fuente: Archivo TUVISA: «Libro diario de Autobuses Urbanos» y «Memorias».

Con ello, empezarán a hacerse explícitos el repertorio de tesis que generalmente se aceptan como justificantes para subvencionar con fondos públicos una actividad como la del transporte público urbano. Como ejemplo, en 1982, y retomando la idea ya expresada en 1971 con ocasión del momentáneo déficit, se aduce para esa justificación «la repercusión social» del servicio público o posteriormente, en 1992, el más contundente reconocimiento de considerar a la empresa municipal «instrumento de reparto de la riqueza».

Por ello, y aunque formalmente en la cuenta de resultados no se desglosen como tales hasta el ejercicio de 1987, incorporándose en los ingresos de explotación ordinarios, desde 1980 se inician las subvenciones a la explotación sin ningún gran debate municipal. La realidad empresarial de los años siguientes, con crecientes déficit netos de explotación, hará que esas subvenciones desde el presupuesto municipal sean cada vez más importantes y sigan teniendo escasa contestación interna. Si comienzan cubriendo cerca del 25% de los gastos de explotación, los fuertes incrementos que registran en 1987 y en el trienio 1990-1992, hacen que se alcance el máximo en ese último año, hasta significar el 70% de los gastos totales<sup>43</sup>. Tras reducirse fuertemente su tasa expansiva desde entonces, es en los dos últimos ejercicios del siglo, de mayoría conservadora municipal, cuando parece iniciarse una nueva escalada de las subvenciones a la empresa pública.

<sup>42</sup> Dando lugar, por ejemplo al expediente de la Intervención municipal titulado «TUVISA: dificultades de Tesorería» (AMV. «Archivo Administrativo. Intervención. 1980/38»).

<sup>43</sup> Ese año significa que se subvencionaron según los cálculos del Consejo un 60% del costo medio por viajero, estimado en 82 pesetas por viajero. «Memoria» de 1992.

### Conclusión

En la primera parte del siglo XX, el reducido tamaño demográfico vitoriano y la propia configuración morfológica de la ciudad, no hacían esencial el transporte público. Por ello el Ayuntamiento se limitó a autorizar las tres iniciativas privadas que llegaron a solicitarse de las que sólo tuvo entidad suficiente para funcionar realmente, aunque sólo durante 14 meses, la protagonizada por la Compañía de Automóviles de Álava en 1925/26.

El inicio del espectacular crecimiento económico, demográfico y urbano desde los años 50, moldeado con específicas formas de intervencionismo municipal, empieza a hacer viable una empresa de transporte urbano en Vitoria. Entonces, una concesión privada de cercanías, originada en 1949, al convertirse parcialmente en urbana por ese crecimiento demográfico, choca frontalmente con los planes públicos locales de modelo de crecimiento. Desde 1957 y por una década, los intentos de municipalización del transporte urbano y su prestación alegal por el Ayuntamiento desde 1961, coexisten en la práctica, y sobre todo en los tribunales de justicia, con aquella concesión privada. Por fin, con el inicio de 1967 comienza legalmente a operar la recién nacida TUVISA que hereda la totalidad de la empresa municipal existente de hecho desde 1961.

La historia de la empresa pública del servicio municipalizado tiene dos fases claramente divididas por el año 1978. Antes de esa fecha, el incremento expansivo de los usuarios, en una etapa en que la escala empresarial puede suponer aún rendimientos crecientes, permite resultados empresariales positivos casi todos los años, incluso congelando los precios nominales hasta 1972.

Los conflictivos momentos de la transición democrática española en Vitoria, explican el temprano inicio de avanzadas políticas sociales utilizando la empresa de transportes urbanos. La gratuidad plena desde 1979 para un amplio y creciente colectivo, coincide con los comienzos de la competencia de otras formas de transporte distintas a la municipal y la práctica congelación del número de viajeros de pago, con lo que desde entonces se reduce la capacidad de generar ingresos. La misma situación política y social –más el contexto internacional de crisis petrolífera–, incrementarán fuertemente los costos empresariales. Además, con la opción iniciada tras finalizar básicamente el crecimiento extensivo de la red en 1980, de políticas de mejora de la calidad del servicio mediante la oferta de mayores frecuencias con más autobuses de mayor comodidad, se dispararán los gastos corrientes y de inversión de la empresa, agudizando su fuerte deterioro económico. Este sólo se recupera cuando iniciadas en 1980, se generalicen las crecientes aportaciones desde el presupuesto municipal de subvenciones de explotación, que soportarán más del 50% del gasto desde fines de esa década.

En fin, las justificaciones de los responsables políticos de TUVISA, incluso en coyunturas políticas tan diferentes como en 1971, 1982 o 1992, y lo que es más importante a mi juicio, las políticas reales de la empresa en la extensión de líneas, en las frecuencias y horarios de los servicios, en la gratuidad y evolución de las tarifas, en las estrategias de adquisición de material móvil y en la política laboral, coinciden claramente con cuatro de los cinco bloques de argumentos utilizados por los teóricos económicos del bienestar para justificar socialmente las subvenciones: A) la existencia de obligaciones de servicio sobre la empresa que presta el servicio impuestas por la Administración titular como parte de su política social que tienen como efecto el aumento de los costes de la empresa y/o mermas en los potenciales ingresos. B) La voluntad de la misma Administración titular de llevar a ca-

bo una política de redistribución de rentas a través de la fijación de las tarifas de los servicios. C) La presencia de costes extras derivados de condicionamientos impuestos sobre la gestión corriente de la empresa y D) que de la actividad del transporte público urbano se deriven externalidades positivas<sup>44</sup>.

La aceptación práctica de todas las fuerzas municipales de estas justificaciones posibilitan sin grandes disputas esta subvención municipal que desde 1978 ha hecho posible que en Vitoria, como en otras ciudades, pueda sobrevivir una empresa pública de transporte urbano.

### Fuentes y bibliografía

#### ARCHIVOS

- Archivo municipal de Vitoria (AMV).Vitoria
- Archivo de las Diputación Foral de Alava (ADFA).Vitoria
- Archivo de TUVISA. Vitoria

#### FUENTES PERIÓDICAS CONSULTADAS

- Pensamiento Alavés, Vitoria.1961
- Boletín Municipal de Vitoria, números 1-33, 1959-1974.

#### Bibliografía

- ALFARO, T. (1987), *Una ciudad desencantada. Vitoria y el mundo que la circunda en el siglo XX*, Vitoria: Diputación Foral de Álava.
- ANTOLÍN, F. (1991), «Las empresas de servicios públicos municipales», en COMÍN, F. y MARTÍN ACEÑA, P. (directores), *Historia de la empresa pública en España*, Madrid: Espasa Calpe, pp. 283-330.
- ARRIOLA, P. M. (1991), *La producción de una ciudad-máquina del capital: Vitoria-Gasteiz*, Bilbao: Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco.
- AYUNTAMIENTO DE VITORIA-GASTEIZ (2000), *Indicadores Básicos de la Ciudad de Vitoria-Gasteiz*, Vitoria: Ayuntamiento. Servicios de Estudios.
- BUTTON, K. J. (1996), *Transport Economics*. 2<sup>nd</sup> Edition. Cheltenham: Edward Elgar.
- BUTTON, K. J. y HENSHER, D. A. (2001), *Handbook of Transport Systems and Traffic Control*, Oxford: Pergamon-Elsevier Science.
- COMÍN COMÍN, F., MARTÍN ACEÑA, P., MUÑOZ RUBIO, M. y VIDAL OLIVARES, J. (1998), *150 Años de Historia de los ferrocarriles españoles*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- GARCÍA CRESPO, M., MENDIZÁBAL, A. y VELASCO, R. (1981), *La economía vasca durante el franquismo: crecimiento y crisis de la economía vasca 1936-1980*, Bilbao: La Gran Enciclopedia Vasca.
- HARTWELL, T. M. (1983), «La revolución de los servicios: el crecimiento del sector servicios en la economía moderna», en CIPOLLA, C.M., *Historia Económica de Europa*. (3) La Revolución industrial. Barcelona, Ariel, pp. 371-409.
- HOMOBONO, J. I. (1980), «Estancamiento y atraso de la economía alavesa en el siglo XIX», *Boletín de la Institución Sancho el Sabio*, XXIV.
- MARTÍNEZ RUIZ, J. I. (2000), *Trilladoras y tractores. Energía, tecnología e industria en la mecanización de la agricultura española (1862-1967)*, Sevilla: Universidad de Sevilla y Edicions Universitat de Barcelona.
- NÚÑEZ ROMERO-BALMAS, G. (1996), «Servicios urbanos colectivos en España durante la segunda industrialización: entre la empresa privada y la gestión pública», en

<sup>44</sup> Los bloques de argumentos y la supuesta escasa relevancia práctica del referido al coste marginal para el cálculo de tarifas en Vergés (1987).

- COMÍN, Francisco y MARTÍN ACENA, Pablo, *La Empresa en la Historia de España*, Madrid: Cívitas, pp. 399-419.
- OJEDA SAN MIGUEL, R. (2002), «La comercialización de maquinaria agrícola en España durante la primera mitad del siglo XX: el ejemplo de Ajuria», *Historia Agraria*, 26, pp. 105-137.
- ORMAECHEA, Á. M. (1989), *Ferrocarriles en Euskadi, 1855-1936*, Bilbao: Eusko Trenbideak-Ferrocarriles Vascos.
- REIG MARTÍNEZ, E. (dir.) (1997), *Capitalización y crecimiento de la economía vasca 1955-1995*, Madrid: Fundación BBV.
- RIVERA BLANCO, A. (1992), *La ciudad levítica. Continuidad y cambio en una ciudad del interior (Vitoria, 1876-1936)*, Vitoria: Diputación Foral de Álava.
- RUS MENDOZA, G. de (1989a), «Las empresas públicas de transporte en España», *Papeles de Economía Española*, 38, pp.349-382.
- RUS MENDOZA, G. de (1989b), «El transporte público urbano en España: comportamiento de los costes y regulación de la industria», *Investigaciones Económicas (Segunda época). Suplemento*, pp. 175-183.
- SÁEZ GARCÍA, M. A. (1999), *Álava en la siderurgia moderna española. San Pedro de Araya (1847-1935)*, Vitoria: Diputación Foral.
- SANZ LEGARISTI, P. (1992), *El ferrocarril Anglo Vasco y la Restauración en Álava (1880-1931)*, Vitoria: Diputación Foral.
- UGARTE TELLERÍA, J. (1996), Años de silencio, tiempo de cambio (1936-1976), en *Álava, nuestra historia*, Vitoria: El Correo, pp. 318-350.
- UGARTE TELLERÍA, J. (1998), *La nueva Covadonga insurgente. Orígenes sociales y culturales de la sublevación de 1936 en Navarra y el País Vasco*, Madrid: Biblioteca Nueva.
- VERGÉS, J. (1987), «La subvención socialmente justificada para una empresa pública de transportes», *Hacienda Pública Española*, 104, pp. 181-200.
- ZÁRATE MARTÍN, M. A. (1981), «Vitoria: Transformación y cambio de un espacio urbano», *Boletín de la Institución 'Sancho El Sabio'*, XXV, volumen completo.

Cuadro 1. Elementos de la oferta y demanda del transporte público en Vitoria

Años	Viajeros (Miles)			Características de la flota						Miles Kms. Recorridos	Plantilla
	Pago	Gratuitos	Totales	Flota	Altas	Bajas	Edad Años	P. Med. Altas			
1961				4	4	0	0,3	15,0			
1962				7	3	0	3,4	9,1			
1963				10	3	0	3,3	14,3			
1964				11	1	0	3,9	19,6			
1965				12	1	0	4,6	11,6			
1966	7.692		7.692	14	2	0	4,9	11,2			
1967	8.220		8.220	16	2	0	5,2	4,8	825	50	
1968	9.090		9.090	17	1	0	5,9	10,0	875	59	
1969	10.111		10.111	18	1	0	6,5	9,8	960	66	
1970	10.279		10.279	21	3	0	6,6	18,6	975	72	
1971	10.074		10.074	21	0	0	7,6		1.060	75	
1972	10.127		10.127	23	2	0	7,9	14,5	1.100	76	
1973	10.084		10.084	23	0	0	8,9		1.090	70	
1974	9.771		9.771	26	4	1	8,1	12,0	1.120	64	
1975	10.019		10.019	28	5	3	7,3	8,1	1.245	64	
1976	10.176		10.176	30	5	3	6,4	8,0	1.305	66	
1977	10.096		10.096	31	3	2	6,0	7,8	1.500	73	
1978	10.052		10.052	31	0	0	7,0		1.500	75	
1979	9.861	248	10.109	30	0	1	7,9		1.540	76	
1980	9.576	1.014	10.590	33	4	1	7,7	8,8	1.700	96	
1981	9.356	1.313	10.670	33	0	0	8,7		1.800	96	
1982	9.306	1.475	10.782	34	2	1	8,9	8,6	1.875	100	

Cuadro 1 (Continuación)

Años	Viajeros (Miles)			Características de la flota						Plantilla
	Pago	Gratuitos	Totales	Flota	Altas	Bajas	Edad Años	P. Med. Altas	Miles Kms. Recorridos	
1983	9.154	1.754	10.908	33	0	1	9,6		1.900	101
1984	8.801	1.941	10.743	36	3	0	9,5	9,8	1.900	108
1985	8.711	1.945	10.656	39	5	2	8,6	11,2	1.925	107
1986	8.217	1.945	10.163	36	0	3	8,9		1.915	114
1987	8.269	1.945	10.214	38	2	0	9,5	17,5	1.920	120
1988	8.382	1.945	10.327	42	4	0	9,5	18,1	1.935	126
1989	8.202	2.122	10.324	44	3	1	9,6	21,1	1.965	131
1990	8.039	2.256	10.295	43	6	7	10,0	21,0	2.050	133
1991	7.978	2.346	10.324	49	6	0	9,7	16,9	2.050	136
1992	8.016	2.269	10.285	53	9	5	9,2	21,9	2.050	138
1993	7.669	2.621	10.290	42	0	11	7,2		2.021	137
1994	7.719	2.591	10.310	47	5	0	7,4	19,7	1.875	137
1995	8.082	2.683	10.765	48	1	0	8,3	17,8	1.896	143
1996	8.219	2.876	11.095	48	4	4	8,4	23,6	1.892	140
1997	8.294	2.973	11.267	50	2	0	9,1	21,3	1.975	140
1998	8.368	3.073	11.441	48	3	5	8,2	25,2	2.073	140
1999	8.639	2.885	11.524	61	13	0	7,4	25,4	2.084	161
2000	9.048	2.336	11.383	61		0	8,3		2.117	170

FUENTE: Archivo TUVISA. «Libro diario de Autobuses Urbanos», «Libros Mayores y Diarios de TUVISA» y «Memorias». Precios anuales ponderados por los mensuales. «P. Med. Altas» = precio medio de los autobuses adquiridos, en millones de pesetas de 1992. Plantilla = Descontado el personal de los servicios de parking (desde 1991) y grúa municipal (desde 1997).

## Transportes, Servicios y Telecomunicaciones, nº 3-4

**Cuadro 2. Principales componentes de los ingresos y gastos del transporte público en Vitoria.**  
(millones de Pesetas corrientes)

Año	Ingresos			Gastos				
	1	2	3	4	5	6	7	8
1961	0,8			0,8	0,7	0,2	0,2	0,3
1962	4,0			4,0	3,1	1,0	0,7	1,3
1963	6,1			6,2	5,7	2,3	1,2	2,1
1964	7,9		0,1	8,0	7,8	3,3	1,5	3,0
1965	9,0		0,2	9,2	9,0	3,7	1,7	3,6
1966	10,8		0,5	11,3	10,9	4,9	1,7	4,2
1967	12,0		0,5	12,5	11,4	6,0	1,7	3,7
1968	13,1		1,6	14,8	12,9	7,2	1,8	3,8
1969	14,7		1,7	16,4	14,8	8,3	2,0	4,4
1970	15,3		1,0	16,2	17,1	9,7	2,4	5,1
1971	17,5		1,2	18,7	20,7	12,6	2,7	5,5
1972	20,8		1,2	22,0	23,8	14,3	2,9	6,5
1973	25,7		2,5	28,2	26,9	16,7	3,1	7,1
1974	30,9		1,9	32,9	32,3	18,9	4,4	9,0
1975	40,1		2,3	42,5	41,7	24,7	6,0	11,0
1976	49,2		3,2	52,4	51,0	31,2	7,0	12,7
1977	64,0		1,8	65,9	72,2	50,2	8,0	14,0
1978	74,9		2,1	77,0	85,3	63,1	9,1	13,1
1979	83,2		10,8	94,0	102,1	76,3	10,1	15,7
1980	100,9	15,1	2,3	118,3	156,5	114,7	17,2	24,6
1981	120,2	33,3	2,4	155,9	184,9	139,5	25,5	19,9
1982	137,4	56,0	2,7	196,1	232,8	168,8	29,4	34,6

Cuadro 2 (Continuación)

Año	Ingresos			Gastos				
	1	2	3	4	5	6	7	8
1983	154,8	62,5	10,9	228,2	260,5	196,0	33,1	31,5
1984	231,0	76,8	3,8	311,6	327,0	246,6	37,9	42,6
1985	251,1	87,5	25,2	363,8	369,1	270,2	48,9	50,1
1986	241,2	103,4	25,1	369,7	418,9	311,6	45,7	61,7
1987	228,9	166,2	22,4	417,5	443,2	340,7	43,8	58,7
1988	246,8	174,5	21,1	442,5	487,1	358,8	37,3	90,9
1989	265,6	196,5	17,5	479,7	545,3	404,1	42,4	98,8
1990	280,7	276,0	16,2	572,9	567,7	406,5	48,6	112,5
1991	291,7	380,4	16,1	688,1	644,1	470,6	58,0	115,5
1992	310,5	501,3	15,4	827,3	712,7	497,0	55,2	160,5
1993	322,3	530,8	17,3	870,4	806,1	534,7	69,2	202,1
1994	317,2	523,6	20,7	861,5	790,6	525,5	73,4	191,8
1995	331,4	567,0	20,0	918,4	836,5	561,4	76,0	199,1
1996	371,2	576,6	20,5	968,4	1.097,9	736,8		361,1
1997	403,1	591,7	16,4	1.011,2	1.103,2	730,0		373,2
1998	429,1	613,1	11,4	1.053,5	1.144,9	786,8		358,0
1999	414,6	711,6	10,9	1.137,2	1.276,9	854,7		422,2
2000	496,1	854,2	8,3	1.358,6	1.436,0	973,1		462,8

Notas: Ingresos: Col 1: Billetes; Col 2: Subvenciones a la explotación; Col 3: Otros ingresos; Col 4: Total. Gastos: Col 5: Total; Col 6: Personal; Col 7: Combustibles; Col 8: Talleres y generales.

Fuente: Archivo TUVISA. Libro diario de Autobuses Urbanos y Memorias.

**Cuadro 3. Principales componentes de los ingresos y gastos del transporte público en Vitoria.**  
(millones de Pesetas de 1992)

Año	Ingresos			Gastos				
	1	2	3	4	5	6	7	8
1961	16,3	0,0	0,0	16,3	14,0	3,6	3,5	6,9
1962	76,5	0,0	0,0	76,5	58,1	19,3	14,1	24,7
1963	107,1	0,0	0,7	107,8	98,9	40,2	21,3	37,5
1964	129,3	0,0	1,8	131,1	128,2	54,2	25,1	48,9
1965	130,1	0,0	3,2	133,3	130,0	53,2	25,0	51,8
1966	147,1	0,0	6,5	153,5	147,7	66,9	23,2	57,6
1967	153,3	0,0	6,3	159,6	145,8	77,0	21,4	47,4
1968	159,9	0,0	20,1	180,0	156,9	88,1	22,2	46,7
1969	174,7	0,0	20,7	195,4	176,1	98,9	24,3	52,9
1970	172,0	0,0	10,9	182,9	193,1	109,4	26,6	57,2
1971	181,8	0,0	12,9	194,7	215,8	130,8	27,7	57,3
1972	200,0	0,0	11,9	211,9	228,6	138,0	28,2	62,3
1973	221,7	0,0	22,0	243,6	232,2	144,3	26,5	61,4
1974	230,9	0,0	14,5	245,4	241,3	141,0	33,2	67,2
1975	256,1	0,0	15,0	271,1	265,9	157,3	38,2	70,4
1976	266,9	0,0	17,1	284,1	276,6	169,5	38,1	69,0
1977	279,0	0,0	8,0	287,0	314,7	218,9	34,8	61,0
1978	272,3	0,0	7,6	279,9	310,3	229,7	33,1	47,6
1979	261,7	0,0	33,9	295,6	321,1	239,8	31,8	49,4
1980	274,7	41,0	6,2	321,8	425,8	312,2	46,7	66,9
1981	285,7	79,2	5,6	370,5	439,3	331,3	60,6	47,4
1982	285,3	116,3	5,7	407,3	483,3	350,6	60,9	71,8

**Cuadro 3** (Continuación)

Año	Ingresos			Gastos				
	1	2	3	4	5	6	7	8
1983	286,6	115,6	20,1	422,3	482,2	362,7	61,2	58,2
1984	384,3	127,7	6,3	518,3	544,0	410,1	63,0	70,8
1985	383,8	133,7	38,5	556,1	564,3	413,0	74,8	76,5
1986	338,9	145,3	35,3	519,4	588,6	437,7	64,1	86,7
1987	305,6	221,9	29,9	557,3	591,7	454,9	58,5	78,4
1988	314,3	222,2	26,9	563,4	620,2	456,9	47,5	115,8
1989	316,7	234,3	20,9	571,9	650,2	481,9	50,5	117,8
1990	313,6	308,4	18,1	640,1	634,3	454,2	54,3	125,7
1991	307,6	401,2	16,9	725,7	679,3	496,4	61,2	121,8
1992	309,2	499,2	15,3	823,7	709,6	494,9	55,0	159,8
1993	306,9	505,4	16,4	828,8	767,6	509,2	65,9	192,5
1994	288,4	476,1	18,9	783,4	718,9	477,8	66,7	174,4
1995	287,9	492,5	17,4	797,8	726,7	487,7	66,0	173,0
1996	311,4	483,7	17,2	812,3	921,0	618,0		302,9
1997	331,6	486,8	13,5	831,8	907,5	600,5		307,0
1998	346,6	495,3	9,2	851,1	924,8	635,6		289,2
1999	327,4	561,9	8,6	897,9	1.008,2	674,9		333,3
2000	378,7	652,1	6,3	1.037,1	1.096,2	742,9		353,3

Notas: Ingresos: Col 1: Billetes; Col 2: Subvenciones a la explotación; Col 3: Otros ingresos; Col 4: Total. Gastos: Col 5: Total; Col 6: Personal; Col 7: Combustibles; Col 8: Talleres y generales.

Fuente: Archivo TUVISA: «Libro diario de Autobuses Urbanos y Memorias».

**Cuadro 4. Precios medios anuales del Transporte Público en Vitoria, 1961-2000.**  
**Índice 100=1985.**

Año	Billete Ordinario				Billete en Bono-Bus				
	Ptas.	Índice	Ptas. 1992	Índice	% var.	Ptas.	Índice	Ptas. 1992	Índice
1961	1,5	5,3	30,2	69,7					
1962	1,5	5,3	28,5	65,9	-5,4				
1963	1,5	5,3	26,2	60,6	-8,0				
1964	1,5	5,3	24,5	56,6	-6,5				
1965	1,5	5,3	21,7	50,0	-11,7				
1966	1,5	5,3	20,4	47,1	-5,9				
1967	1,5	5,3	19,2	44,3	-6,0				
1968	1,5	5,3	18,3	42,2	-4,7				
1969	1,5	5,3	17,9	41,3	-2,1				
1970	1,5	5,3	16,9	39,0	-5,4				
1971	1,5	5,3	15,6	36,1	-7,6				
1972	2,3	7,9	21,6	50,0	38,5				
1973	3	10,6	25,9	59,8	19,7				
1974	3,8	13,2	28,0	64,6	8,0				
1975	4,8	16,8	30,3	70,0	8,3				
1976	5,7	20,0	30,7	71,0	1,4				
1977	7,2	25,3	31,2	72,1	1,6				
1978	8,8	31,2	32,1	74,2	2,9				
1979	10	35,3	31,4	72,6	-2,1				
1980	12,5	44,1	34,0	78,5	8,2				
1981	17,5	61,8	41,6	96,0	22,2				
1982	20	70,6	41,5	95,9	-0,1				

**Cuadro 4** (Continuación)

Año	Billete Ordinario				% var.	Billete en Bono-Bus		
	Ptas.	Índice	Ptas. 1992	Índice		Ptas.	Índice	Ptas. 1992
1983	20	70,6	37,0	85,5	-10,9			
1984	24,6	86,8	40,9	94,4	10,5			
1985	28,3	100,0	43,3	100,0	5,9	20	100,0	30,6
1986	35	123,5	49,2	113,5	13,5	23	115,0	32,3
1987	37	130,6	49,4	114,0	0,4	24	120,0	32,0
1988	40	141,2	50,9	117,6	3,1	26	130,0	33,1
1989	45	158,8	53,7	123,9	5,3	28	140,0	33,4
1990	49,6	175,0	55,4	127,9	3,2	29,4	146,9	32,8
1991	57,5	202,9	60,6	140,0	9,5	29,9	149,4	31,5
1992	65	229,4	64,7	149,4	6,7	32	160,0	31,9
1993	70	247,1	66,7	153,9	3,0	34	170,0	32,4
1994	73,8	260,3	67,1	154,8	0,6	34,4	171,9	31,3
1995	75	264,7	65,2	150,4	-2,8	36	180,0	31,3
1996	80	282,4	67,1	154,9	3,0	40	200,0	33,6
1997	85	300,0	69,9	161,4	4,2	45	225,0	37,0
1998	90	317,6	72,7	167,9	4,0	45	225,0	36,4
1999	95	335,3	75,0	173,2	3,2	48	240,0	37,9
2000	95	335,3	72,5	167,4	-3,3	48	240,0	36,6

Fuente: Archivo TUVISA; Libro diario de Autobuses Urbanos; Libros Mayores y Diarios de TUVISA y «Memorias». Precios anuales ponderados por los mensuales.

## Transportes, Servicios y Telecomunicaciones, n° 3-4

**Cuadro 5. Balances de Situación de Autobuses Urbanos de Vitoria y TUVISA.**  
(Millones de Pesetas Corrientes)

Años	ACTIVO					TOTAL	PASIVO							
	1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13
1961	2,6	0,0	0,0	0,1	0,0	2,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,5	0,1	0,2
1962	3,1	0,1	0,0	0,2	0,0	3,4	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	2,2	0,2	0,9
1963	4,9	0,2	0,0	0,3	0,0	5,4	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	3,8	0,2	0,4
1964	5,3	0,2	0,1	0,2	0,0	5,8	0,0	0,0	1,4	0,0	0,0	3,9	0,5	0,0
1965	4,6	0,2	0,1	0,8	0,0	5,7	0,0	0,0	1,4	0,0	0,0	3,9	0,4	0,1
1966	4,2	0,3	0,0	0,3	0,0	4,8	0,0	0,0	1,5	0,0	0,0	2,5	0,3	0,6
1967	7,0	0,5	0,1	8,2	0,0	15,8	14,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	1,6
1968	9,7	0,4	0,1	9,8	0,0	19,9	14,0	2,6	0,0	0,0	0,0	2,3	0,6	0,5
1969	11,9	0,5	0,6	8,4	0,0	21,4	14,0	4,1	0,0	0,0	0,0	2,1	0,9	0,3
1970	19,9	0,7	0,7	1,7	0,0	23,0	14,0	4,4	0,0	0,0	0,0	1,9	2,6	0,0
1971	18,3	0,8	0,5	1,4	0,0	21,1	14,0	4,4	0,0	0,0	0,0	1,7	1,9	-0,9
1972	19,1	0,8	0,9	1,0	0,0	21,8	14,0	3,5	0,0	0,0	0,0	1,5	3,3	-0,5
1973	15,3	1,2	0,8	3,5	0,0	20,8	14,0	4,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0	0,8
1974	16,7	1,5	1,0	3,7	0,0	22,9	14,0	5,6	0,0	0,0	0,0	0,0	2,5	0,8
1975	15,5	2,0	1,1	6,4	0,0	24,9	14,0	7,3	0,0	0,0	0,0	0,0	2,6	1,0
1976	16,7	2,6	1,4	5,8	0,0	26,5	14,0	9,8	0,0	0,0	0,0	0,0	1,7	1,0
1977	15,2	3,7	1,5	3,9	0,0	24,3	14,0	10,8	0,0	0,0	0,0	0,0	2,4	-2,9
1978	12,1	3,7	2,5	2,1	0,0	20,4	14,0	7,9	0,0	0,0	0,0	0,0	2,7	-4,2
1979	11,9	4,7	2,6	1,3	0,0	20,6	14,0	14,9	0,0	0,0	0,0	0,0	4,7	-13,0
1980	15,9	4,8	2,2	0,1	0,0	23,0	14,0	14,9	15,1	0,0	0,0	0,0	26,8	-47,7
1981	12,1	7,5	2,3	1,8	0,0	23,7	14,0	14,9	33,3	0,0	0,0	0,0	18,8	-57,3
1982	11,2	7,8	4,0	5,0	0,0	28,1	14,0	14,9	56,0	0,0	0,0	0,0	31,7	-88,5

**Cuadro 5** (Continuación)

Años	ACTIVO					TOTAL	PASIVO							
	1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13
1983	10,9	10,4	3,2	9,6	0,0	34,1	14,0	22,9	62,5	0,0	0,0	0,0	36,4	-101,7
1984	14,3	13,4	7,5	16,3	0,0	51,5	14,0	22,9	76,8	6,4	0,0	0,0	16,7	-85,3
1985	36,4	14,8	8,9	30,1	0,0	90,3	14,0	22,9	87,5	42,6	0,0	0,0	21,2	-97,8
1986	39,2	12,6	8,2	40,8	0,0	100,7	14,0	22,9	103,4	84,6	0,0	0,0	34,6	-158,7
1987	34,2	11,4	5,4	10,8	0,0	61,8	14,0	21,3	112,6	84,6	0,0	0,0	25,8	-196,3
1988	73,4	13,8	11,6	20,4	0,0	119,3	14,0	21,3	174,5	84,6	0,0	0,0	43,8	-218,9
1989	83,9	14,8	8,2	20,9	0,0	127,7	14,0	21,3	196,5	128,9	0,0	0,0	29,0	-261,9
1990	273,6	17,9	26,6	33,3	10,8	362,3	14,0	210,6	0,0	165,7	0,0	0,0	37,8	-65,8
1991	320,2	14,7	67,7	23,1	12,8	438,5	14,0	211,0	0,0	138,1	0,0	0,0	107,5	-32,1
1992	447,9	19,3	155,4	96,2	14,9	733,9	14,0	211,0	0,0	294,0	0,0	0,0	150,6	64,3
1993	413,3	14,6	83,6	195,6	17,1	724,2	14,0	275,3	0,0	283,1	5,1	0,0	154,7	-8,0
1994	437,9	13,1	74,6	175,0	20,3	720,9	14,0	267,3	0,0	331,1	0,3	0,0	104,2	4,0
1995	335,3	12,6	57,9	318,1	21,1	744,9	14,0	271,3	0,0	328,6	0,0	0,0	106,9	24,2
1996	462,8	14,0	45,0	327,3	28,5	877,6	14,0	364,4	0,0	369,2	0,0	0,0	117,2	12,7
1997	421,2	14,9	157,3	290,9	35,6	919,9	14,0	377,2	0,0	406,5	12,6	0,0	102,2	7,4
1998	440,9	14,8	371,0	81,2	33,3	941,3	14,0	384,5	0,0	389,7	13,2	0,0	114,7	25,1
1999	771,8	15,9	96,4	275,1	35,3	1.194,5	14,0	409,6	0,0	537,6	13,7	0,0	278,7	-59,1
2000	689,2	14,8	67,4	228,9	40,0	1.040,3	14,0	409,6	-59,1	454,0	13,9	0,0	176,3	31,6

Notas: Activo: Col 1: Inmovilizado neto; Col 2: Existencias; Col 3: Deudores; Col 4: Cuentas financieras; Col 5: Ajustes por periodificación. Col 6: Total Activo/Pasivo. Pasivo: Col 7: Capital; Col 8: Reservas; Col 9: Resultados ejercicios anteriores; Col 10: Subvenciones de capital; Col 11: Provisiones; Col 12: Deudas largo plazo; Col 13: Deudas corto plazo; Col 14: Pérdidas y Ganancias.  
Fuente: Archivo TUVISA: «Libro diario de Autobuses Urbanos» y Memorias.

## Transportes, Servicios y Telecomunicaciones, n° 3-4

Cuadro 6. Resultados Económicos de Autobuses Urbanos de Vitoria y TUVISA.  
(Millones de Pesetas Corrientes)

Año	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1961	0,8	0,8	0,7	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	0,0	0,2	0,2	0,2	0,2
1962	4,0	4,0	2,3	1,7	1,7	0,7	1,0	1,0	-0,1	0,9	0,9	1,6	1,6
1963	6,2	6,2	4,6	1,6	1,6	1,1	0,5	0,5	-0,1	0,4	0,4	1,4	1,4
1964	8,0	8,0	6,3	1,8	1,8	1,6	0,2	0,2	-0,2	0,0	0,0	1,6	1,6
1965	9,2	9,2	7,3	2,0	2,0	1,7	0,2	0,2	-0,2	0,1	0,1	1,8	1,8
1966	11,3	11,3	8,6	2,7	2,7	2,3	0,4	0,4	0,2	0,6	0,6	2,9	2,9
1967	12,5	12,5	9,5	3,0	3,0	1,9	1,1	1,1	0,5	1,6	1,6	3,5	3,5
1968	14,8	14,8	11,4	3,4	3,4	1,5	1,9	1,9	-1,4	0,5	0,5	2,0	2,0
1969	16,4	16,4	13,0	3,4	3,4	1,7	1,6	1,6	-1,3	0,3	0,3	2,1	2,1
1970	16,2	16,2	15,4	0,8	0,8	1,7	-0,9	-0,9	0,9	0,0	0,0	1,7	1,7
1971	18,7	18,7	18,6	0,1	0,1	2,1	-2,0	-2,0	1,1	-0,9	-0,9	1,1	1,1
1972	22,0	22,0	21,1	0,9	0,9	2,6	-1,7	-1,7	1,2	-0,5	-0,5	2,1	2,1
1973	28,2	28,2	23,5	4,7	4,7	3,4	1,3	1,3	-0,5	0,8	0,8	4,2	4,2
1974	32,9	32,9	27,7	5,2	5,2	4,7	0,5	0,5	0,2	0,8	0,8	5,4	5,4
1975	42,5	42,5	36,7	5,8	5,8	5,0	0,8	0,8	0,2	1,0	1,0	6,0	6,0
1976	52,4	52,4	44,8	7,5	7,5	6,2	1,4	1,4	-0,4	1,0	1,0	7,1	7,1
1977	65,9	65,9	65,2	0,7	0,7	7,1	-6,4	-6,4	3,5	-2,9	-2,9	4,2	4,2
1978	77,0	77,0	81,2	-4,2	-4,2	4,2	-8,4	-8,4	4,2	-4,2	-4,2	0,0	0,0
1979	94,0	94,0	97,1	-3,1	-3,1	5,0	-8,1	-8,1	-4,9	-13,0	-13,0	-8,1	-8,1
1980	103,2	103,2	147,0	-43,8	-43,8	9,5	-53,3	-53,3	5,5	-47,7	-47,7	-38,2	-38,2
1981	122,6	122,6	179,7	-57,1	-57,1	5,2	-62,3	-62,3	5,0	-57,3	-57,3	-52,1	-52,1
1982	140,2	140,2	223,5	-83,3	-83,3	9,3	-92,6	-92,6	4,1	-88,5	-88,5	-79,2	-79,2

Cuadro 6 (Continuación)

Año	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1983	165,7	165,7	254,1	-88,4	-88,4	6,4	-94,8	-94,8	-6,9	-101,7	-101,7	-95,2	-95,2
1984	234,8	234,8	312,6	-77,8	-77,8	14,4	-92,2	-92,2	6,9	-85,3	-85,3	-70,9	-70,9
1985	276,3	276,3	347,2	-70,9	-70,9	21,9	-92,8	-92,8	-5,0	-97,8	-97,8	-75,9	-75,9
1986	266,3	266,3	389,9	-123,7	-123,7	29,0	-152,6	-152,6	-6,1	-158,7	-158,7	-129,7	-129,7
1987	251,3	251,3	421,5	-170,2	-170,2	21,8	-192,0	-192,0	-4,3	-196,3	-196,3	-174,5	-174,5
1988	267,9	267,9	440,6	-172,7	-172,7	46,5	-219,1	-219,1	0,3	-218,9	-218,9	-172,4	-172,4
1989	479,7	283,2	497,0	-17,3	-213,8	48,3	-65,6	-262,1	-196,3	-261,9	-458,4	-213,6	-410,1
1990	572,9	296,9	513,9	59,0	-217,0	53,8	5,2	-270,8	-71,0	-65,8	-341,8	-12,0	-288,0
1991	688,1	307,7	598,8	89,3	-291,1	45,3	44,0	-336,4	-76,1	-32,1	-412,4	13,2	-367,1
1992	827,3	325,9	649,3	178,0	-323,3	63,4	114,6	-386,7	-50,4	64,3	-437,1	127,7	-373,7
1993	870,4	339,6	723,3	147,1	-383,7	82,8	64,3	-466,5	-72,3	-8,0	-538,8	74,8	-456,0
1994	861,5	338,0	712,8	148,7	-374,8	77,8	70,9	-452,6	-66,9	4,0	-519,5	81,8	-441,7
1995	918,4	351,4	751,5	166,9	-400,1	85,0	81,9	-485,1	-57,8	24,2	-542,8	109,2	-457,8
1996	968,4	391,7	1.009,5	-41,1	-617,8	88,4	-129,5	-706,2	142,3	12,7	-563,9	101,1	-475,5
1997	1.011,2	419,5	979,7	31,5	-560,2	123,5	-92,0	-683,7	99,3	7,4	-584,4	130,8	-460,9
1998	1.053,5	440,4	1.032,8	20,7	-592,4	112,0	-91,3	-704,4	116,4	25,1	-588,0	137,1	-476,0
1999	1.137,2	425,6	1.157,6	-20,4	-732,0	115,6	-135,9	-847,6	76,8	-59,1	-770,7	56,5	-655,2
2000	1.358,6	504,4	1.192,5	166,1	-688,1	139,3	26,9	-827,4	4,8	31,6	-822,6	170,9	-683,3

Notas: Col 1: Ingresos (1); Col 2: Ingresos sin subvenciones (2); Col 3: Gastos Explotación; Col 4: EBIDTA (1); Col 5: EBIDTA (2); Col 6: Amortizaciones; Col 7: Resultado neto explotación (1); Col 8: Resultado neto explotación (2); Col 9: Otros resultados; Col 10: Beneficio neto (1); Col 11: Beneficio Neto (2); Col 12: Cash Flow (1); Col 13: Cash Flow (2).

Fuente: Archivo TUVISA: «Libro diario de Autobuses Urbanos» y Memorias