



MEMORIA
DE
Gijón

Gijón entre líneas

El transporte urbano en Gijón y la Empresa
Municipal de Transportes Urbanos (EMTUSA)

JAVIER GRANDA ÁLVAREZ



Ayuntamiento de
Gijón



MEMORIA
DE
Gijón

*“Empieza o reempieza.
Ningún viaje es el definitivo”*

*A Chus, que me enseñó el valor
de hollar los viejos caminos.*

GIJÓN ENTRE LÍNEAS.
EL TRANSPORTE URBANO EN GIJÓN Y LA EMPRESA MUNICIPAL DE TRANSPORTES
URBANOS (EMTUSA)

Edita
Ayuntamiento de Gijón
Plaza Mayor, 1. 33201 Gijón
www.gijon.es

Textos e investigación
Javier Granda Álvarez

Material fotográfico antiguo y de archivo
Archivo Municipal de Gijón; Fototeca del Muséu del Pueblu d' Asturias; Empresa
Municipal de Transportes Urbanos de Gijón (EMTUSA); Modeltrans; CCOO
EMTUSA; RECREA; Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI);
Gonzalo Álvarez Arrojo; Eduardo Blanco Gallardo; Francisco Javier San José
García; Sergio Tomé Fernández; Jaime Salgado Estrada; Tuero-Arias fotógrafos;
Joaquín Pañeda; Javier Granda Álvarez

Fotografías actuales
Arnaud Späni
Juan Carlos Tuero
Fotosíntesis
Benedicto Santos

Fotografías de cubiertas
Tuero-Corces; Arnaud Späni

Diseño de colección
Juan Jareño (Cyandiseño)

Maquetación
Bittia

Impresión
Artes Gráficas Asturias

Depósito legal
AS-5779-09

ISBN
978-84-89466-21-0

La presente publicación, de la que se han editado 3.000 ejemplares, fue impresa
en noviembre de 2009



Gijón entre líneas

El transporte urbano en Gijón y la Empresa
Municipal de Transportes Urbanos (EMTUSA)

JAVIER GRANDA ÁLVAREZ



Ayuntamiento de
Gijón



PRESENTACIÓN	8
PRÓLOGO	11
I. LA CIUDAD DE GIJÓN Y EL TRANSPORTE URBANO. ANTECEDENTES HISTÓRICOS	15
LA MEJORA DE LAS CONDICIONES DE ESPERA: LAS MARQUESINAS	29
II. LOS PRIMEROS AUTOBUSES MUNICIPALES (1953-1960)	31
II.1. LA IMPLANTACIÓN DE LAS PRIMERAS LÍNEAS	35
II.2. LA EVOLUCIÓN DEL PARQUE MÓVIL	41
LA PUBLICIDAD SOBRE RUEDAS	47
III. LA REVERSIÓN DE LAS CONCESIONES TRANVIARIAS Y LA PRIVATIZACIÓN DEL SERVICIO DE AUTOBUSES (1960-1978)	49
III.1. LA EFÍMERA EXPERIENCIA DE AUTOBUSES TRAVAL EN GIJÓN	54
III.2. LA ETAPA DE TRANSPORTES REUNIDOS-TUNISA	56
III.2.1. LA EXPLOTACIÓN DE LA RED	57
III.2.2. LA CRISIS DE LA COMPAÑÍA Y LA MUNICIPALIZACIÓN DEL SERVICIO	63
EMPRESA SOLIDARIA	69
IV. LA EMPRESA MUNICIPAL DE TRANSPORTES URBANOS DE GIJÓN (EMTUSA)	71
IV.1. LA ETAPA DE CONSOLIDACIÓN DE EMTUSA (1979-1989)	77
IV.1.1. LA REORDENACIÓN DE LA RED Y EL AUMENTO DEL TRÁFICO	79
IV.1.2. LA RENOVACIÓN DEL MATERIAL MÓVIL	84
IV.1.3. LA EVOLUCIÓN DE LA PLANTILLA	86
IV.2. LA ETAPA DE CRECIMIENTO Y MODERNIZACIÓN DE LA EMPRESA (1990-2009)	87
IV.2.1. EL DESARROLLO CONTEMPORÁNEO DE LA RED	91
IV.2.2. EL SISTEMA TARIFARIO	98
IV.2.3. LA REORGANIZACIÓN DEL PERSONAL	102
IV.2.4. LOS CAMBIOS TECNOLÓGICOS: LA NOVACIÓN DE LOS SISTEMAS DE MONÉTICA, EL SISTEMA DE AYUDA A LA EXPLOTACIÓN (SAE) Y LOS ADELANTOS EN LA INFORMACIÓN AL USUARIO	104
IV.2.5. LA MODERNIZACIÓN DE LA FLOTA: UN AUTOBÚS PARA TODOS	109
IV.2.6. LAS NUEVAS INSTALACIONES	112
IV.2.7. LOS RETOS DEL FUTURO	118
BIBLIOGRAFÍA	121
APÉNDICES	127
CRONOLOGÍA	133
CONSEJOS DE ADMINISTRACIÓN (1979-2009)	139
AGRADECIMIENTOS DEL AUTOR	147



EMTUSA estrena sede.

Con sus nuevas instalaciones, la empresa tiene ahora los mejores medios para cuidar la flota de vehículos y administrar óptimamente el complejo y cada vez más tecnológico sistema local de transporte de viajeros. Esta gran construcción prueba la firmeza de la apuesta municipal a favor de ese sistema público, que es pieza básica en la política de movilidad del Ayuntamiento y en su modelo de ciudad accesible, sostenible, ágilmente comunicada y transitable de forma agradable y segura.

Llevamos mucho tiempo empeñados en desarrollar un servicio de transporte urbano que haga posible todo eso. Que sea rápido, directo, puntual. Que tenga una cobertura territorial lo más amplia posible. Que atienda las necesidades de todo tipo de viajeros: trabajadores y estudiantes; mayores y menores; personas con dificultades de movilidad; padres y madres con bebés en cochecito, y hasta ciclistas. Un servicio pulcro, con coches modernos, cómodos, poco contaminantes. Que resulte fácil de usar y proporcione a los usuarios información instantánea y fiable sobre líneas, horarios y tiempos de espera. Y que sea razonablemente barato y sensible a la situación de los más débiles económicamente.

Gijón necesita un transporte así. Con un funcionamiento tan bueno que nos anime a prescindir del vehículo particular cuanto sea posible en los movimientos dentro de la ciudad. Porque de ese modo, el tráfico será más ligero y fluido, menguarán los ruidos y la contaminación que ocasiona, y los espacios peatonales y ciclistas podrán seguir creciendo.

Caminamos en esa dirección, y no lentamente. Hemos conseguido mucho en poco tiempo. Y las mejoras han sido especialmente importantes y veloces en los autobuses locales. Incluso la memoria de los muy jóvenes puede atestiguar los cambios habidos, porque muchos son recientes y les conciernen y benefician de forma particular. Un proceso permanente y siempre atento a la evolución de la realidad urbana, a las posibilidades ofrecidas por la innovación tecnológica y, sobre todo, a lo que precisa y demanda la población gijonesa.

Gijón entre líneas cuenta todo esto en detalle y con gran amenidad, y recupera la historia del transporte urbano en nuestro municipio desde sus orígenes hasta el inmediato porvenir, porque anticipa los retos que EMTUSA deberá afrontar en el futuro. Un libro, por tanto, muy interesante, magníficamente resuelto por ese gran conocedor de la historia y la geografía local que es Javier Granda, y absolutamente oportuno. La ocasión lo merece.

Paz Fernández Felgueroso
Alcaldesa de Gijón



La fachada de la nueva sede de EMTUSA está revestida de llamativas chapas multiperforadas lacadas en rojo, como las que se ven en esta fotografía tomada desde el interior. (Arnaud Späni)

LOS AUTOBUSES, TROLEBUSES Y TRANVÍAS siempre han despertado el interés de amplios círculos de población en países sobre todo europeos y americanos, por razones de tipo técnico e histórico o bien desde perspectivas más urbanísticas y culturales. Hay en esos lugares una curiosidad muy arraigada hacia el pasado y la evolución del transporte urbano, materializada en investigaciones pero también en el esfuerzo sistemático por conservar, restaurar y exponer o utilizar los vehículos antiguos para finalidades turísticas o de aprendizaje. España, por las circunstancias excepcionales de la Dictadura, el consecutivo atraso cultural y la ramplona mentalidad modernizadora forjada en los años del Desarrollismo, no participó de ese amor al pasado ni del conservacionismo aplicables a los medios de transporte público más que muy tardíamente y de forma minoritaria hasta fecha bien reciente. Por eso los museos del transporte son escasos en nuestro país y se dedican básicamente a los ferrocarriles o, en el mejor de los casos, de manera tangencial a los tranvías, pero el autobús suele estar ausente en ellos por ser considerado como algo más reciente o menor, y a causa de la escasez de coches históricos. Bien es cierto que numerosas empresas y colectivos vienen realizando desde hace tiempo una loable tarea de recuperación de material rodado y documentos gráficos, pero resulta muy insuficiente a causa de las destrucciones practicadas durante el pasado reciente.

Por la misma razón antes apuntada, son relativamente pocas las ciudades españolas donde se han publicado libros de la naturaleza de éste, una Historia local sobre el servicio público de autobuses de Gijón. Su interés no se limita al ámbito municipal, aunque eso ya sería suficiente, pues en la obra quedan reflejadas otras poblaciones de la misma categoría intermedia, con dinámicas similares a la descrita. Tampoco trata exclusivamente del ayer porque el planteamiento del trabajo concede un lugar muy destacado a la actualidad, y no resulta un texto convencional circunscrito al transporte (empresas, líneas, modelos de vehículo, etc.), sino a la relación del mismo con la ciudad. Es decir, utiliza el proceso de construcción de la red de autobuses para lograr que el lector comprenda mejor la transformación



(Juan Carlos Tuero)

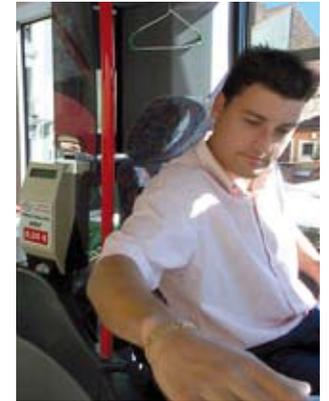
experimentada durante un medio siglo crucial, el que va de la posguerra al estallido demográfico de los años setenta, la crisis del franquismo y luego la etapa democratizadora y de modernización que conduce al Gijón actual. Entre el transporte público y el crecimiento o la remodelación urbana se da una interacción compleja, pues el servicio de viajeros no sólo es una necesidad suscitada por el desarrollo de la ciudad, sino que interviene en él y puede guiarlo de diversa forma, por ejemplo a través del mercado inmobiliario.

La calidad y el rigor de esta obra, producto de una exhaustiva investigación de base y recopilación documental, vienen igualmente acreditadas por la experiencia científica y profesional del autor, geógrafo aún joven que ya efectuó contribuciones decisivas al mejor conocimiento, y por tanto al mejor gobierno, de la mayor urbe asturiana. El curriculum de Javier Granda, muy diverso, incluye entre otras cosas trabajos sobre patrimonio,

zonas verdes y espacios públicos de la ciudad, que tienen en común con el texto aquí presentado el alimentar un campo de estudio absolutamente priorizado en medios urbanísticos: el desarrollo sostenible. Dentro del mismo, la movilidad, la manera de resolver los desplazamientos y por tanto el modelo de transporte constituyen hoy en día un objeto de debate fundamental, pues al fin y al cabo definen el modelo de ciudad haciendo que resulte más o menos satisfactorio en términos ambientales. La parte sustantiva que el libro dedica a la dinámica más reciente, deteniéndose en los proyectos, las cuantiosas inversiones y las mejoras cualitativas de la red de autobuses contribuye sin duda, desde la experiencia gijonesa, a enriquecer las reflexiones de carácter general, pues la práctica local pone incontestablemente de manifiesto que es mucho más eficaz y más justa una política basada en los servicios públicos, para el transporte o las restantes prestaciones. No deben aceptarse las soluciones neoliberales que privatizan el transporte en forma onerosa para las arcas públicas, pues deben costear un servicio casi siempre peor, obediente a dudosos criterios de rentabilidad, y además tienen que pagar los beneficios de la concesionaria.

Tan importante como esas consideraciones es, desde un punto de vista bien diferente, el lado más humano de la obra, que a través de textos y deliciosas imágenes tiene un gran poder de evocación para los ciudadanos gijoneses y para los que, sin serlo, mantenemos vínculos afectivos con la villa desde hace más de cuarenta años. La memoria colectiva encuentra aquí un soporte formidable, y el lector se recrea con placer en sus recuerdos propios o compartidos. Los míos no son pocos, cierro los ojos y aún puedo ver aquellos microbuses Avía de TUNISA, en el Gijón ennegrecido de los años setenta, desvencijado y con las calles de los barrios sin asfaltar. O los muy posteriores Pegaso que, al otro lado del charco, han llevado una vejez digna haciéndose cargo de trayectos como el de La Lisa-Prado-Ánimas en el servicio de ómnibus de Ciudad de La Habana.

Sergio Tomé Fernández
Departamento de Geografía. Universidad de Oviedo



(Archivo EMTUSA)



I

La ciudad de Gijón y
el transporte urbano.
Antecedentes
históricos

El rippert fue un tipo de vehículo destinado al transporte colectivo, que era movido por tracción de sangre y se desplazaba sobre ruedas. (Archivo Modeltrans)



I. LA CIUDAD DE GIJÓN Y EL TRANSPORTE URBANO. ANTECEDENTES HISTÓRICOS

A lo largo del siglo XIX, con la irrupción del capitalismo industrial, las ciudades experimentaron un crecimiento demográfico y espacial que conllevó el aumento de las distancias dentro del radio urbano. Cuando la extensión del espacio construido alcanzó determinadas proporciones, se hizo necesario disponer de unos medios de transporte capaces de satisfacer las demandas de movilidad de una población urbana en aumento, surgiendo así las primeras compañías encargadas de organizar el tránsito de viajeros en la ciudad.

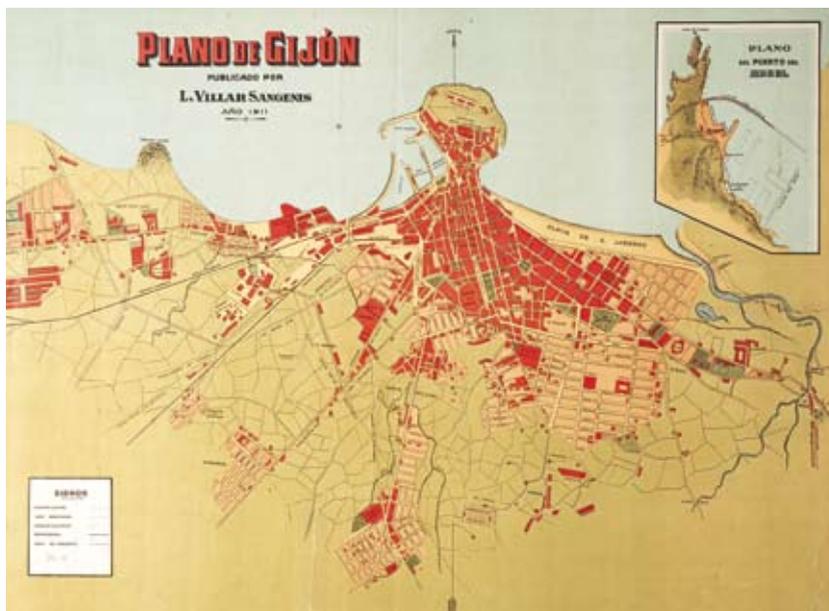
Los primeros servicios regulares de transporte urbano comenzaron a funcionar en Europa mediada la década de los treinta del siglo XIX. Se trataba de los ómnibus y ripperts, carruajes adaptados para el movimiento colectivo, arrastrados por caballerías, que avanzaban sobre ruedas de llantas neumáticas. Estos modernos coches de tracción de sangre tenían la ventaja de poder moverse libremente por la mayor parte de la trama urbana, estando sólo limitados por las características físicas (mayor o menor estrechez) de la misma. Eran, por tanto, un medio de transporte ágil y flexible, pero de capacidad y velocidad limitadas, motivo por el cual, mediado el siglo, en la mayor parte de las grandes ciudades europeas, los ómnibus y ripperts fueron sustituidos por tranvías, que en esencia eran los mismos vehículos pero desplazados sobre raíles metálicos (Londres 1841, París 1853, Madrid 1871, etc.). Este sistema, por su superior capacidad de carga y por su mayor velocidad, se convirtió en el principal medio de desplazamiento de viajeros en el interior de las ciudades hasta la década de los sesenta del siglo XX¹.

Vehículo Chevrolet de la firma Autos Nazario (concesionario de la línea regular Gijón-Pola de Siero), militarizado y destinado al servicio Gijón-Somió. (AMG colección Suárez)



Ómnibus de la marca Hispano Suiza destinado al servicio de viajeros entre Vigo y Bayona. (Colección Irisbus)

¹ ALVARGONZÁLEZ, R.: Los Tranvías de Gijón. En Madrid, el tranvía convivió con un servicio de ómnibus que vinculaba la Puerta del Sol con puntos del extrarradio como Ventas, Vallecas o Chamberí. TERÁN, F: Historia del Urbanismo en España III.



Plano de Gijón, editado por Lino Villar Sangenis, en 1911



Tranvía de mulas de la línea de Somió a su paso por la calle Jovellanos, hacia 1900. (Muséu del Pueblu d'Asturies)

² TOMÉ FERNÁNDEZ, S.: Los orígenes del transporte urbano en Oviedo: del ríppert al tranvía eléctrico (1889-1956). En ese mismo sentido apunta el profesor Alvargonzález cuando resalta que en muchas ocasiones, “los inversores en acciones de una compañía de tranvías eran propietarios de los terrenos que iban a beneficiarse del trazado de la red, o si no lo eran los compraban”. ALVARGONZÁLEZ óp. cit.

Un aspecto que refleja la estrecha relación existente entre la evolución de la estructura urbana y la aparición del transporte en la ciudad fue el papel que este último jugó en la transformación del espacio urbano. En efecto, la irrupción del transporte de masas en superficie, especialmente en las ciudades pequeñas y medianas donde las necesidades de movilidad no bastaban para rentabilizar las inversiones necesarias para su puesta en funcionamiento, estuvo inexorablemente unido a la explotación económica del espacio, en tanto en cuanto que la creación de las compañías tranviarias y de ómnibus respondió, no sólo a la explotación de un servicio de transporte de viajeros, sino a la promoción de actividades especulativas de carácter fundamentalmente inmobiliario². El diseño de las redes se convirtió en un eficaz instrumento para la revalorización del precio del suelo en determinadas partes de la ciudad. Los transportes urbanos fueron los ejes sobre los que se orientó el crecimiento en planta de la ciudad, de tal modo que la accesibilidad servida por los medios de transporte facilitó la urbanización de las periferias y extrarradios y su posterior integración en la ciudad consolidada.

La génesis del transporte urbano en Gijón respondió, en líneas generales, a las pautas esbozadas en los párrafos anteriores. La ciudad, impulsada por un importante proceso de industrialización, asistió en el último tercio del siglo XIX y las primeras décadas del XX a un crecimiento demográfico y espacial sin precedentes, de suerte que la población pasó de 11.645 habitantes censados en 1860 a 25.795 en 1910. Al tiempo, la extensión superficial de la ciudad se incrementó en algo más de 300 hectáreas, pasando de las 60 del espacio intramuros que definía la ciudad preindustrial a 388 en 1910.

En la segunda mitad de la centuria decimonónica, y gracias a la mejora en las comunicaciones (especialmente con la llegada del Ferrocarril de Langreo en 1852) y del desarrollo portuario, comenzó a cristalizar el proceso de industrialización de la villa; así, fueron apareciendo un rosario de instalaciones fabriles, algunas con un número de trabajadores considerable. La mano de obra de estas instalaciones productivas aseguraba un intenso tránsito de personas a las horas de entrada y salida del trabajo. A esta motivación de los desplazamientos hay que añadir la relacionada con el esparcimiento y el ocio (especialmente en época estival) que, en el tramo final del siglo debió alcanzar cotas considerables. De otro modo, la presencia en la villa del Ferrocarril del Noroeste desde 1874 debió de ser un punto de generación de tráfico interior importante³.

En este marco hay que situar la implantación de las primeras compañías dedicadas a gestionar “el cambio de lugar” en la ciudad. En 1889, un selecto grupo de miembros de la burguesía gijonesa fundó la Compañía de Tranvías de Gijón; si bien la primera concesión, la de la línea del tranvía que unía el centro urbano con La Guía, fue adjudicada a un particular, Florencio Valdés, destacado hombre de negocios de la localidad, quien posteriormente cedió la concesión a la Compañía de Tranvías⁴. El trazado de esta primera línea del tranvía de tracción animal, prolongada al año siguiente hasta Villamanín, nació con el propósito de facilitar el flujo de viajeros desde el sector central de la ciudad histórica, asiento preferente de las clases más

³ Según la Guía Ilustrada del Viajero en Gijón de 1891, el precio de los coches de alquiler que hacían el servicio a la llegada de los trenes de Castilla era de 50 céntimos por persona, pagándose los bultos según peso a 0'25 y 0'50 céntimos. Desde 1895, el tranvía de El Natahoyo también dio servicio a los viajeros del ferrocarril.

⁴ ALVARGONZÁLEZ, R.: óp. cit. Para profundizar en la repercusión que tuvo la implantación del tranvía en Gijón y sus implicaciones en la transformación de la ciudad, es imprescindible la lectura de la obra ya citada del profesor Ramón Alvargonzález.



Parada del tranvía de Somió en la plaza de San Miguel (AMG colección Patac)



acomodadas del Gijón finisecular (calles Corrida, Munuza, Jovellanos, San Bernardo, Uría, etc.), con algunos de los espacios más representativos del esparcimiento en la villa (Los Campos Elíseos, el coso de El Bibio y Somió). La marcada estacionalidad en la ocupación de este servicio reveló la motivación última de su creación, la puesta en valor del Ensanche del Arenal y en general de los terrenos que bordeaban el trayecto de la línea.

En el invierno de 1895 entró en servicio la segunda de las líneas de tranvías que se tendió en la ciudad, la de El Natahoyo. Si los tranvías de Somió daban servicio a los espacios residenciales y de recreo del este de la ciudad, el trazado de la nueva línea estaba justificado por el ingente movimiento de obreros hacia las fábricas emplazadas en el antiguo arrabal de El Natahoyo. En este ámbito suburbano, a las señeras instalaciones de la fábrica de Loza (1876) y Moreda y Gijón (1879) se sumaron en los decenios finales del siglo otras muchas que generaron una auténtica periferia industrial. Con el retorno de los capitales americanos llegaron nuevas implantaciones industriales a la ciudad que encontraron acomodo en el barrio de La Calzada: La Algodonera, Gijón Fabril, la Fábrica de Sombreros. Ante las expectativas de aumentar el número de usuarios, la compañía decidió en 1900 extender el servicio hasta esta nueva barriada fabril y proletaria. Poco después, en 1912, el tranvía llegó a El Musel.

En 1905 quedó fijada la red básica de tranvías de Gijón con la implantación de la línea que comunicaba la Plaza del Carmen con las parcelaciones de los Llanos, dando servicio a otro



En 1909 la tracción de sangre fue sustituida por la electricidad como fuerza motriz en los tranvías gijoneses. (Muséu del Pueblu d'Asturies)

de los enclaves obreros por excelencia de la ciudad. Este diseño de carácter radial (en el que se sustituyó la tracción animal por la electricidad a partir de 1909), con un punto de partida común en el corazón de la ciudad histórica (calle Corrida-Plaza del Carmen) y tres ramales principales, uno en dirección sur (la línea de El Llano), otro dirigido hacia el este (línea de Somió) y el último de rumbo oeste (la línea de La Calzada), fue la base sobre la que se proyectó, en los primeros años sesenta del presente siglo, la red de autobuses urbanos de Gijón, que es en esencia la que se mantiene en la actualidad.

A pesar de que el tranvía fue el medio de transporte urbano más utilizado por los gijoneses durante tres cuartos de siglo, en la ciudad también tuvieron cabida otros sistemas para canalizar la movilidad interior, aunque nunca pudieron competir en rapidez, capacidad y tarifas con el tranvía. Así, en 1889 comenzaron a circular por la villa los antecedentes de los taxis actuales, los llamados coches de punto, carruajes de alquiler similares a las diligencias que cubrían los servicios interurbanos⁵. En 1891 ya había 13 empresas dedicadas a estos menesteres y

⁵ Según las guías de la ciudad, en 1891 había carruajes de línea diarios hacia los concejos vecinos, tanto del oriente (Villaviciosa, Colunga y Ribadesella) como del occidente (Carreño y Gozón) del municipio de Gijón.



en 1899 el Ayuntamiento aprobó el reglamento que ordenaba su funcionamiento. Al año siguiente, el Consistorio introdujo modificaciones en el citado reglamento, regulando las tarifas y los horarios, y definiendo con claridad los límites del espacio urbano y del extrarradio⁶.

Gijón también contó con un servicio de ómnibus, aunque la experiencia sólo puede calificarse de efímera. En efecto, en 1901, tratando de establecer la competencia con el tranvía, se fundó la Sociedad Gijonesa de Ómnibus y Ripperts, que en junio de ese año puso en funcionamiento tres coches, cuyos trayectos se superponían a las líneas del tranvía de Somió y La Calzada. La empresa resultó frustrada por el mal estado de las calles y carreteras por donde debían transitar, abandonando la prestación del servicio a los pocos meses de su puesta en marcha⁷.



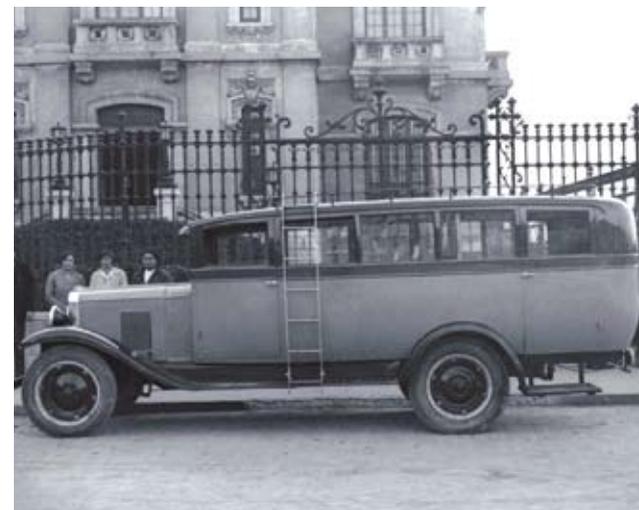
En la década de los veinte, en Gijón (al igual que ocurrió en las ciudades más dinámicas del país) comenzó de forma paulatina la sustitución de la tracción animal por los vehículos a motor en los servicios dedicados a gestionar el tránsito de viajeros en la ciudad⁸. Simultáneamente a este proceso de motorización, la presión circulatoria sobre determinados sectores de la trama urbana se incrementó considerablemente, siendo ésta una de las motivaciones que impulsaron la ejecución de obras de ensanche y mejora en determinadas vías de la población materializadas en el decenio. En este sentido cabe resaltar la regularización y

La estación del Norte se convirtió pronto en un importante foco de generación de tráfico urbano. En la imagen, varios medios de transporte colectivo históricos: tranvía, coches de punto y carruajes. (AMG colección Suárez)

⁶ Archivo Municipal de Gijón (en adelante AMG): exp. ord. 104 de 1900. También, Reglamento para el Servicio de Carruajes de Punto en la Villa de Gijón, Gijón, Imp. del Comercio, 1899

⁷ Según la prensa local, las tarifas del ripperts se fijaban por secciones de 5 céntimos cada una. En la línea de Somió se establecieron tres: Los Campos, La Guía y Somió; y en la línea de La Calzada dos: Santolaya y La Algodonera. El punto de partida de las dos líneas era la calle Corrida (*El Comercio*, 6-6-1901).

⁸ A modo de ejemplo se podría citar el caso de Madrid donde, en 1924, la Sociedad General de Autobuses (1922) puso en servicio 5 líneas, todas en competencia con el tranvía. En Gijón, según estimaciones del profesor Pérez Pimentel, el parque móvil en 1926 era de 971 automóviles, la mayor parte de uso particular. PÉREZ PIMENTEL, A.: Asturias Automovilística.



Imágenes del autobús de línea que cubría los desplazamientos del centro urbano a El Musel (AMG colección Suárez)

ensanche de la Plaza del Carmen, punto neurálgico de las redes de transporte de viajeros en la villa⁹.

En la segunda mitad de los veinte entraron en funcionamiento los primeros servicios motorizados, antecedentes directos de los actuales autobuses, llegando a establecerse varias líneas, aunque no con carácter regular. En 1926, la firma gijonesa Martínez y Cangas dirigida por el ingeniero Enrique Cangas, trató de entrar en competencia con el tranvía y solicitó al Ayuntamiento la correspondiente licencia para implantar un moderno servicio de transporte de viajeros sobre la base de dos líneas que, partiendo de la plaza del Carmen, terminaban en Somió y El Musel, los dos focos generadores de movilidad urbana más importantes del Gijón de la época. Los solicitantes aclaraban en su escrito que se trataba de un ensayo y que no solicitaban concesión ni exclusividad por ser un servicio de carácter no regular. Su pretensión a más largo plazo era, si contaban con el apoyo del erario municipal y con el favor de los usuarios, proyectar una red más amplia que permitiese la comunicación del centro urbano con los principales barrios de la población. Del mismo modo, entre sus proyectos “cuando dispusiesen del suficiente número de coches” estaba cubrir los desplazamientos de los obreros a los centros de trabajo, estableciendo tarifas reducidas entre las



⁹ SENDÍN GARCÍA, M.: Las Transformaciones en el paisaje urbano de Gijón 1834-1936. En 1929, en el proyecto de nuevas alineaciones para la Plaza del Seis de Agosto se argumentaba que “su reducido tamaño constituye una dificultad para el desenvolvimiento circulatorio rodado”. AMG: exp. ord. n.º 589 de 1929.



7 y 8 de la mañana, 12 y 1 del mediodía, y 5 y 6 de la tarde, “al igual que los tranvías de Londres”. El lema del servicio, difundido a través de una pequeña campaña de prensa fue: “si tienes prisa usa el autobús”. Según sus promotores, la empresa ofrecía rapidez a cambio de unos céntimos más de lo que estaba acostumbrado a pagar el usuario de los transportes urbanos.

La Comisión de Policía Urbana y el arquitecto municipal, deseosos de “dotar a Gijón de un medio de locomoción en consonancia con la importancia de la villa y con las exigencias de la vida moderna” acordaron conceder la autorización, reiterando la consideración de que “se concede sin monopolio ni exclusiva alguna, quedando obligado a seguir sus rutas por las calles que más convengan al Ayuntamiento, quien determinará sus paradas para mejor regularización del transporte público y circulación rodada”¹⁰. No obstante, para la aprobación definitiva, y puesto que la línea de El Musel discurría por terrenos de titularidad de la Junta de Obras del Puerto, este organismo debería dar su consentimiento. La autoridad portuaria respondió afirmativamente, argumentándolo

¹⁰ El Ayuntamiento informó a la empresa solicitante que cuando tuviese a bien reglamentar la prestación de este tipo de servicios, se tenía que someter a los preceptos que se aprobasen, sin derecho a protesta ni reclamación. Igualmente se le comunicó que el permiso vencería si el servicio no estaba en funcionamiento en tres meses.

Autocar para el servicio de viajeros estacionado en el bulvario de Rufo Rendueles

en el beneficio público que se obtendría al establecerse la competencia con los servicios ya establecidos¹¹. Según recogen los diarios locales, el 14 de agosto de 1926 la empresa hizo su presentación oficial con el viaje inaugural hasta El Musel, con gran concurrencia de autoridades, entre ellas varios concejales, el inspector de policía, el secretario municipal Díez Blanco y el director de la Junta de Obras, Eduardo de Castro. Ese mismo día también se puso en funcionamiento la línea de Somió.

Para la línea de Somió se diseñó un itinerario en forma de circuito que enlazaba las carreteras de Gijón-La Guía-Somío y la del Piles a L’Infanzón, de tal forma que dos vehículos discurrían hacia Somió por La Guía y regresaban al centro urbano por la carretera del Piles. Otros dos vehículos realizaban el trayecto en sentido inverso. Los cuatro autobuses completaban el viaje sin paradas en los extremos de las líneas y la duración del trayecto completo no excedía de 15 minutos. Para el establecimiento de las tarifas se dividió el recorrido en cuatro secciones de 10 céntimos cada una, lo que suponía un coste de 40 céntimos para el viaje completo.

La línea Gijón-El Musel, al igual que la de Somió, estuvo servida por cuatro autobuses, estableciéndose el final de línea en la estación del Ferrocarril de Carreño en El Musel, donde los vehículos “no harán más parada que la necesaria para dejar y recoger viajeros”. Las tarifas previstas eran de 60 céntimos por sección, estableciéndose tres o cuatro. Según explican los concesionarios, los autobuses destinados a estos servicios eran de la casa Ford, de 20 caballos de potencia, con capacidad para 25 pasajeros (16 de ellos sentados), muy apropiados para recorridos de frecuentes paradas.

Desconocemos el tiempo que permaneció en explotación la línea de Somió, pero a tenor de lo acaecido con la de El Musel, que tuvo que ser suspendida poco tiempo después de su entrada en servicio por las reclamaciones presentadas ante el Ministerio de Obras Públicas por la Compañía de Tranvías, que consideraba vulnerados los términos de su concesión, nos aventuramos a pensar que debió de ser poco.

¹¹ La comunicación con el puerto estaba servida por el tranvía desde 1912 y por un servicio de coches de punto establecido en 1917.



La supremacía del tranvía como medio de transporte en la ciudad, basada en una red que atendía los principales centros inductores de los desplazamientos urbanos (residencia acomodada urbana y suburbana, centros de ocio, espacio portuario, barrios fabriles y proletarios, etc.) y en el mantenimiento de unas tarifas asequibles para el común, no impidió que se sucediesen en el tiempo proyectos para la creación de líneas de autobuses hacia zonas y barrios considerados “huérfanos de medios de locomoción”. Tal es el caso de un vecino de Gijón, propietario de una “camioneta Chevrolet”, quien en 1932 pretendió establecer un servicio de viajeros entre Samartín de Güercos y Gijón, al objeto de atender a los obreros y vendedoras que diariamente se desplazaban a la villa, evitando que tuviesen que hacer el viaje a pie.

Dos años después, en 1934, la empresa Autobuses Urbanos de Gijón regentada por Eliseo Revuelta solicitó autorización para poner en marcha dos líneas regulares: una que vinculaba el centro histórico (plaza del Carmen) con los “nuevos barrios de Ceares” y otra para servir a los vecinos de Tremañes y de L’Infanzón (el mismo recorrido que la actual línea n.º 14 de EMTUSA). En ese mismo año, otro modesto empresario local, Ángel Rebollar, cursó solicitud para poner en explotación otras dos líneas (también regulares) para comunicar el espacio central de la villa con los suburbios proletarios del sur (barrio del Sebo, Pumarín, parcelación de Munilla y Rocés) y del oeste de la ciudad (El Natahoyo y La Calzada). A pesar de que todas las iniciativas encaminadas a mejorar la movilidad urbana mediante la creación de nuevos servicios fueron acogidas con interés por las distintas corporaciones locales, no disponemos de documentación que certifique su materialización, pues las propuestas eran remitidas al Ministerio de Obras Públicas de quien dependía su autorización y los expedientes municipales no recogen su resolución. Aun así, no parece descabellado aventurar que algunos de estos servicios (los que atendían enclaves urbanos o suburbanos alejados de las líneas tranviarias) sí llegasen a funcionar, aunque no con la frecuencia de un servicio regular.



En la década siguiente, para atender la demanda estival de desplazamientos hacia la parroquia de Somió, se pusieron en funcionamiento servicios periódicos de autobuses que cubrían el trayecto por la carretera del Piles a L’Infanzón. En 1947 fue la propia Compañía de Tranvías la que, a modo de prueba, inició la explotación de estos nuevos servicios, pero la falta de rentabilidad obligó a su supresión en octubre de ese mismo año. Al año siguiente, dos vecinos de la villa intentaron poner en marcha esta misma línea (con inicio en la calle de La Merced y retorno en las proximidades de La Pondala) con un autobús marca Dodge matriculado en Madrid, prestando servicio de forma ininterrumpida de 8’30 de la mañana a 10’30 de la noche, con tarifas no superiores a 1 peseta por viajero. Al igual que el concesionario precedente, la insuficiencia de ingresos obligó a suspender el servicio pasado el verano¹². A comienzos del decenio siguiente, el aumento de movilidad hacia los espacios de recreo de Somió y los recelos que empezaba a despertar el tranvía estimularon las iniciativas para poner en funcionamiento de nuevo (durante periodo estival) una línea de autobuses Gijón-Somío por el Piles. Hasta 1953, año en el que comenzaron a rodar los primeros autobuses municipales (uno de los cuales realizaba el trayecto plaza del Marqués-Somío), fueron varios los intentos de rentabilizar la tradicional movilidad a Somió, aunque, como sus precedentes, tuvieron que ser suspendidos pasado el apogeo estival dado que “no compensa siquiera los sueldos del chofer y el cobrador y gasolina, sin contar el desgaste del vehículo”.

Coche del servicio de viajeros y correo Gijón-Ribadesella de la compañía Cinco Villas. (AMG colección Suárez)

¹² Para la concesión del servicio, el Ayuntamiento estableció un canon diario de 50 pesetas para los meses de julio y septiembre y de 100 para agosto. Aparte, el concesionario se comprometía a presentar el autobús “en las debidas condiciones de limpieza y completo de cristales para que se preste el servicio con decoro”. Igualmente, se fijaba la obligatoriedad de que el cobrador fuese uniformado y “tanto éste como el conductor guardarán el debido respeto a los viajeros”. AMG: exp. ord. n.º 125 de 1948.



La mejora de las condiciones de espera: las marquesinas

Desde que en los años cincuenta se puso en marcha el servicio público de autobuses, la señalización de las paradas se limitó a la instalación en la vía pública de unos postes a los que se adosaba un disco en el que se pintaba a mano el número de la línea. Fue necesario esperar a los años setenta para que el Ayuntamiento decidiera instalar los primeros refugios en las paradas del autobús. En efecto, según el Reglamento de Funcionamiento de los Servicios de Transporte Públicos Gijoneses en Régimen de Concesión de 1963, la empresa concesionaria no estaba obligada a la instalación de marquesinas en las paradas. Por ello, y al ser un servicio muy necesario y demandado por los usuarios, tuvo que ser el Ayuntamiento quien se hiciera cargo de la instalación de las mismas.

Para evitar los gastos que implicaba la dotación generalizada de estas infraestructuras, en los primeros años de la década de los setenta el Municipio decidió sacar a subasta la colocación y el mantenimiento de las mismas junto con la explotación de su espacio publicitario. Así aparecieron las primeras marquesinas de aluminio laminado y hierro diseñadas por el arquitecto municipal Álvarez Sala, más apropiadas para guarecerse del sol que de la lluvia, ya que carecían de protecciones en los laterales y en la parte trasera. El técnico municipal presentó también un modelo para la zona rural del concejo, igualmente de estructura de hierro laminado, aunque en este caso el cierre de la cubierta y de las partes laterales y trasera era de uralita translúcida. Tanto para los refugios urbanos como para los rurales, el técnico recomendaba huir de todo tipo de obra de fábrica y estructura de hormigón.

La primera gran renovación de estas instalaciones de espera se produjo en 1992 con la adjudicación a la multinacional francesa JCDecaux de la renovación del mobiliario urbano de Gijón. Esta empresa procedió a la retirada de los viejos refugios sustituyéndolos por modernas y funcionales marquesinas, más acordes con los nuevos tiempos y con la renovada imagen de la ciudad. La campaña de modernización se prorrogó a lo largo de los dos años siguientes con la instalación de más de 200 unidades del llamado "modelo César". En los lugares donde no fue posible situar marquesinas se colocaron nuevos postes indicadores de líneas.

En la primavera de 2003, la ciudad renovó su mobiliario urbano, y con él todas las marquesinas y postes indicadores de la red de autobuses. El nuevo mobiliario, adjudicado nuevamente a la firma francesa JCDecaux, permitió la instalación de 160 nuevas marquesinas diseñadas por el prestigioso arquitecto Norman Foster y más de 300 postes indicadores. Los aspectos más llamativos de las nuevas instalaciones, aparte de su innovador diseño, son la presencia de pantallas digitales incorporadas en las propias marquesinas que permiten suministrar información al usuario a través del SAE y la dotación de terminales de teléfono público en cuarenta de ellas. Asimismo, otro hecho destacado de la renovación del mobiliario municipal es que ha posibilitado, por primera vez, la unificación de todas las marquesinas de la zona rural del concejo, si bien todavía es posible encontrar alguna de las antiguas a la espera de su definitiva jubilación.



[Arriba] Marquesina rural modelo antivandálico. (Javier Granda)

[Abajo] Las actuales marquesinas urbanas fueron diseñadas por Norman Foster. (Arnaud Späni)



Marquesina modelo César implantada a partir de 1992





II

Los primeros autobuses municipales (1953-1960)

Los vecinos de la parroquia de Tremañes celebrando la llegada del autobús municipal en junio de 1953. (Archivo Modeltrans)



II. LOS PRIMEROS AUTOBUSES MUNICIPALES (1953-1960)

Mediado el siglo XX, en Gijón como en otras ciudades, el papel del tranvía como principal modo de transporte urbano comenzó a ser fuertemente cuestionado. Los tranvías, a pesar de que seguían siendo el medio de comunicación en superficie que ofrecía tarifas más baratas para elevadas intensidades de tráfico, eran vistos como un anacronismo, como un estorbo para el desenvolvimiento de la circulación rodada y, en general, como un baldón para el ornato y progreso públicos. A este descreimiento generalizado contribuyó notablemente el incremento de los siniestros, la interrupción frecuente del servicio por falta de suministro eléctrico y sobre todo la presión del vehículo privado, que se convirtió en preponderante a partir de la década de los sesenta. Asimismo, la caducidad de las concesiones, la imposibilidad de renovación de la infraestructura (por las elevadas inversiones requeridas y por la escasez de materiales), el incremento de los costes de explotación y el interés de los ayuntamientos por dotar a las ciudades de servicios de transporte públicos más modernos y flexibles¹³ fueron algunos de los factores que explican la desaparición del tranvía en las ciudades españolas (Málaga 1949, Oviedo 1955, Gijón 1964, Madrid 1972, etc.). De este modo, estos testigos directos del devenir urbano durante tres cuartos de siglo fueron apartados de nuestras calles y sustituidos por líneas de autobuses explotadas, bien directamente por los ayuntamientos mediante la municipalización de las prestaciones, bien por empresas particulares en régimen de concesión. La aplicación de la Nueva Ley de Tranvías de 1949, fue decisiva en el cambio de sistema de transporte urbano al introducir la posibilidad de subrogar a los municipios los derechos del Estado sobre las concesiones tranviarias, facultándolos para establecer líneas de autobuses o trolebuses mediante el rescate anticipado de las mismas.

Imagen del primer tramo de la calle Corrida atravesada por el tranvía, a finales de la década de 1950. (AMG colección Patac)



Autobús municipal, modelo Pegaso Z-408, de la línea Gijón-Universidad Laboral. (Archivo Modeltrans)

¹³ En 1952, un año antes de la puesta en marcha del servicio municipal de transportes urbanos, un cronista del diario *El Comercio* de Gijón reflejaba con claridad el sentir general al respecto: "ahora que el mundo está siendo ganado por las explosiones de los motores, y las velocidades corren parejas a las necesidades, los gijoneses contemplamos cariacontecidos el diario rechinar de los tranvías cansinos a los que cuando no se les quema el motor se les salen las ruedas de la vía...". *El Comercio*, 22 junio de 1952.



Retirada de las vías del tranvía en la calle Jovellanos, en 1963. (Muséu del Pueblu d'Asturies)

Los autobuses, al no estar sujetos a las limitaciones que imponían los railes, ofrecían flexibilidad y seguridad en el servicio, mayor velocidad comercial con el consiguiente ahorro de tiempo en los trayectos, menores costes de explotación y mantenimiento, y consumían energía más barata. Del mismo modo, en el ideario colectivo prendió con rapidez la imagen de modernidad y comodidad que transmitían los primeros autobuses, contrapuesta a la de decrepitud y penuria de los tranvías.

En este contexto de pérdida de imagen y popularidad del tranvía, surgió en Gijón la primera tentativa seria para la constitución de una empresa de transportes urbanos de autobuses. La iniciativa, promovida por varios empresarios locales, fue presentada en 1948 ante el Consistorio, que la acoge con gran interés por “la indudable ventaja que representa para la población”. La propuesta puso de manifiesto el papel del transporte urbano como foco inductor de la expansión urbana de la ciudad: “el objeto es prestar servicio de comunicaciones a las zonas de esta villa que por su importancia e inmediato porvenir, lo requieren de forma inmediata, contribuyendo al mismo tiempo a una más rápida urbanización de las mismas”¹⁴.

A pesar de que las expectativas de crecimiento urbano eran halagüeñas, tal y como aseguraba el primer documento para la planificación global de Gijón, el Plan de Extensión y Ordenación Urbana de Germán Valentín Gamazo (1947), la iniciativa empresarial no llegó a tomar carta de naturaleza.

¹⁴ Los integrantes del grupo promotor de la idea eran Ramón Álvarez Fernández, Alejandro Pidal Guilhou, Cipriano Ojeda, José López de Haro, Pedro Fernández Montes, Secundino Felgueroso y Manuel Fernández Sánchez. AMG: exp. ord. n.º 48 de 1948.

II.1. LA IMPLANTACIÓN DE LAS PRIMERAS LÍNEAS

La recuperación urbana y demográfica de la ciudad tras los duros años de la posguerra impulsó su desarrollo superficial, (materializado en la aparición de nuevas zonas urbanas y en la progresiva densificación y consolidación de los antiguos barrios industriales) y puso de manifiesto las limitaciones del tranvía para dar respuesta a las nuevas demandas de movilidad de la población gijonesa. En este orden de cosas, el Ayuntamiento, pensando en potenciar el transporte urbano, decidió en 1953 adquirir tres autobuses para suplir las carencias del tranvía y reforzar la oferta de los servicios más demandados (y rentables).

Presentación oficial de los dos primeros autobuses municipales (Leyland Royal Tiger) adquiridos en 1953. (Archivo Modeltrans)





Arco de triunfo levantado por los vecinos de Tremañes para recibir al primer autobús municipal el 18 de julio de 1953. (Archivo Modeltrans)

De este modo, en julio de 1953 entraron en funcionamiento las dos primeras líneas municipales. Una unía la ciudad histórica con los espacios residenciales y de esparcimiento de Somió, y cubría el trayecto por la carretera del Piles. La otra vinculaba el centro urbano con el populoso y fabril núcleo de Tremañes, estableciéndose su cabecera en la plaza del Seis de Agosto y el final de línea en Lloreda. La llegada del transporte público a una barriada tan distante como Tremañes supuso una mejora en la calidad de vida de sus vecinos, que vieron cómo se rompía con el aislamiento casi secular al que estaban relegados, y al tiempo fue un estímulo importante para el desarrollo urbano de una parte considerable de la periferia occidental de la ciudad¹⁵. Por ello, no es de extrañar que la inauguración de la línea (18-7-1953), a la que acudió una representación numerosa del gobierno municipal, fuese acogida con gran alborozo y entusiasmo por la población del barrio, hasta el punto de organizar una animada fiesta popular con voladores y arcos triunfales incluidos, como si de una visita regia se tratara. La prensa se hizo eco de la noticia y apuntaba la trascendencia del servicio: “Tremañes ha visto, al final, llegar un medio de locomoción cómodo y sorprendentemente elegante; se espera ahora que el suceso se repita periódicamente”¹⁶. El servicio comenzaba a las 7’30 de la mañana y finalizaba a las 11 de la noche y el precio del viaje por persona quedó establecido inicialmente en 1 peseta.

¹⁵ La construcción en 1956, en terrenos del barrio de Lloreda, de 213 viviendas levantadas por la inmobiliaria INUESA, se explica, entre otros factores (disponibilidad de terreno abundante y a bajo precio, incentivos estatales para la promoción de vivienda obrera, etc.) por la presencia del transporte público que aseguraba la comunicación con la ciudad consolidada.

¹⁶ Diario *El Comercio*, 19 de julio de 1953.

La línea del autobús de Somió por el Piles, pensada para rentabilizar los movimientos ligados al esparcimiento popular hacia aquella parroquia del oriente gijonés, pronto se significó como un serio competidor del tranvía, restándole durante el verano un volumen de viajeros considerable. Pese a realizar el recorrido por otro trayecto, la novedad del sistema, unida a la mayor comodidad y rapidez que ofrecía el autobús, favoreció el trasvase de viajeros al nuevo servicio municipal. Según los anuncios publicados en los periódicos locales, el servicio público comenzaba a la misma hora que el de Tremañes, esto es, a las 7’30 mañana, con salidas de los Jardines de la Reina cada hora; el regreso, desde el fiolato de Somió, se realizaba igualmente de hora en hora, pero con salidas a las medias y finalización del servicio a las 11 de la noche. El precio del billete se fijó en 1 peseta. A comienzos de la década de los sesenta la línea mudó su cabecera a la Plaza del Carmen, quedando fijada la extensión total de la misma en 4’700 km.

Poco tiempo después de iniciada la prestación, el Ayuntamiento decidió incrementar los servicios duplicando los trayectos de los dos Leyland que componían todo el parque móvil, de forma que el autobús de Somió alternaba su recorrido hasta la parroquia homónima con otro servicio al parque de Isabel la Católica, en aquellos momentos un punto de referencia importante en el esparcimiento de la población gijonesa, y a El Molinón, gravando el viaje a 0’60 pesetas. Asimismo, el coche de Tremañes intercaló sus servicios para comunicar el centro de la villa con los barrios de Ceares y El Coto, estableciendo la tarifa única a 0’60 pesetas.

La adquisición a finales del año 1953 de otro autobús permitió dar carácter regular al servicio que cubría las demandas de movilidad generadas por el parque de Isabel la Católica. Sin embargo, a diferencia de los otros servicios en explotación, la línea plaza del Generalísimo (hoy, del Instituto)-parque de Isabel la Católica estuvo marcada desde sus inicios por el carácter lúdico y estacional de los desplazamientos a esta zona de recreo pública, lo cual le confirió un carácter de servicio



Conductor y cobrador del autobús municipal N.º 1, estacionado en la plaza del Carmen. (Archivo EMTUSA)



especial. De hecho, poco tiempo después de su entrada en funcionamiento, el Ayuntamiento modificó los horarios de esta línea para acomodarlos a las peculiaridades del flujo de viajeros, quedando fijado los lunes, jueves y viernes desde las tres de la tarde, y domingos y festivos desde las doce del mediodía. La falta de rentabilidad llevó a suprimir la línea a comienzos de la década de 1960.

La llegada del tercer vehículo también permitió organizar mejor el servicio que se prestaba a las zonas de El Coto y Ceares con la creación de dos líneas: plaza de José Antonio (actual plaza del Carmen)-Ceares y plaza de José Antonio-Coto¹⁷.

En el tramo final de los cincuenta y primeros años sesenta, el crecimiento urbano y demográfico impulsó el desarrollo de la red municipal de transporte colectivo, ampliándose el número de kilómetros de las líneas en servicio y poniendo en explotación otras nuevas con las que atender los movimientos de la población de los espacios urbanos de nueva planta o los

El tercer autobús adquirido por el Ayuntamiento fue un Pegaso Z-401 como el de la fotografía. (Archivo Modeltrans)

¹⁷ Diario *Voluntad*, 7 de diciembre de 1953.

generados por nuevos equipamientos como la Universidad Laboral (comunicada con la ciudad con un autobús municipal desde 1956). Así, en 1958, la construcción de las viviendas del grupo Nuestra Señora de Covadonga en unos alejados predios de la parroquia (todavía rural) de Rocés, propició la extensión hasta esta barriada de la línea de autobuses que circulaba por la Avda. de Fernández Ladreda (actual Constitución) hasta L'Alto Pumarín, dando lugar a la línea paseo de Juan Alvargonzález-Rocés (Grupo Nuestra Señora de Covadonga). Del mismo modo, la ocupación de la llamada "Ciudad Satélite de Pumarín" llevó a la puesta en funcionamiento de la línea plaza de San Miguel-Les Mil Quinientos de Pumarín, servida inicialmente con un solo vehículo que cubría el trayecto con una frecuencia de 30 minutos¹⁸. En esos años, para mejorar el servicio público y la explotación de la red, y en sustitución de la línea Coto-Gijón (en funcionamiento desde 1953), se creó la denominada "línea de circunvalación", con cabecera en la plaza del Carmen y final en El Coto, que ponía en relación las principales arterias de la población sin necesidad de realizar transbordos.

En 1960 entró en funcionamiento la línea municipal Plaza de San Miguel-1.500, que atendía las necesidades de los nuevos vecinos del barrio de Pumarín. En la imagen, uno de los autobuses Leyland en la actual calle de Gaspar García Laviana. (Muséu del Pueblu d'Asturies)

¹⁸ AMG: exp. ord. n.º 985 de 1958 y 912 de 1960.

Aparte de estas líneas regulares, los autobuses municipales también realizaban servicios especiales, como los ya comentados al parque de Isabel la Católica, los que comunicaban con el cementerio de Ceaes (sólo circulaban los jueves, sábados, domingos y festivos, con horarios limitados) o los que se destinaban a cubrir los partidos de fútbol en el estadio de El Molinón¹⁹. Ahora bien, la gran afluencia de público a estos eventos deportivos y lo exiguo del parque móvil propio, determinó que la mayor parte de los autobuses destinados a El Molinón fuesen privados, previa inspección y autorización municipales²⁰.

En lo tocante a las tarifas, éstas se fijaban por tramos o secciones y eran aprobadas por la Comisión Municipal Permanente a propuesta del delegado municipal de autobuses. Los aspectos más relevantes de los cuadros de tarifas eran la existencia de un billete reducido para trabajadores hasta las 9 de la mañana y una tarifa especial para los domingos y días festivos en todas las líneas.

¹⁹ En noviembre de 1955 se realizó, a modo de ensayo, la habilitación de una taquilla en la que se expendían de forma automática billetes de autobús para el estadio de El Molinón. La máquina despachaba de uno a cinco billetes de una sola vez. Con este procedimiento, del que desconocemos su continuidad en el tiempo, se pretendía evitar las aglomeraciones en la plataforma posterior de los vehículos, quedando la función del cobrador limitada a taladrar los billetes. *Voluntad*, 6 de noviembre de 1955.

²⁰ El ingeniero municipal se encargaba personalmente de revisar el estado de los autobuses destinados a este servicio público. AMG: exp. ord. n.º 615 de 1958.

CUADRO I. TARIFAS APROBADAS PARA EL AÑO 1957

LÍNEA-TRAYECTO	TARIFA ACTUAL	TARIFA PROPUESTA	KM
U. Laboral	1.00	1.50	6
U. Laboral-La Guía	0.70	1.00	3
La Guía-Gijón	0.70	0.80	3
Somío-Gijón (Piles)	1.00	1.00	4'500
Parque-Gijón	0.60	0.80	2
Coto-Gijón	0.60	0.80	3
Coto-Campos-Simancas	0.60	0.80	2
Tremañes-Gijón	0.70	1.00	5
Puente la Braña-Gijón	0.70	0.80	2
Pumarín-Gijón	0.60	1.00	4
Puerta del Sol-Gijón	0.60	0.80	2

II.2. LA EVOLUCIÓN DEL PARQUE MÓVIL



Autobús Pegaso Z-404 caracterizado por su novedoso diseño, con la cabina del conductor individualizada y el volante a la derecha. (Archivo RECREA)

El interés del Ayuntamiento en crear un servicio municipal de transporte público en la ciudad impuso la necesidad de adquirir el material móvil necesario para ello. La escasez de materiales²¹, la limitada producción nacional de vehículos de transporte colectivo y una demanda en alza obligaron a muchos Ayuntamientos, entre ellos al de Gijón, a recurrir a la importación de los coches. Esto explica que los dos primeros autobuses que circularon por la villa a partir del verano de 1953 fuesen ingleses, de la marca Leyland, modelo Royal Tiger, aunque carrozados en Bilbao por la casa Seida²². Estos elegantes y modernos autobuses, adquiridos al precio de 666.000 pesetas cada uno, tenían una potencia de 130 caballos, con motor central debajo del chasis y cuatro velocidades sincronizadas por absorción de aire. Asimismo, disponían de dos puertas independientes y automáticas, cristales inastillables y confortables asientos. El acceso al autobús se realizaba por la puerta trasera, que era abierta por el cobrador, y la salida se hacía por la puerta delantera, siendo ésta accionada directamente por el conductor. Según la crónica periodística, la capacidad total de cada autobús era de 100 personas, 26 sentadas (aparte del conductor y cobrador) y el resto de pie²³.

²¹ En 1955, el Consejo Ordenador de Minerales Especiales de Interés Militar, concede al Ayuntamiento de Gijón 63 kilogramos de latón y 12 de tubo para carrozar dos chasis de autobuses, según la petición formulada a través de la firma bilbaína Seida encargada de carrozar los autobuses municipales. AMG: exp. ord. n.º 747 de 1954.

²² Estos vehículos se caracterizaban, aparte de por su inconfundible estética y su comodidad, por incluir características constructivas muy avanzadas para la época como la plataforma lisa con motor horizontal bajo el piso o la disposición de las puertas trasera y delantera adelantadas al eje.

²³ Diario *El Comercio*, 28 de junio de 1953.



En los viejos Leyland el acceso al autobús se realizaba por la puerta trasera (la del cobrador) y la bajada por la delantera (Archivo EMTUSA)

A finales de ese año, se incorporó al parque móvil un tercer autobús, aunque éste de fabricación nacional, salido de las instalaciones de ENASA en San Fernando de Henares²⁴. Se trataba de un Pegaso de la serie Z-401, igual a los que circulaban por Madrid pertenecientes a la empresa municipal de la capital. Este nuevo vehículo, a decir de la prensa local, resultaba “menos vistoso y cómodo que los anteriores”, ya que sólo disponía de 24 asientos, todos ellos de madera, y su capacidad total era más reducida. El Pegaso Z-401, dotado de un motor diesel de 125 caballos de potencia, presentaba la particularidad de tener el volante dispuesto a la derecha y contar con un complejo sistema de cambio de marchas con dos palancas que obligaba al conductor, en algunas ocasiones, a realizar el cambio de velocidades con las dos manos, teniendo que soltar el volante²⁵. Otra característica de este modelo era que la zona delantera destinada al conductor estaba aislada por lo que el público no tenía acceso al conductor. En 1954 y 1955, el Ayuntamiento incorporó a su pequeña flota dos nuevas unidades de este mismo modelo, la primera de ellas procedente de La Coruña, donde había quedado sobrante al haberse optado en aquella ciudad por los trolebuses como medio de transporte urbano. Al igual que el resto del material municipal, estos vehículos fueron carrozados por Seida en Bilbao²⁶.

²⁴ El ingeniero municipal recomienda a la comisión correspondiente la adquisición de autobuses Pegaso por ser “esta marca de un único concesionario y fabricarse en el país”.

²⁵ Una parte sustancial de la información relativa a las características físicas y mecánicas de los distintos modelos de autobuses que circularon por Gijón ha sido facilitada por Víctor Otero y Javier Castro, de Modeltrans, expertos conocedores del mundo del autobús y especialmente de la historia de los autobuses gijoneses.

²⁶ En mayo de 1954, el ingeniero municipal informó favorablemente para la compra del cuarto autobús, teniendo presente las ventajosas condiciones económicas que la operación reportaba para el Ayuntamiento (se ofreció el vehículo a 780.000 pesetas siendo su valor real 850.000) y “porque estando en continuo servicio y con gran intensidad los tres autobuses de que dispone el Ayuntamiento, en caso de avería, se interrumpiría un servicio tan esencial”. AMG: exp. ord. n.º 69 de 1954.

En los años sucesivos, las necesidades del servicio impusieron la incorporación de más unidades al parque móvil municipal, hasta completar la docena de vehículos en 1960²⁷. A partir de 1956, las nuevas adquisiciones, aunque de patente nacional y carrozadas por Seida, fueron ya de los nuevos modelos producidos por ENASA, el Pegaso Z-404 y Z-408²⁸. Las primeras unidades de este modelo (Z-404) que circularon por las calles de la villa debieron de causar gran expectación por la novedad de su diseño, en el que resaltaba la cabina del conductor individualizada y el volante a la derecha, al modo de los autobuses ingleses, y la presencia de una gran cruz en el frontal como elemento ornamental más distintivo. Los Pegaso Z-408 incorporaban un motor más potente (400 CVs.) y también presentaban la cabina del conductor en posición adelantada y el volante a la derecha, pero el diseño de la parte frontal del autobús era más sencillo y tradicional, semejante al de los Z-401. La imposibilidad de adaptar estos peculiares y hermosos vehículos, unida a la desaparición de la figura del cobrador (por las características de la cabina delantera), determinó su retirada del servicio a finales de los sesenta.

²⁷ La necesidad de atender las demandas de movilidad de los nuevos residentes del neonato barrio de Pumarín, donde se materializó la construcción de las 1.500 viviendas (a las que se añadió en años sucesivos las promociones privadas de CARSA), fue sin duda uno de los motivos que forzaron a la ampliación del parque de autobuses municipales.

²⁸ AMG: exp. ord. n.º 334 de 1959 y 46 de 1960.

²⁹ Diario *El Comercio* 15 julio de 1953.

Si costosa y complicada se tornó la formación del patrimonio móvil municipal, no menos dificultosa debió de ser, al menos en los primeros años, la dotación del personal necesario para la puesta en marcha del servicio, especialmente en lo relativo a los puestos de cobrador y conductor. La falta de mano de obra especializada llevó a los responsables municipales a realizar sucesivos concursos públicos para cubrir las plazas necesarias, el primero de ellos anunciado quince días después de la llegada de los primeros autobuses²⁹.



CUADRO 2. EVOLUCIÓN DEL PARQUE MÓVIL MUNICIPAL 1953-1960

N.º	MARCA	MODELO	CARROCERO	PUESTA SERVICIO	COSTE
1	Leyland	Royal Tiger	Seida	Julio de 1953	660.000
2	Leyland	Royal Tiger	Seida	Julio de 1953	660.000
3	Pegaso	Z-401	Seida	Diciembre de 1953	804.000
4	Pegaso	Z-401	Seida	Mayo de 1954	780.000
5	Pegaso	Z-401	Seida	Junio de 1955	864.000
6	Pegaso	Z-404	Seida	Junio de 1956	864.000
7	Pegaso	Z-404	Seida	Junio de 1957	1.032.660
8	Pegaso	Z-408	Seida	Marzo de 1959	1.190.660
9	Pegaso	Z-408	Seida	Marzo de 1959	1.190.600
10	Pegaso	Z-408	Seida	Enero de 1960	1.073.051
11	Pegaso	Z-408	Seida	Enero de 1960	1.073.051
12	Pegaso	Z-408	Seida	Enero de 1960	1.191.853

Por lo que respecta a la infraestructura de acogida del material rodante, durante esta primera etapa (y hasta 1970) los autobuses de servicio público carecieron de cocheras propias, por lo que los vehículos fueron albergados en el vetusto parque móvil del municipio, emplazado desde la década de los veinte en el tramo final de la calle Hermanos Felgueroso, en las proximidades de la Cruz de Ceares. Es de suponer que la capacidad y dotación de este depósito municipal fuese mínima, por lo que el aumento progresivo de la flota debió de desbordar muy pronto las posibilidades del recinto, lo que llevó



a comienzos de los sesenta a buscar un nuevo emplazamiento para las cocheras. La escasez de recursos del municipio y la privatización del servicio desaconsejaron la construcción de unas instalaciones de nueva planta, habilitándose en su defecto el solar municipal que había acogido el matadero viejo, radicado en la manzana limitada por las calles Marqués de San Esteban y del Comercio (hoy, Bonet) y frontero a las instalaciones del Ferrocarril de Langreo, cuyas instalaciones también sirvieron de estacionamiento ocasional de la flota de autobuses destinada al servicio público en Gijón.

La plaza de El Carmen se convirtió en el centro neurálgico del transporte público gijonés. En la imagen los autobuses número 3 (Z-401), 4 (Z-401) y 9 (Z-408). (AMG exp. ord. n.º 40/1959)



(Arnaud Späni)



La publicidad sobre ruedas

El primer intento de convertir los autobuses municipales en anuncios móviles, tuvo lugar en 1958, cuando dos empresas, una local y la otra salmantina, solicitaron al Ayuntamiento de Gijón hacerse cargo en exclusividad de la publicidad externa de los autobuses urbanos. El Municipio rechazó el ofrecimiento al considerar que los anuncios no favorecían la prestancia ni el decoro que se debía exigir a un servicio público. Hubo que esperar a la privatización de la prestación, al comienzo de los sesenta, para ver los autobuses gijoneses convertidos en eficaces soportes publicitarios. Desde entonces, la publicidad fue uno de los mejores clientes del servicio. Los gijoneses de cierta edad guardan en su memoria las imágenes de aquellos viejos y ruidosos autobuses pintados de rojo y crema, anunciando en sus costados los Calzados de la Cuesta de Begoña, Chocolates Kike, los yogures San Martín, la cerveza El Águila Negra, los viajes de la Compañía Iberia, o el Anís Marabú que “desde que amanece ya apetece”. En realidad, la diversidad de anuncios que se exhibieron por el paisaje urbano del Gijón de los sesenta y setenta fue realmente grande y variopinta: bebidas refrescantes, licores, vinos, electrodomésticos, laxantes, limpiadores, televisores, periódicos, detergentes, e incluso polvos higiénicos.

En 1984, tras un breve paréntesis en el que los autobuses municipales dejaron de lucir publicidad, las campañas se reanudaron tras conseguir la Caja de Ahorros de Asturias la explotación en exclusiva del espacio publicitario de todos los vehículos de la flota, que pasaron a mostrar por la ciudad la bondad de los productos de la entidad financiera.

En la década de los noventa, la publicidad en los autobuses experimentó un avance cualitativo con la introducción de las nuevas técnicas de impresión digital sobre vinilo, abriendo las puertas a la llamada publicidad semi-integral e integral, de gran impacto visual entre la población. A este respecto, cabe reseñar la expectación que causaron las campañas municipales “Mejor para Gijón. Mejor para ti”, presentadas a los ciudadanos a través de varios autobuses recubiertos de forma integral con el lema de la campaña para la promoción del transporte público y la del nuevo abono 30 x 30 de EMTUSA, iniciada a finales de 2005.



(Archivo Modeltrans)



La mejora de las técnicas de impresión digital ha favorecido la utilización de los autobuses municipales en campañas publicitarias cada vez más impactantes. (Archivo EMTUSA)



(Arnaud Späni)



III

La reversión de las concesiones tranviarias y la privatización del servicio de autobuses (1960-1978)

Con la extensión de la red de autobuses urbanos, la calle Palacio Valdés se convirtió en el principal intercambiador de la misma. (AMG colección Patac)



III. LA REVERSIÓN DE LAS CONCESIONES TRANVIARIAS Y LA PRIVATIZACIÓN DEL SERVICIO DE AUTOBUSES (1960-1978)

La caducidad de la línea del tranvía de Somió y del tramo Gijón-El Natahoyo, y su posterior reversión al Estado, animó al Ayuntamiento, ya en 1956, a crear una comisión especial encargada de estudiar la sustitución definitiva del tranvía por un servicio municipal de autobuses y subrogar, en favor del municipio, los bienes y elementos afectos a las concesiones revertidas y los derechos que correspondieran al Estado sobre las que aún estaban vigentes³⁰. A finales de la década de los cincuenta, cada vez se hacía más evidente la incapacidad de las líneas tranviarias para atender los desplazamientos de una población en expansión (tanto en el plano físico como en el demográfico); la opción de los gobernantes locales en favor de la implantación del nuevo modelo de transporte urbano era igualmente inquebrantable: “es deseo general del pueblo de Gijón de que cesase el servicio de tranvías porque no reunía las condiciones que debían exigirse a un servicio de transportes en una población de la categoría de Gijón”. Sin embargo, el cambio suscitó un profundo debate en el seno del poder municipal sobre la manera más eficaz de organizar el nuevo sistema y, sobre todo, por las implicaciones sociales que conllevaba el inevitable aumento de las tarifas, en especial para los viajeros de menos recursos, asociado a la implantación de los autobuses como único modo de transporte público. La trascendencia del precio del billete para la población gijonesa era grande, y prueba de ello fueron las abundantes noticias publicadas al respecto en la prensa local: “el uso del autobús no puede ser lujo reservado a economías poderosas y consecuentemente inasequible a economías modestas; la cuestión de las tarifas ha de estudiarse a fondo”³¹. Por el contrario, desde la Alcaldía se ponderaban las ventajas y beneficios que iba a reportar para los gijoneses

Los primeros autobuses municipales fueron pintados en color crema con amplias franjas de color rojo, mientras que los puestos en servicio por Transportes Reunidos-TUNISA, iban pintados íntegramente de granate, salvo el techo que era de color crema. (AMG, colección Patac)

³⁰ En la década de 1950 habían vencido los plazos de las concesiones siguientes: Gijón-La Guía (1950), La Guía-Villamanín (1952) y Gijón-El Natahoyo (1954). Asimismo, el tramo El Natahoyo-La Calzada caducaba en 1961, el de La Calzada a El Musel en 1972 y la concesión de la línea de El Llano finalizaba en 1966. Por la ley 21 de julio de 1962 el Estado cedió libremente al Ayuntamiento los bienes afectos a las concesiones tranviarias ya revertidas y sus derechos sobre las que estaban en vigor. AMG: exp. ord. n.º 1366 de 1963 y 5023/ 53. También Alvargonzález, óp. cit., p 153.

³¹ Diario *Voluntad*, jueves 5 enero de 1960. En *El Comercio* del 26 de febrero de 1959 se puede leer “es de suponer que la supresión de los tranvías lesione los intereses de viajeros modestos como los productores que trabajan en las fábricas de El Natahoyo o La Calzada, porque las tarifas de los autobuses, cuando se establezcan serán aumentadas...”



Autobús n.º 63 adscrito a la línea de Contrueces-Plaza de los Mártires (Archivo Eduardo Blanco)

el servicio de autobuses: “el usuario ganará tiempo, podrá hacer más trabajo, dormir más, encontrará mayor comodidad, etc., y todo ello tiene que costar dinero”³².

A pesar del consenso generalizado, en el debate sobre la organización del transporte urbano no faltaron propuestas más o menos originales y novedosas, como la presentada por un miembro de la Junta planteando la posibilidad de establecer un sistema combinado de autobuses y tranvías, gestionado bajo la forma jurídica de una empresa mixta. El edil Claudio Junquera proponía mantener servidas con autobuses las líneas que hasta la fecha cubrían los servicios municipales, suprimir el tranvía a Somió reemplazándolo por una línea de autobús y mantener los tendidos tranviarios de El Musel y El Llano, enlazándolos a través de la calle Pedro Duro para formar una sola línea. Este servicio se complementaría con una línea de autobús que vinculase el centro de la ciudad con el puerto de El Musel³³. La firme decisión del Pleno Municipal de retirar los tranvías del espacio urbano gijonés hizo inviable esta alternativa.

³² Exposición del alcalde Cecilio Oliver ante la Corporación en febrero de 1961. AMG: exp. ord. n.º 5021/ 26.

³³ AMG: exp. ord. n.º 912 de 1960.



Por lo que respecta a la gestión del servicio, descartada la municipalización por la incapacidad de la hacienda local para hacer frente a los elevados costes que entrañaba la operación, se decidió sacar a concurso público la concesión por un periodo de veinticinco años. Las líneas objeto de concesión eran: Gijón-Somío por La Guía, Gijón-Somío-Infanzón por el Piles, Gijón-El Natahoyo, Gijón-Pumarín (Roces), Gijón-Universidad Laboral-Cabueñes, Gijón-Ceares, Gijón-Tremañes, línea de circunvalación, Gijón-La Calzada Alta-Jove, además de las El Natahoyo-El Musel y Gijón-El Llano en el caso de reversión de dichas concesiones al Ayuntamiento. Las bases para la explotación del servicio fueron aprobadas por el Pleno Municipal el 18 de noviembre de 1960 y publicadas en Boletín Oficial el 2 de diciembre de ese año. Los aspectos más relevantes de las mismas hacían mención a la obligatoriedad del concesionario de adquirir los doce autobuses municipales (valorados en 7.310.000 pesetas) e incorporar en su organigrama al personal vinculado a ellos, a las tarifas máximas ordinarias (0'40 pesetas por kilómetro recorrido) y a la infraestructura necesaria para la prestación del servicio (número de vehículos con sus marcas y potencia, número de plazas, frecuencia horaria, etc.). Las bases también recogían el interés del Ayuntamiento en que el adjudicatario se hiciese cargo de todo el personal fijo de la Compañía de Tranvías afecto a las líneas que habían revertido al municipio.



En mayo de 1964 los viejos tranvías de la línea de El Llano fueron sustituidos por autobuses. (Muséu del Pueblu d'Asturies)



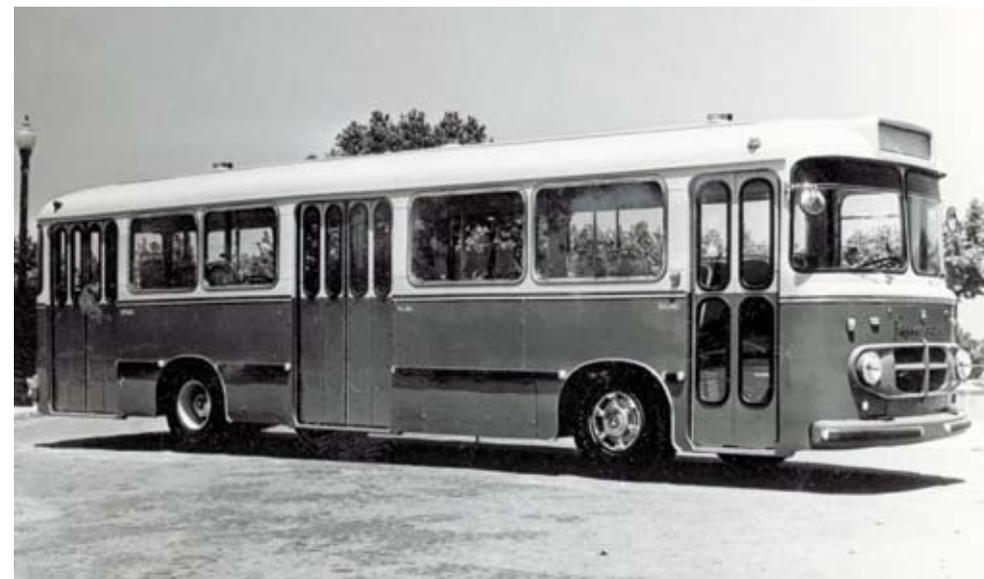
Autobús n.º 11 (Pegaso Z-408) atascado en un barrizal en una calle del barrio de Contruences. (Diario *Voluntad*, 3-6-1964)

III.1. LA EFÍMERA EXPERIENCIA DE AUTOBUSES TRAVAL EN GIJÓN

En marzo de 1960, por resolución del Ministerio de Obras Públicas, se declaró la reversión al Estado de las líneas de tranvías caducadas y su cesión al Ayuntamiento. Apenas cinco meses después, en agosto de ese año, cesaba la explotación de la línea de Somió y de la sección Gijón-El Natahoyo. La imposibilidad de cubrir estos servicios con las unidades propias llevó al Ayuntamiento a formalizar un acuerdo provisional (hasta que se adjudicase definitivamente el servicio) con la firma madrileña Autobuses Traval, empresa que desde 1955 tenía la concesión del transporte urbano en la vecina ciudad de Oviedo y que llevaba tiempo en conversaciones con el consistorio gijonés para hacerse cargo de la red de autobuses de la villa.

A partir del día 25 de agosto, Traval puso en circulación 10 autobuses propios (tres Leyland Royal Tiger y el resto Pegaso y Latil) para cubrir los servicios de Somió y de El Natahoyo, con una frecuencia de 10 minutos, desde las siete de la mañana hasta las once de la noche, ampliando el horario de cierre hasta la una de la mañana los domingos y días festivos. El precio de los billetes en la línea de Somió para los días laborales era de 1 peseta a La Guía y 1'30 pesetas hasta Somió. Los días festivos y domingos el precio del billete era de 2 pesetas el viaje completo. La línea al barrio de El Natahoyo mantenía la tarifa de 0'80 que tenía el tranvía para los días laborales, fijando el precio del viaje en 1 peseta para los domingos y festivos. Poco tiempo después de iniciada la prestación, el Ayuntamiento, a indicación de Traval y a fin de mejorar las condiciones de la explotación, solicitó a la Jefatura de Obras Públicas autorización para prolongar las líneas de El Natahoyo hasta El Cerillero y la de Somió hasta L'Infanzón (discurrían por la carretera estatal de Ribadesella a Canero). De otro modo, la actividad de Traval permitió destinar los doce autobuses municipales a intensificar la frecuencia de las líneas más concurridas (Tremañes y Pumarín)³⁴.

³⁴ Diario *Voluntad* 24 de agosto de 1960 y AMG: exp. ord. n.º 912 de 1960.



La prometedora relación de la empresa Traval con Gijón se quebró bruscamente con motivo de la resolución del concurso para la adjudicación del transporte de viajeros en la ciudad. En efecto, a pesar del interés mostrado por varios empresarios del transporte de la ciudad en constituir una empresa gijonesa para concurrir a la concesión³⁵, sólo acudió Traval (aunque bajo la plica de Valtra). La firma gerenciada por Luis Travanco Ortega, sabedora de su posición de privilegio, presentó una oferta que difería sustancialmente de las bases aprobadas por el Ayuntamiento. Las onerosas condiciones del pliego de Valtra, especialmente en lo relativo a las tarifas y a la repercusión económica de las concesiones, generaron una agria discusión dentro de la corporación municipal entre los partidarios de resolver definitivamente el conflicto del transporte público entregando el servicio a esta empresa, y los que defendían la nulidad del concurso al no ajustarse la propuesta a las bases aprobadas. Finalmente, tras varias consultas jurídicas, el Ayuntamiento decidió dejar desierta la adjudicación de las concesiones y el miércoles 15 de febrero de 1961, cinco meses después de su arribada a la villa, Traval anunció la retirada de sus vehículos³⁶.

La flota de autobuses de TUNISA contó con varias unidades del modelo Pegaso 5040, similares a las de la imagen, incorporadas en 1962. (Archivo SEPI)

³⁵ El primero de agosto de 1960 Automóviles de Luarca (ALSA), Automóviles Sama-Gijón y Empresa Cosmen presentan una instancia en el Ayuntamiento para ofrecer su colaboración a fin de sustituir algunas líneas de tranvía por autobuses. AMG: exp. esp. n.º 124.

³⁶ Ver *Voluntad* del 15 de febrero de 1961.



Autobús modelo Pegaso Comet 5062, de TUNISA, en la parada de final de línea en el barrio de Contrueces. (Archivo CCOO EMTUSA)

III.2. LA ETAPA DE TRANSPORTES REUNIDOS-TUNISA

El fracaso de las negociaciones con Traval y la inminente paralización del transporte público movieron al Ayuntamiento a buscar una solución de urgencia, mientras se preparaban unas nuevas bases para privatizar definitivamente el servicio. La solución pasó por un acuerdo con varias empresas de autobuses que operaban en Gijón para que éstas realizaran los servicios que venía prestando Traval. Así, en febrero de 1961 las líneas de autobuses empezaron a ser atendidas por los coches de una asociación temporal de empresas de transporte de viajeros denominada Empresas Reunidas, integrada por ALSA, Autos Sama, Autos Vega, Empresa Cosmen y Ferrocarril de Langreo.

Los primeros meses de servicio de Empresas Reunidas fueron caóticos y estuvieron marcados por la falta de organización y la improvisación. Los gijoneses veían atónitos cómo los desplazamientos a Somió, a Pumarín o a El Cerilleru eran atendidos, ora con autobuses municipales, ora con coches de línea de Autos Sama, Autos Vega o ALSA. Esta situación de interinidad influyó negativamente en la calidad del servicio público y en la buena imagen que hasta la fecha tenían los autobuses, restando popularidad y crédito al nuevo modelo de transporte urbano.

La situación comenzó a mejorar en la primavera de 1961 con la llegada de los nueve primeros autobuses urbanos adquiridos por Empresas Reunidas para atender las líneas de la ciudad. En marzo de 1963, el consistorio aprobó las bases para la subasta de la concesión de las líneas y en junio de ese año fueron adjudicadas (por un periodo de cuarenta años) a la sociedad Empresas Reunidas³⁷, transformada ya en entidad anónima con el nombre de Transportes Unidos Sociedad Anónima (TUNISA), participada por José Cosmen (a título particular y en representación de ALSA, empresa de la que era director-gerente), Víctor Álvarez (propietario de Autos Sama) y Ramón Cuervo (en representación del propietario de la concesión Gijón-Vega). La gerencia y dirección de la nueva empresa

³⁷ Según las bases por las que se adjudicó la concesión, ésta se realizaba por un periodo de cuarenta años, y el concesionario se comprometía a abonar al Ayuntamiento 10.575.000 pesetas por el valor de las concesiones y el material municipal adquirido. El canon anual de la concesión se fijó en el 0'5 % de los ingresos brutos de la explotación. El contrato también obligaba a contratar al personal de la Compañía de Tranvías vinculado a las concesiones tranviarias rescatadas y a fijar tarifas especiales para obreros y estudiantes a base de tarjetas abono. AMG: exp. ord. n.º 5021/ 26.



Gonzalo Álvarez Arrojo, propietario de Autos Sama y director gerente de TUNISA desde su constitución, fue uno de los grandes empresarios del transporte público en España. En noviembre de 1999 recibió la medalla de mérito al trabajo ofrecida por la Asociación Nacional de Transportes Colectivos Urbanos de Viajeros. (Archivo Álvarez Arrojo)

recayó en Gonzalo Álvarez Arrojo (hijo de Víctor Álvarez) y la administración en José María Roa Rico. De este modo comenzó una nueva etapa para los autobuses en Gijón marcada por su carácter expansivo³⁸.

III.2.1. LA EXPLOTACIÓN DE LA RED

Con la reversión de las concesiones tranviarias de Somió y de El Natahoyo y su sustitución por líneas de autobuses quedó configurada la estructura básica de la red de transporte urbano en la ciudad, compuesta por nueve líneas que cubrían una extensión de 42'200 km, y que aseguraba la comunicación de la ciudad histórica con el conjunto de sus barrios (Pumarín, El Coto, El Natahoyo, La Calzada, Tremañes, etc.). En el momento en el que TUNISA se hizo con la prestación del servicio de autobuses, tan sólo el barrio de El Llano carecía de línea de autobús al estar vigente la concesión del tranvía. En este contexto, el Ayuntamiento se planteó la necesidad de llegar a un acuerdo con la Compañía de Tranvías para el rescate anticipado de la citada línea y de la sección La Calzada-El Musel, aún en vigor. La base para el entendimiento entre las partes se fraguó en el acuerdo sobre el precio de la indemnización que el municipio debía allegar por las concesiones (1.500.000 pesetas) y en el futuro laboral del personal tranviario afecto a las mismas. En

³⁸ En toda la documentación conservada en el Archivo Municipal de Gijón relativa a la constitución de TUNISA no hay referencia alguna al Ferrocarril de Langreo (sí en la etapa de Empresas Reunidas), por lo que desconocemos si esta sociedad quedó al margen de la empresa concesionaria del transporte urbano en Gijón.



Presentación de la nueva flota de TUNISA, en junio de 1967. (Archivo Eduardo Blanco)



Imagen de un Pegaso 5010 de la empresa Transportes Unidos adscrito a la línea de El Musel. (Archivo Garmoré)



este sentido, la cuestión se resolvió con la incorporación de cuarenta productores (en terminología de la época) a TUNISA y nueve al Ayuntamiento, siendo el resto indemnizados, con un coste para las arcas locales de 1.812.528 pesetas³⁹. Satisfechas las condiciones económicas, el 11 de mayo de 1964 el tranvía Plaza de los Mártires-El Llano fue sustituido por el autobús, estableciéndose el servicio entre las 6'30 de la mañana y las 11 de la noche, con una frecuencia de 15 minutos. Las tarifas aplicadas en la línea quedaron fijadas en 1'10 pesetas para el trayecto completo (finalizaba en el cuartel de la Guardia Civil en Contrueces) y 0'80 pesetas en las paradas intermedias.

Asentadas las bases de la explotación y eliminada la competencia del tranvía, TUNISA centró sus esfuerzos en la organización de los servicios, dando prelación a la puesta en explotación de nuevas líneas en función del crecimiento en planta de la ciudad y de las necesidades de los ciudadanos. Es necesario resaltar que en las décadas de los sesenta y setenta (las de mayor expansión del autobús), Gijón experimentó el salto demográfico más importante de su historia, pasando de 121.000 habitantes en 1961 a 237.200 en 1975.

³⁹ Parece ser que la Compañía de Tranvías tenía especial interés en permutar el valor de las concesiones (1.500.000 pesetas) por las antiguas cocheras, que ahora revertirían al Ayuntamiento (tasadas en 1.163.895 pesetas), donde tenía pensado edificar. La operación quedó frustrada por la oposición del Ministerio de la Gobernación, que veía en el intercambio una anomalía de orden administrativo y jurídico. El 24 de abril de 1964 el Pleno Municipal, en sesión extraordinaria, aprobó el expediente para la reversión anticipada de las concesiones tranviarias que quedaban en la ciudad. AMG: exp. ord. n.º 5023/ 53; 86/46 y 644 de 1964.



En este orden de cosas, la primera actuación de alcance se materializó en octubre de 1961 con la reordenación del servicio a Somió mediante la fusión de las líneas Plaza del Carmen-Somío y Plaza de San Miguel-Les Mil Quinientos de Pumarín, dando lugar a la creación de uno de los ejes vertebrales de la red de autobuses de Gijón, la línea Pumarín-Somío. La reorganización permitió dotar a la línea de cinco vehículos y aumentar la frecuencia hasta los 12 minutos, al tiempo que se descongestionaba de tráfico la Plaza del Carmen y se procuraba un mejor servicio en el interior del casco urbano y en el entorno de Pumarín. Otros hitos importantes en el desarrollo de la red fueron la adquisición por compra de la línea interurbana Gijón-Vega⁴⁰, la creación en 1966 de una nueva línea de circunvalación que ponía en relación los barrios de El Coto de San Nicolás y Ceares a través del centro urbano (permitiendo a los usuarios enlazar con la mayoría de los autobuses que circulaban por la ciudad en las plazas del Carmen y de los Mártires), la puesta en servicio de la línea Nuevo Gijón-Coto (1971), o la mejora de la comunicación entre los barrios de Contrueces y La Calzada con la unificación de los servicios Contrueces-Plaza de los Mártires y Plaza de los Mártires-El Cerillero en una sola línea que pasó a denominarse El Cerillero-Contrueces (1976), convirtiéndose en una de las más rentables y populares de la red.



Interior de un autobús Pegaso 5040, con sus modernos asientos de "palmadera". (Archivo SEPI)

⁴⁰ El 13 de agosto de 1962 fue adjudicado por el Ministerio de Obras Públicas el servicio de viajeros entre Vega y Gijón a Luis González Blanco, pequeño empresario del sector, propietario de 4 autobuses. El servicio se realizaba todos los días del año, efectuándose cuatro viajes completos al día, fijando las tarifas a 0'53 pesetas km/pasajero. Los vehículos del servicio eran Diamont (16 plazas sentados y 50 de pie), Latyl (31 asientos) y Krupp (19 plazas sentados y 65 de pie). Archivo de EMTUSA, carpeta sin numerar.



Nota informativa de la línea de microbuses Estación del Norte-Piles (Diario *Voluntad*, 10-6-1966)

Dentro de la política de mejora de la explotación llevada a cabo por TUNISA, tuvo especial relevancia la puesta en funcionamiento, en 1966, de los primeros microbuses. Estos vehículos, más cómodos, más pequeños y mejor dotados que los autobuses convencionales, realizaban itinerarios fijos sin paradas (éstas eran solicitadas discrecionalmente por los usuarios en cualquier punto del recorrido) e incorporaban como gran novedad el agente único. Otras de las peculiaridades del servicio de microbuses eran las tarifas únicas (inicialmente 5 pesetas) para todos los trayectos y la imposibilidad de viajar de pie, quedando limitada la capacidad del vehículo al número de asientos. Las reducidas dimensiones de los microbuses los hacían muy apropiados para circular por las calles donde la estrechez del viario impedía la utilización de los autobuses. Entre 1966 y 1972 se crearon en Gijón 5 líneas de microbuses: la número 1, Estación del Norte-Sanatorio Marítimo-Piles; la número 2, Plaza del Marqués-El Llano; la número 3, Severo Ochoa-Coto; la número 4, Gran Capitán-Menéndez Pelayo; y la número 5, Ezequiel (El Llano del Medio)-Avda. de Castilla. En 1980, cuando comenzó el declinar de los microbuses, se inauguró la línea 6, Polígono Pumarín-Somió, en actividad hasta 1983. Todas estas líneas de microbuses fueron cubiertas con unidades Avia 4000 y Sava 5720⁴¹.

En el periodo de referencia, otras actuaciones destacadas en lo que a la explotación de la red se refiere, fueron la creación de un número importante de servicios especiales al objeto de atender las nuevas demandas de la población. Así, aparecen líneas como Plaza de Europa-Porceyo (1966), Plaza de Europa-Veriña-Puao (1967), Plaza de Europa-Castello (1966)⁴², o las que comunican los barrios (La Calzada, Nuevo Gijón y Rocés) con la Residencia Sanitaria de Cabueñes. Aparte de estas líneas especiales, TUNISA también tenía contratados servicios de transporte escolar y de trabajadores. En este sentido es de destacar la puesta en servicio, en 1974, de unas líneas específicas pensadas para que los trabajadores pudieran llegar puntualmente a su puesto, evitando los incómodos transbordos. Con inicio a las 6'25 de la mañana, estos servicios unían distintos barrios (Pumarín, Ceares, L'Arena) con El Cerillero.

⁴¹ AMG: exp. ord. n.º 5037/ 8 y 5021/6.

⁴² Para la puesta en funcionamiento de estas líneas periféricas fue preciso solicitar al Ministerio de Obras Públicas la ampliación del radio urbano aprobado en 1950 a los efectos del transporte en la ciudad. El Ayuntamiento procedió a diseñar un nuevo límite que permitiese atender a todos los núcleos rurales del Municipio. El 20 octubre de 1967 el Ministerio declaró ampliado el marco de actuación municipal a los efectos del transporte. AMG: exp. ord. n.º 5037/5.



A lo largo de estos años, se llevaron a efecto diversas medidas encaminadas a la modernización de la red, como la instauración del conductor-receptor y la supresión del cobrador (estableciéndose la entrada por la parte delantera y la salida por la parte posterior), la renovación paulatina de la señalización de las paradas y de las marquesinas, la actualización del sistema de cobro con la introducción en los vehículos de máquinas expendedoras de billetes o la supresión de las tarifas por tramos, sustituidas por el billete de precio único para cualquier trayecto (1971).

A pesar de los esfuerzos por modernizar la explotación, 1970 marcó un punto de inflexión en la etapa expansiva de la compañía, llegando a alcanzar en ese año un techo de 22'4 millones de viajeros. Desde ese máximo histórico comenzó una fase acelerada de recesión marcada por un acusado descenso en

En junio de 1973 se incorporaron al parque móvil de TUNISA 3 autobuses Pegaso 6035, 1 articulado 6035-A, 4 microbuses Avia y 1 microbús Sava. (Archivo EMTUSA)



Microbús de la línea Estación del Norte-Piles, a su paso por la calle Munuza (Muséu del Pueblu d'Asturies)



Al no estar sujetas a la concesión, la instalación de marquesinas para la comodidad del usuario del transporte público fue tardía y costeada por el municipio. (Muséu del Pueblu d'Asturies)

el volumen de viajeros transportados hasta llegar a un mínimo de 14'32 millones en 1978. De forma paralela, se produjo un deterioro generalizado en la prestación de los servicios, achacable, en parte, a la dura competencia con el vehículo privado, a la crisis económica y social que empezaba a planear sobre la ciudad, pero sobre todo a una política de empresa basada en compensar el aumento de los gastos de la explotación y el creciente desequilibrio económico reduciendo las inversiones necesarias para mejorar los servicios.

En lo que a la evolución del material rodante se refiere, TUNISA fue incrementando su parque móvil en función de las necesidades del servicio, hasta completar una dotación de 77 autobuses y 29 microbuses en 1976. Los modelos incorporados al transporte público en la ciudad, pintados inicialmente de rojo y crema, fueron variando a medida que los nuevos prototipos salían al mercado. Así, vehículos Pegaso 5010 (con motor de 125 caballos y cambio semiautomático), Pegaso 5020 y 5020A (con motor horizontal bajo el piso y cambio semiautomático), Pegaso 6021 monotral (con carrocería autoportante), microbuses Avia 4000 y Sava 5720, Pegaso 6035 y 6035A (articulados), Pegaso Comet 5062B... fueron, entre otros, algunos de los modelos que rodaron por Gijón. De otro modo, el aumento de la flota propició en 1970 la construcción de un nuevo depósito en Veriña, según el proyecto del arquitecto municipal Álvarez Sala⁴³, en sustitución de las cocheras provisionales habilitadas en el solar del viejo macelo.

⁴³ El proyecto fue ejecutado por la empresa Laca que arrendó las instalaciones a TUNISA. Con la municipalización del servicio a partir de 1978 el arrendatario pasó a ser el Ayuntamiento, quien las adquirió poco tiempo después. AMG: exp. ord. n.º 402/6.



III.2.2. LA CRISIS DE LA COMPAÑÍA Y LA MUNICIPALIZACIÓN DEL SERVICIO

La constante progresión de los costes de explotación (especialmente en los apartados de salarios, cargas sociales, suministros de carburantes y renovación del parque móvil) sin la adecuada compensación de la revisión de tarifas y la retracción continua del flujo de viajeros fue minando a lo largo de los setenta el equilibrio económico de la compañía y comprometiendo la calidad del servicio que prestaba a los gijoneses, siendo frecuentes las quejas de los ciudadanos



Los primeros autobuses articulados de la flota de TUNISA (Pegaso 6035-A) entraron en servicio en 1969. (Archivo Javier Granda)



por el mal funcionamiento de las líneas de autobuses. En la primavera de 1978 la situación económica y social de la concesionaria del servicio de autobuses se deterioró hasta llegar a un callejón sin salida. Por un lado, la empresa anunciaba públicamente sus dificultades económicas solicitando al Ayuntamiento una subida de tarifas (2 pesetas para el billete de ida y vuelta de autobús y 2 pesetas para el billete de microbús) para hacer frente a los costes de producción o amenazaba con una posible suspensión de pagos⁴⁴. Por otro lado, los trabajadores, en virtud del Decreto Ley 44/77 de 25 de noviembre sobre Política Salarial y Empleo, demandaban una subida anual de 100.000 pesetas por trabajador en función de la masa salarial de la empresa. La negativa de TUNISA a atender las demandas salariales de sus empleados (ofrecía 60.000 pesetas anuales) desembocó en una huelga que se inició el 14 de mayo y se prolongó durante 17 días, en los que quedó totalmente interrumpido el servicio. Esta conflictiva situación generó un enorme malestar en el consistorio gijonés, y comenzaron a oírse las primeras voces que reclamaban la recuperación de la concesión y la municipalización del servicio, si bien en aquellos momentos la corporación presidida por Pedro Lantero, entendía que, por su carácter de interinidad, no era el momento adecuado para abordar esta cuestión, siendo partidario de un acuerdo entre las partes⁴⁵. A lo largo de la segunda quincena de mayo las conversaciones entre los representantes sindicales y el consejo de administración de la empresa se sucedieron, pero las posturas se mantuvieron inalteradas. La situación se desbloqueó el 30 de mayo de 1978, fecha en la que la Delegación Provincial de Trabajo dictó un laudo favorable a los intereses de los trabajadores (representaba una subida salarial de 99.000 pesetas), quienes acordaron en asamblea deponer la huelga, al menos durante 48 horas, tiempo que estimaban prudente para comprobar el acatamiento del laudo por parte de la patronal⁴⁶.

A pesar de la vuelta a la normalidad en lo relativo al servicio, TUNISA incumplió el acuerdo que obligaba al pago de atrasos y a la actualización de los emolumentos para ese año. De hecho,



Billete de ida y regreso de TUNISA por valor de 10 pesetas. (Archivo Fco. Javier San José)

⁴⁴ Parece ser que el Ministerio de la Gobernación presidido por Rodolfo Martín Villa había autorizado en 1977 una subida de 1 peseta para todas las tarifas del transporte urbano, pero que en Gijón, por razones políticas de índole social, el Ayuntamiento se había negado a autorizarla, siendo ésta una de las causas esgrimidas por TUNISA para justificar su mala situación financiera. *El Comercio*, 5-7-1978.

⁴⁵ El 21 de mayo de 1978, en plena huelga de los trabajadores de TUNISA, el alcalde declaraba a un diario local que él era partidario de municipalizar todos los servicios públicos, pero consideraba que lo razonable era esperar a la corporación salida de las próximas elecciones municipales. *El Comercio*, 21-5-1978.

⁴⁶ Según explica la prensa local, TUNISA se comprometió a aceptar el laudo de la autoridad laboral porque éste obligaría al municipio a tener que revisar las tarifas, mientras que un convenio colectivo, al ser un acuerdo entre partes, no obligaba al Ayuntamiento a revisar el precio de los viajes, tal y como interesaba a la compañía. *El Comercio*, 13-5-1978.



Autobús de TUNISA n.º 81 (Pegaso 5062-B), circulando por las calles del neonato barrio del Nuevo Gijón. (Muséu del Pueblu d'Asturies)

TODAVIA NO SE VISLUMBRA UNA SOLUCION PARA NORMALIZAR LOS TRANSPORTES PUBLICOS

Ayer comenzó el estudio de los libros de contabilidad de Tunisa para saber si puede o no hacer frente a las reivindicaciones de su personal

El conflicto laboral de TUNISA que desembocó en la municipalización del servicio de transporte público, fue seguido con interés por los gijoneses a través de los diarios locales. (Diario *El Comercio*, 25-5-1978)

a 11 de junio los trabajadores no habían cobrado la nómina de mayo y tan sólo habían recibido a cuenta 5.000 pesetas. Como medida de presión, los trabajadores decidieron retener las recaudaciones durante varios días y amenazaron con un nuevo paro. La respuesta de la empresa fue enérgica y procedió al despido de varios de sus empleados y denunció en el juzgado la retención indebida de fondos. De nuevo el transporte urbano quedó paralizado, esta vez durante 11 días. Ese mismo mes de junio, TUNISA solicitó al Ayuntamiento una compensación económica para cubrir el desequilibrio financiero de los ejercicios 1977 (8 millones de pesetas) y 1978 (estimado en más de 82 millones de pesetas), ante la imposibilidad material de continuar con la prestación del servicio por falta de liquidez, petición que fue desatendida y duramente criticada por los representantes del municipio.



Interior de las instalaciones de TUNISA, en Veriña, hacia 1978. (Archivo EMTUSA)

El 3 de julio, ante la Delegación del Gobierno y en presencia de representantes de la corporación gijonesa, el comité de empresa acordó normalizar el servicio a partir del día 5 de ese mes, mientras que TUNISA se comprometió a abonar a sus empleados los salarios pendientes⁴⁷. Mediado el mes de julio, un nuevo incumplimiento de la empresa de sus obligaciones con el personal fue contestado con un anuncio de huelga general indefinida y una demanda ante la Magistratura por impago de haberes. Desde el Ayuntamiento la situación se calificaba de insostenible y se requirió notarialmente a la empresa para advertirla de que no se iba a consentir una nueva paralización del servicio público y que, de no solucionar el contencioso que tanto estaba dañando, no sólo la propia imagen de la compañía, sino la del municipio, impondría una sanción económica por incumplimiento de contrato. El pleno municipal del 11 de julio de 1978, ante la gravedad de la situación, acordó incrementar la tarifa vigente para los autobuses en una peseta y en dos para los microbuses (decisión muy cuestionada por el movimiento vecinal gijonés y que fue recibida con pataleo y silbidos en el salón de plenos) e iniciar los trámites para la municipalización del servicio.

⁴⁷ Tal y como recogió la prensa citando fuentes sindicales, al conjunto de los trabajadores se les adeudaban 4 millones de pesetas por los salarios de mayo, 7'5 por los del mes de junio, más un millón y medio concedido por el laudo y 6 millones novecientos mil pesetas por los salarios correspondientes al mes de julio. En total, más de 19 millones de pesetas, de los que había que descontar los seis millones que fueron retenidos por los trabajadores como medida de protesta. *El Comercio*, 4-7-1978.



De este modo, la creciente presión sindical y social dio sus frutos y el Ayuntamiento, ante la difícil situación de los trabajadores y para evitar que una prestación de tanta importancia fuese suspendida, decidió rescatar la concesión y municipalizar el servicio (29 de julio de 1978), pasando a constituir la sociedad privada municipal con el nombre de Empresa Municipal de Transportes Urbanos de Gijón, S.A., cuyo objeto era “la prestación de toda clase de servicios de transportes urbanos de viajeros dentro del casco urbano del Concejo de Gijón”. A partir del mes de agosto los autobuses gijoneses pasaron, pues, a ser gestionados por el Ayuntamiento, quedando al frente de la gestión Jaime Salgado Estrada. El 14 de noviembre de 1978, el Ayuntamiento en Pleno ratificó el acuerdo, aprobando sus estatutos⁴⁸. Unos días después, la prensa local recogía en titulares: la Empresa Municipal de Transportes ya no pierde dinero⁴⁹.

⁴⁸ AMG: exp. ord. n.º 5021/ 27; 5037/ 2; 5037/ 4 y 5039/ 39.

⁴⁹ Según declaraba el gerente de EMTUSA, al margen del pago de los atrasos pendientes de TUNISA, el servicio no era deficitario, pues habían subido las recaudaciones medias diarias, debido, principalmente, a una mayor asistencia de las líneas, al cumplimiento de horarios, a los ajustes en varias líneas y al esfuerzo de los trabajadores.

Modelo de marquesina que comenzó a instalarse a comienzos de la década de 1970. (Archivo EMTUSA)





Empresa solidaria

Tanto la empresa como entidad social como sus trabajadores siempre se han significado por su compromiso social y carácter solidario. En este sentido es de destacar la puesta en marcha, en 1993, de una política explícita de apoyo al transporte público con países o colectivos sociales especialmente necesitados en esta materia. Esta política de fraternidad se concretó en la donación a la isla de Cuba de ocho vehículos retirados del servicio, a los que se añadieron otros tres al año siguiente y otra docena entre 1997 y 1999. En el año 2000 la política solidaria se retomó con el envío de ocho unidades a las que se sumaron otras cinco cuatro años después. La última remesa para Cuba, compuesta por dos autobuses Mercedes 0405, fue embarcada en El Musel en 2008. La mayor parte de esta flota sigue prestando servicio en la provincia de la Ciudad de La Habana y continúa luciendo la estética característica de los autobuses gijoneses.

El país caribeño no fue el único destinatario de los envíos solidarios. A través de la Asociación de Amigos del Sáhara, el pueblo saharauí asentado en los campamentos de Tindouf (Argelia) recibió varios vehículos de EMTUSA entre 1994 y 1997. Otra organización no gubernamental, Mensajeros de la Paz, hizo posible que la República de Benín se beneficiase de la solidaridad de la empresa municipal, materializada en el envío de cuatro autobuses destinados al transporte escolar en aquel empobrecido país del África Occidental. También partieron hacia el continente africano otros tres vehículos que EMTUSA donó en 2003 a Cabo Verde, con destino a la realización de servicios de transporte público en la ciudad de Praia, capital del país, dentro de una campaña organizada por el Ayuntamiento de Corvera. En ese mismo año se entregaron a la Asociación de Amigos del Pueblo Palestino "Al Fatah" igual número de autobuses retirados de las calles gijonesas.

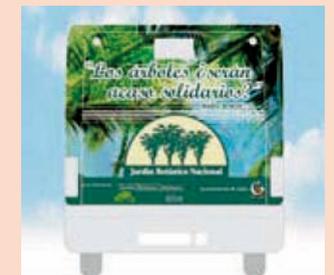
Los vehículos autobuses municipales retirados del servicio pero con vida útil acreditada no sólo viajaron a países lejanos, sino que algunos de ellos fueron donados a distintos municipios asturianos como medida de apoyo al transporte público. Así, en 2005 y 2008 se entregaron vehículos a los ayuntamientos de Valdés, Tineo, Mieres y Pravia.

[Arriba] En 1993 se enviaron a Cuba varios autobuses articulados (6035-A) que habían sido adquiridos a la MT madrileña en 1982. (Joaquín Pañeda)

[Derecha] (Archivo Modeltrans)



Diseño de la rotulación incorporada al autobús donado al Jardín Botánico de La Habana. (Diseño Bittia)





IV
La Empresa
Municipal de
Transportes
Urbanos de Gijón
(EMTUSA)

Fachada de las nuevas instalaciones de EMTUSA, en Los Campones.
(Arnaud Späni)



IV. LA EMPRESA MUNICIPAL DE TRANSPORTES URBANOS DE GIJÓN (EMTUSA)



(Arnaud Späni)

Con la constitución de la empresa municipal a finales de 1978 se abrió un nuevo capítulo en la historia del transporte urbano en Gijón determinado por la gestión pública del servicio de autobuses. La política emanada de la nueva organización, aunque bajo la forma de empresa privada municipal, puso el acento en recuperar la confianza de los gijoneses en el transporte colectivo y en modernizar la explotación, al objeto de mejorar la calidad del servicio de acuerdo con las nuevas exigencias de la población. De igual modo, desde el poder municipal se reforzó el carácter social del transporte colectivo, impulsando iniciativas conducentes a cubrir las demandas de movilidad de todos los grupos y sectores sociales. La apuesta por el mantenimiento de tarifas contenidas, una amplia oferta de modalidades de abonos (trabajadores, estudiantes, jubilados, sociales, jóvenes, usuarios, etc.) y el empeño constante en acercar el autobús a todos los rincones del municipio (manteniendo líneas rurales de baja ocupación y poniendo en marcha otras nuevas), fueron otras de las constantes de la política social de EMTUSA desde sus inicios.

Quizás una de las decisiones municipales más trascendentes acometidas en esa dirección haya sido la firma en 1979 del Acuerdo para la Planificación del Transporte Público, por el cual el Ayuntamiento se comprometió a aplicar un sistema de protección al usuario mediante la subvención de un porcentaje del precio del billete o tarifa de equilibrio. Desde ese momento, el municipio garantiza la calidad de la prestación y el equilibrio económico del sistema de transporte urbano sin que la empresa tenga que gravar los viajes con una elevada tarifa con la que sufragar los crecientes costes de explotación.



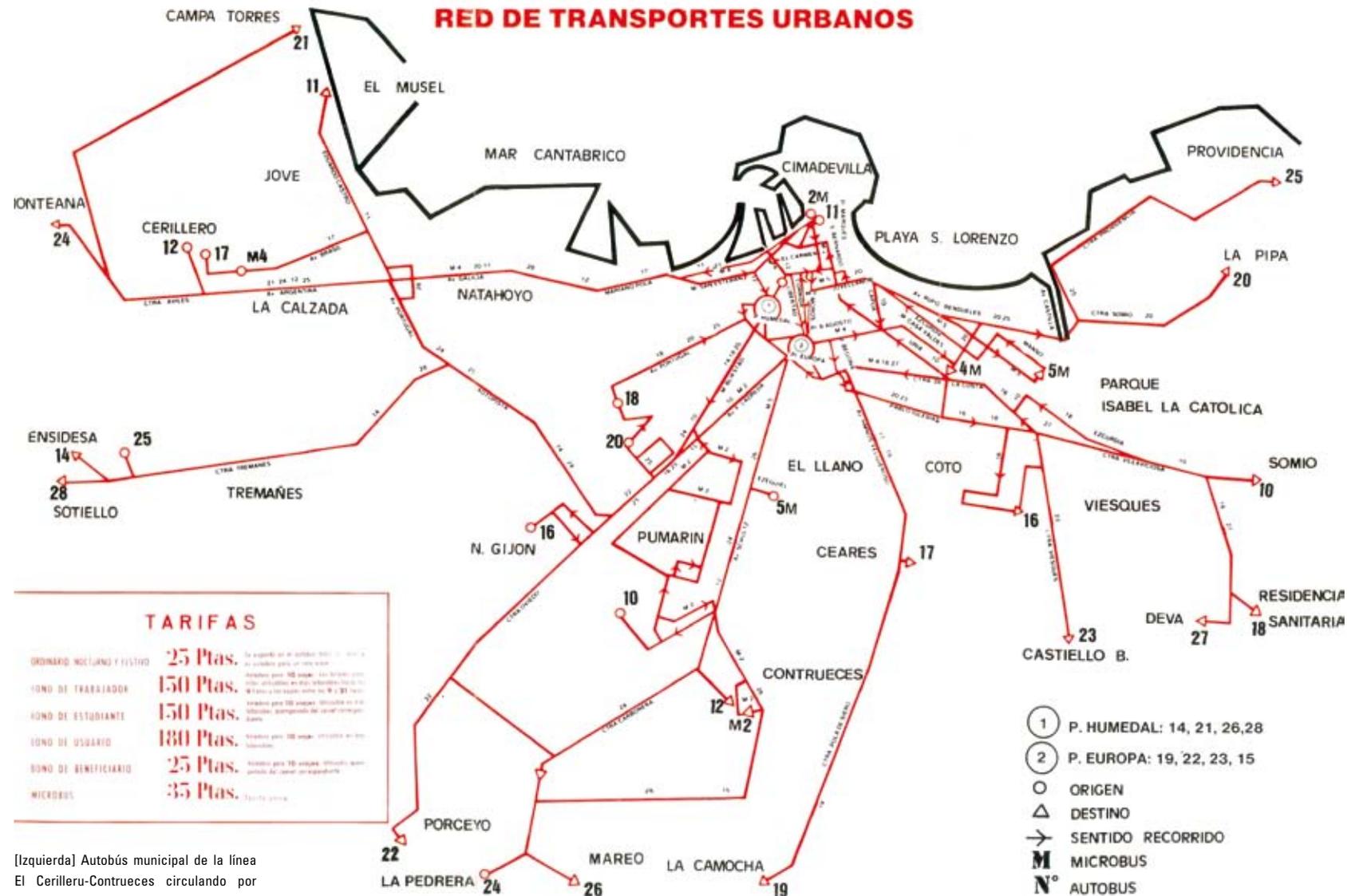
Modelo de abono en papel destinado a estudiantes, en vigor hasta 1992. (Archivo EMTUSA)



Parte de la flota de autobuses adquirida a TUNISA en 1978. (Archivo EMTUSA)



La rescisión de la concesión del servicio de autobuses y la posterior municipalización de la prestación supuso para el municipio un fuerte desembolso económico (superior a los cien millones de pesetas) con el que hacer frente a la compra del material móvil e instalaciones de TUNISA y al pago de los haberes pendientes del personal; y, al tiempo, un considerable esfuerzo de planificación para reflotar y modernizar una empresa descapitalizada y cuya política de servicios había tenido efectos disuasorios sobre la demanda, llegando a registrar en 1978 una retracción del volumen de tráfico del 63% respecto a 1970. A partir de 1979, EMTUSA tuvo que reorganizar la densa y compleja red que se había ido tejiendo a lo largo de las décadas de los sesenta y setenta, formada por nueve líneas regulares (Musel, El Cerillero-Contrueces, Pumarín-Somío, Tremañes, Universidad Laboral-Residencia, Piles-Somío, Rocés, Nuevo Gijón-Coto, El Natahoyo-Ceares), diez especiales (Porceyo, Puaó, Castiello, La Providencia-L'Alto l'Infanzón, La Campa Torres, Vega, La Pedrera, Sotiello y ENSIDESA) y cinco de microbuses (Estación, El Llano, Pumarín, El Cerillero, El Llano-Avda. de Castilla).





Por lo que respecta al personal que pasó a formar parte de EMTUSA, en el momento de la municipalización el número de efectivos ascendía a 276, repartidos entre la administración (1 jefe de negociado, 3 oficiales de primera, 2 oficiales de segunda y 4 auxiliares administrativos), tráfico (2 jefes de servicio, 9 inspectores, 16 cobradores, y 194 conductores), taller (1 jefe de taller, 1 encargado de equipo, 6 oficiales de primera, 7 oficiales de segunda, 8 oficiales de tercera, 3 engrasadores, 4 mozos de taller, 6 aprendices y 1 encargado de la limpieza) y auxiliares (2 servicio médico, 2 vigilantes y 2 lavacoches). En cuanto al parque móvil, la flota adquirida a TUNISA se componía de 106 vehículos, 30 adscritos a la concesión y el resto aportados por el concesionario para mejorar el servicio. De ellos, 76 eran autobuses Pegaso de los modelos 5010 (3), 5020 (1), 5022 (2), 5051 (1), 5040 (1), 5062 (2), 5062 B (27), 6021 (9), 6035 (3), 6035 A (6), 6035/4 (21) y 30 microbuses Avia 4000 (27) y Sava 5720 (3). La media de edad del conjunto del material móvil era ligeramente superior a los siete años, con 21 coches que tenían más de diez años de antigüedad⁵⁰.

En el parque móvil adquirido a TUNISA en 1978, todavía había varias unidades del Pegaso 6021-A, como el de la imagen, que habían entrado en servicio en 1964. (AMG colección Patac)



⁵⁰ AMG: exp. ord n.º 5021/27.



IV.1. LA ETAPA DE CONSOLIDACIÓN DE EMTUSA (1979-1989)



El nuevo modelo de autobús Pegaso 6038 se incorporó al parque móvil de EMTUSA en 1981. (Archivo Modeltrans)

En este primer periodo de la vida de EMTUSA dos fueron los objetivos que la gerencia se fijó como prioritarios. Por un lado, invertir la tendencia negativa en el movimiento de viajeros, y por otro, la consolidación económica de la empresa. Para recuperar la confianza de los ciudadanos y revalorizar la depauperada imagen de los autobuses gijoneses se dio prioridad a la mejora del servicio a través de la modernización de la flota, adquiriendo nuevos y modernos vehículos con los que aumentar la comodidad y seguridad del usuario, y proyectando cambios en el diseño de la red para hacerla más eficaz. Del mismo modo, se hizo un esfuerzo importante por mejorar aspectos tan sensibles para el viajero como el cumplimiento de los horarios fijados o el incremento de la frecuencia de paso. No obstante, es necesario señalar que la velocidad comercial de los autobuses está muy condicionada por factores ajenos a la explotación, como las características de la trama urbana, la conflictividad social (los ochenta son años muy duros en ese sentido por las reconversiones naval y siderúrgica), la ejecución de obras en puntos de la red o la concurrencia con el vehículo privado, entre otras contingencias. Por lo que a la viabilidad financiera de la empresa se refiere, las medidas se centraron en tratar de mantener los costes de la explotación en los márgenes de la gestión privada y en aumentar la rentabilidad y la productividad proyectando una organización más eficiente de la red de líneas.



Los primeros autobuses de la casa Scania, modelo N-113 fueron adquiridos en 1986. (Archivo EMTUSA)

Durante este periodo, otras actuaciones encaminadas a consolidar los resultados económicos fueron la potenciación del trabajo en el taller y de los servicios contratados a empresas y escolares. Según el criterio de la gerencia, este tipo de servicios permitían, sin alterar la estructura de la compañía, rentabilizar las unidades más antiguas del parque móvil (aquellas que no eran aptas para los servicios regulares) y reducir los kilómetros recorridos eliminando viajes que habría que realizar en una línea regular y cuyo nivel de ocupación sería bajo. Asimismo, permitían disponer de una flota de reserva para utilizar en caso de necesidad y actuaban como reguladores de la oferta privada evitando precios abusivos⁵¹.

Pese a la mejora en la gestión y el acierto de las medidas económicas con las que se consiguió reducir el desequilibrio financiero y dar estabilidad a la empresa, la política de rentabilidad social y protección al usuario impulsada por el Ayuntamiento condicionó la existencia de balances positivos a lo largo del periodo. La popularización de los abonos de usuario (con una rebaja del 33% sobre el billete ordinario), los pases de libre circulación para jubilados (4.000 expedidos en 1980), el aumento de los beneficiarios del carné de estudiante, la congelación de tarifas (o su aplicación tardía en el último tramo del año) y el mantenimiento de líneas periféricas de largo recorrido y escasa demanda fueron determinantes en la disminución de los ingresos anuales de la compañía⁵². La retracción de los desplazamientos

por trabajo (una de las motivaciones principales de los viajes) por la crisis económica que extendió su negra sombra sobre la ciudad a lo largo de la década de los ochenta, y el incremento de los costes de explotación (entre ellos los derivados de la actualización de los convenios colectivos en los que se mejoraron las condiciones laborales y económicas del personal) fueron otros factores que condicionaron la existencia de mejores resultados en el periodo.

IV.1.1. LA REORDENACIÓN DE LA RED Y EL AUMENTO DEL TRÁFICO

La pérdida constante de viajeros que se venía registrando desde mediados de los setenta imponía la necesidad de introducir cambios radicales en el esquema de la red para aumentar su eficiencia y conseguir un incremento de los niveles de ocupación. Se estudiaron las características de la demanda y se fue replanteando el diseño de los itinerarios para acomodarlo paulatinamente a las necesidades de la población. Entre las primeras iniciativas tomadas en este sentido cabe destacar el aumento de los kilómetros recorridos en zonas urbanas en expansión como Pumarín, Contrueces, el Polígono Pumarín, Nuevo Jove o Rocés, y el primer intento de ordenación de las líneas rurales, optimizando los recursos y creando servicios nuevos allí donde la demanda lo justificaba. Así, en 1979 se puso en explotación la línea 27 a Sotiello (posteriormente integrada en la línea 14 Tremañes-Providencia), al año siguiente se unificaron las líneas 24 y 26, que comunicaban la ciudad con la barriada de Montiana y con la parroquia de La Pedrera, respectivamente (poco tiempo después fue continuada hasta Mareo), y en 1982 entró en funcionamiento la número 28, Plaza del Carmen-Deva.

En las líneas urbanas, los cambios más significativos acometidos en la organización de la red tuvieron lugar entre 1981 y 1985. En estos años, buscando aumentar la rentabilidad del sistema y la calidad del servicio al usuario, se abordó la unificación de las líneas 14 (Plaza de L'Humedal-Tremañes) y 25 (Plaza de L'Humedal-Providencia), constituyéndose la línea Tremañes-Providencia-L'Alto l'Infanzón (seriada con el número 25); también se prolongó



⁵¹ Empresa Municipal de Transportes Urbanos de Gijón: Memorias 1979 y 1980.

⁵² Empresa Municipal de Transportes Urbanos de Gijón: Memoria 1980, 1981 y 1982.



la número 18, que unía el centro (Álvarez Garaya) con la del Hospital de Cabueñes, hasta el Polígono Pumarín (barrio en fase avanzada de ocupación en aquellos momentos), donde se emplazó la cabecera de la línea. En este periodo también se reordenó la comunicación entre los barrios de Rocés y El Coto con la unión de las líneas número 15 (Plaza de Europa-Rocés) y número 16 (Nuevo Gijón-Coto), materializada en una nueva línea número 15: Rocés-Nuevo Gijón-Coto, mejor equipada y con mayor frecuencia de paso. Igualmente, para cubrir la comunicación con la primera gran superficie comercial establecida en Gijón, se abrió al tráfico la línea Plaza de Europa-Alcampo (1984), servicio que se convirtió en especialmente rentable.



Microbús Avia 4000, seriado con el número 5 de la línea Ezequiel-Avda. de Castilla. (Archivo CCOO EMTUSA)

Otra mejora sustantiva fue la retirada, entre 1982 y 1983, de las líneas de microbuses que ya no eran rentables económica ni socialmente (la número 1, Estación del Norte-Piles fue suprimida en 1982; al año siguiente desaparecieron la número 2, Plaza del Marqués-El Llano; la número 3, Pumarín-Coto; y la número 6, Polígono Pumarín-Somió) y la sustitución de las unidades Avia 4000 y Sava por autobuses Pegaso Comet 5026 (de mayor capacidad y mejores prestaciones) en las líneas 4 (Nuevo Jove-Los Campos) y 5 (El Llano-Avda. de Castilla), en las que la demanda aún tenía cierta importancia. En la Memoria de 1984 encontramos las claves para entender el ocaso de unos vehículos que marcaron una época en el transporte colectivo de la ciudad y que todavía son recordados con cierta nostalgia por quienes los utilizaron: “las líneas de microbuses, por la capacidad de los vehículos, su motor y cambio de velocidades, por su sistema discrecional de subida y bajada de viajeros y su habitual recorrido por las calles céntricas de difícil tráfico, son altamente deficitarias”. Los populares microbuses, otrora símbolos de modernidad, dejaron de circular definitivamente por las calles de Gijón en 1989 con la sustitución de la línea 5 por un nuevo servicio de autobús (número 20) que ponía en relación las zonas de Contrueces y Somió a través de la carretera del Piles.

Todos estos cambios flexibilizaron y actualizaron la oferta y tuvieron su reflejo inmediato en el aumento de la velocidad



comercial, de suerte que ésta pasó de 11'30 km/h en 1979 a 12'78 en 1987. A partir de este año, como consecuencia de las obras de construcción de la Autovía de El Musel y de un repunte de los conflictos laborales, la tendencia alcista sufrió un ligero retroceso y se situó en 12'35 km/h en 1989. Las reformas iniciadas por el Ayuntamiento para modernizar la obsoleta y mal vertebrada trama viaria y el avance en la gestión del tráfico en la ciudad por parte de la Oficina Municipal de Tráfico repercutieron positivamente en la recuperación de este indicador⁵³.

A la vista de los datos sobre la evolución del volumen de tráfico en este primer estadio de la vida de EMTUSA, se puede afirmar



que las mejoras procuradas en el conjunto de las líneas y el mantenimiento de las tarifas en términos de protección social se mostraron muy efectivas en la recuperación de la confianza de los gijoneses en el transporte público e incentivaron notablemente su utilización. Tal es así, que de los 22.806.652 viajeros movidos en 1980 se pasó a 24.761.463 en 1985 y a 25.775.834 en 1989. Entre 1983 y 1985 se advierte un ligero retraimiento del tráfico, asociado, sin duda, a la recesión económica y al convulso clima social que se vivió en la ciudad en esos años con motivo de la profunda reconversión industrial de los astilleros de la bahía gijonesa. Las manifestaciones y movilizaciones del sector naval,

Quema de un autobús municipal en la calle Mariano Pola durante una protesta del sector naval en 1988. (Juanjo Arias)

⁵³ Obras como la glorieta de Foro y su paso subterráneo, la conexión de El Llano con El Coto a través de la calle Pérez de Ayala o la primera ordenación de L'Humedal, por donde transitaban más de veinte autobuses a la hora, tuvieron especial relevancia en la mejora de la explotación de la red. Por otro lado, la gestión informatizada de la red semafórica controlada por el Servicio de Tráfico y Regulación supuso un avance notable en la gestión del tráfico interior, permitiendo ajustes en la red que redundaron en una mayor fluidez circulatoria.



aparte de imposibilitar el normal funcionamiento de muchas de las líneas (con la repercusión económica que esto suponía para la empresa) ocasionaron un serio quebranto al patrimonio de EMTUSA por la pérdida de cuatro vehículos (2 Pegaso 6035, un Pegaso 6038 y un Pegaso Comet) valorados en 26 millones de pesetas⁵⁴.

En lo que a la ocupación de las líneas se refiere, las que registraban un mayor volumen de tráfico seguían siendo la número 12 (El Cerillero-Contrueces, 4.117.268 viajeros en 1989) y la número 10 (Pumarín-Somió, 3.748.221 en ese mismo año), líneas que aportaban una parte sustancial de los ingresos asociados al tráfico de EMTUSA. Otros servicios con movimientos superiores al millón de viajeros en 1989 fueron: la número 15 (Roces-Coto, 2.147.748), la número 17 (Ceaes-Nuevo Jove, 1.534.953) y la número 18 (Polígono Pumarín-Residencia, 1.566.147). Por debajo del millón de usuarios, pero con una considerable ocupación, se situaban las líneas número 19, Ambulatorio-Vega; la número 20, Contrueces-Somió; la número 25, Tremañes-Providencia-Infanzón; y la número 24, Monteana-La Pedrera. Por contra, los servicios Plaza del Carmen-Deva, Plaza de Europa-Porceyo o Plaza de L'Humedal-La Campa Torres apenas llegaban a los cien mil viajeros al año⁵⁵.

Autobús municipal (Pegaso 6420) de la línea Pumarín-Somió, pintado en blanco con rayas rojas



⁵⁴ El finado alcalde de Gijón José Manuel Palacio remitió un escrito al Ministerio del Interior y al de Administraciones Públicas, lamentándose de la pasividad de las fuerzas del orden ante la quema de autobuses con ocasión de los conflictos laborales en la bahía gijonesa. En el mismo se reclama al Ministerio de Administraciones Públicas una indemnización por el quebranto económico para el patrimonio municipal. AMG: exp. ord. n.º 5039/42.

⁵⁵ Empresa Municipal de Transportes Urbanos de Gijón: Memorias 1979-1989.



Imagen de la desaparecida oficina de atención al usuario sita en la calle Palacio Valdés. (Archivo EMTUSA)

Al margen del diseño de la red de autobuses, pero en estrecha relación con la mejora de la calidad del servicio público, hay que destacar la inauguración, al inicio de la década de los ochenta, de la primera oficina de atención al usuario de EMTUSA, instalada en la Plaza de L'Humedal y atendida inicialmente por un inspector. Las pequeñas dependencias de L'Humedal, se convirtieron pronto en un punto de referencia para el público y en un entrañable mentidero para los trabajadores; en ellas se informaba a los usuarios sobre horarios, tarifas, frecuencias y, al tiempo, era utilizado por los inspectores para facilitar los letreros a los autobuses y para dar todo tipo de avisos a los conductores. Otros hechos significativos para la historia menuda de la empresa durante este periodo fueron la llegada en 1984 de los primeros ordenadores con los que agilizar la gestión empresarial; la adquisición, en ese mismo año, de las primeras marquesinas destinadas a la zona rural del concejo, o el cambio de imagen de los autobuses que, a partir de 1987, estuvieron pintados en blanco con franjas rojas⁵⁶.

Menos beneficios y alegrías reportó a EMTUSA el servicio de la grúa, del cual tuvo que hacerse cargo en 1981 y que se convirtió en “un nuevo canal generador de pérdidas” asociadas, sobre todo, a que la prestación se efectuaba con personal “excesivamente cualificado” (policías municipales) y a la baja rentabilidad económica del mismo para la empresa, ya que sólo se transfería el 60 % de la tarifa cobrada. Por otra parte, la falta de espacio en el parque de máquinas donde alojar los vehículos retirados de la vía pública generó un conflicto añadido a la empresa. En 1988, EMTUSA se liberó definitivamente de este oneroso servicio.

⁵⁶ AMG: exp. ord. n.º 5564/9.



IV.1.2. LA RENOVACIÓN DEL MATERIAL MÓVIL

Entre las medidas puestas en marcha para modernizar la explotación, quizás una de las que más han contribuido a poner en valor la imagen de EMTUSA ha sido la constancia en la renovación del parque móvil. La disponibilidad de vehículos cada vez más cómodos, seguros y rápidos suponía un incentivo añadido para el uso del autobús. Por ello, desde 1978, la modernización de la flota fue una parte esencial en la estrategia de captación de viajeros y en la política de protección al usuario.



Vista aérea de la construcción del depósito de Veriña. (Archivo EMTUSA)

En 1979 comenzó una campaña de retirada de las unidades más vetustas del parque, aquellas que habían entrado en servicio en los primeros sesenta: Pegaso 5010, 5040, 5022, 6021 A, los primeros Comet y los microbuses Avia y Sava de mayor edad, al tiempo que se procedía a la adquisición de nuevos vehículos. Entre 1979 y 1984 se incorporaron al depósito de Veriña cuarenta autobuses: 12 Pegaso 6035, de tres puertas con motor de 185 caballos iguales a los existentes, 4 articulados de ese mismo modelo adquiridos de segunda mano a la EMT de Madrid en 1981 (con motivo del Mundial de fútbol de 1982), 1 Avia adaptado en el taller de la empresa para el transporte de discapacitados y 23 unidades del nuevo modelo Pegaso 6038⁵⁷.

El Pegaso 6038, que empezó a rodar por Gijón en 1981, incorporaba un diseño más novedoso y adaptado a las nuevas exigencias del servicio: disponía de dos puertas de una sola hoja (suprimía la trasera asociada a la figura del cobrador), lo cual favorecía notablemente el acceso al autobús y presentaba como novedad un amplio espacio central sin asientos situado frente a la puerta de salida. Otra característica que los diferenciaba de los modelos anteriores era la mayor iluminación natural, al disponer de ventanas más amplias. Además, estos vehículos estaban equipados de un motor de 200 caballos y cambio semiautomático sin embrague.

⁵⁷ Empresa Municipal de Transportes Urbanos de Gijón: Memorias 1979-1985.



Microbús Avia, adaptado en los talleres de EMTUSA para el transporte de minusválidos. (Archivo Modeltrans)

En 1986 se reanudó el programa de renovación de la flota con la compra de 12 autobuses, entre ellos los primeros 7 coches de la marca Scania incorporados a la red gijonesa. Estos vehículos, carrozados por Castrosua, suponían una ruptura con los modelos al uso por lo novedoso de su diseño y por sus mayores capacidad, confort y seguridad. Tenían el motor en la parte trasera del vehículo, cambio automático y estaban pensados para hacer más cómodo el trabajo del conductor. Los otros coches eran 4 Pegaso 6038 y un prototipo del nuevo modelo salido de las instalaciones de ENASA: el Pegaso 6420, carrozado por Jorsa. En 1987 y 1989 continúan las bajas del material más obsoleto del parque; en compensación, se adquirieron 17 nuevos autobuses: 8 Pegaso 6420 y 9 Scania⁵⁸.



Autobús Pegaso 6420, carrozado por Jorsa, adscrito a la línea Pumarín-Somío. (Archivo Modeltrans)

Al finalizar esta etapa de la historia de EMTUSA, el número de efectivos del parque móvil era de 109 vehículos (106 autobuses y 3 microbuses) con una edad media de 9'68 años. La elevada media se explica en razón de la compra de los cuatro articulados de gran edad en 1981 y por la imposibilidad de incorporar nuevas altas en los años 1982, 1985 y 1988 por falta de presupuesto.

Aparte de la adquisición de nuevos autobuses, la renovación de la flota se llevó a cabo, en buena medida, en los talleres de la empresa, con el mantenimiento y reparación de vehículos antiguos. La medida pretendía, por una parte, aumentar la

⁵⁸ Empresa Municipal de Transportes Urbanos de Gijón: Memorias 1985-1989.



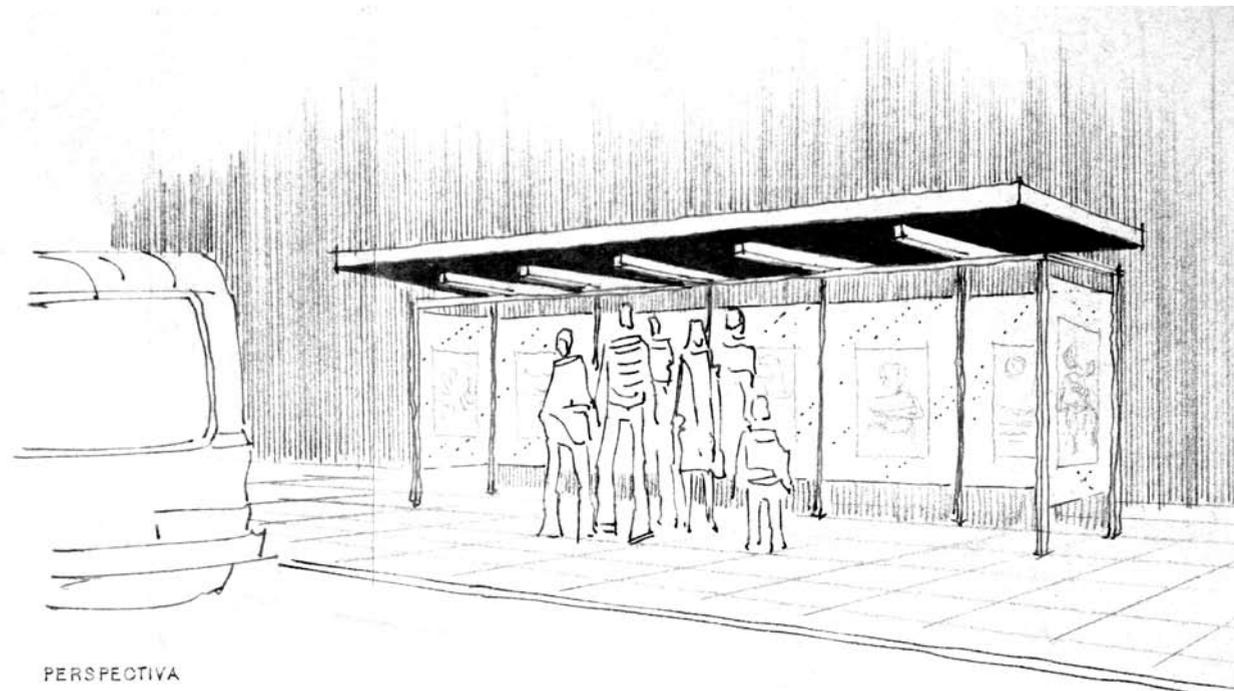
productividad del personal propio y, por otra, controlar el gasto de mantenimiento y conservación del material circulante. Así, en los talleres de EMTUSA se carrozaron íntegramente más de veinte vehículos (entre ellos los cuatro articulados madrileños), se hicieron grandes reparaciones de motores y se sustituyeron muchos de los tradicionales e incómodos asientos de “palmadera” por otros más modernos de “gutapercha”.



Autobús de la línea 18, Nuevo Gijón-Hospital de Cabueñes estacionado en la parada de final de línea. (Archivo EMTUSA)

IV.1.3. LA EVOLUCIÓN DE LA PLANTILLA

En lo que a la estructura profesional de la plantilla se refiere, ésta se mantuvo sin alteraciones desde 1978 (salvo la creación del servicio de la grúa) integrada por las secciones de administración, inspección, conducción, taller, garaje y servicios auxiliares. El número de empleados de la empresa en esta primera etapa de su historia, osciló entre los 289 de 1979 y los 318 de 1989 y la edad media era ligeramente inferior a los 44 años. La relación más abultada, correspondió en pura lógica al personal de movimiento (llegando a alcanzar el máximo en 1989 con 228 conductores), seguido del taller (43 en 1980), garaje (26 en 1988), inspección (14 en 1980) y servicios. Desde el prisma del personal, quizás el hecho más relevante haya sido la puesta en marcha en 1984 de un plan de jubilaciones para los mayores de 62 años, con el que se pretendía reducir el número de activos hasta adecuarlo a la reorganización de los servicios y de la flota.



PERSPECTIVA

IV.2. LA ETAPA DE CRECIMIENTO Y MODERNIZACIÓN DE LA EMPRESA (1990-2009)

Superados los difíciles tiempos de la municipalización y afianzada la confianza de los gijoneses en el transporte público, EMTUSA comenzó un proceso gradual de adaptación de su estructura organizativa a los retos que imponía una ciudad inmersa en un proceso continuo de transformación, y cuya manifestación más evidente fue el cambio de los hábitos tradicionales de movilidad urbana y de localización de la población gijonesa. A lo largo de la década de los noventa, Gijón sufrió un intenso proceso de remodelación urbana que se materializó en la recuperación de los sectores de la ciudad más degradados (El Llano, Cimavilla, Poniente, Tremañes, etc.), en la aparición de espacios urbanos de nueva construcción (Moreda, Viesques, Montevil, etc.) y en la dotación de infraestructuras y equipamientos públicos

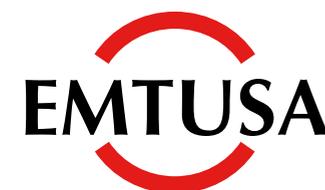
Modelo de marquesina diseñado por el arquitecto municipal Enrique Álvarez Sala en 1972, muy similar al actual proyectado por el reconocido arquitecto Norman Foster. (AMG exp. ord. 6578-12)



diversos (Campus Universitario, playas de Poniente y L'Arbeyal, Parque Arqueológico Natural de La Campa Torres, Jardín Botánico Atlántico, Laboral Ciudad de la Cultura, Villa Romana de Veranes, etc.). En resumen, en la ciudad aparecieron nuevos focos de movilidad y pautas de comportamiento social distintas que obligaron a una intensa reorganización de los servicios ofertados y de la propia estructura de la empresa.

Los rasgos definitorios de esta nueva etapa en la historia de EMTUSA, que inició su andadura en 1990, son: la apuesta por la innovación tecnológica como instrumento para mejorar la calidad del servicio público, la implantación de la planificación estratégica (a través de los Planes Cuatrienales de Empresa), junto con la redefinición constante del diseño de la red y de los cuadros de personal para ajustar el tamaño de la empresa al nivel de requerimiento de los servicios. En materia económica, la principal preocupación de la gerencia a lo largo de los últimos diecinueve años ha sido la de mantener el desequilibrio financiero dentro de unos márgenes que no comprometiesen la modernización de las prestaciones ni la calidad del servicio público. Las medidas adoptadas en esa dirección se encaminaron hacia la contención del gasto corriente y a la reducción de los servicios contratados, por cuanto éstos absorbían cuantiosos recursos humanos y materiales (generaban la mayor parte de las horas extraordinarias) y su rentabilidad era más bien escasa. Con el fin de recortar los costes estructurales (y actualizar el parque móvil), se acometió igualmente una reducción de la flota operativa de autobuses, que pasó de 107 unidades en 1990 a 85 en 2000, para llegar a los 98 vehículos en 2009.

Con la puesta en marcha de los Planes Cuatrienales de Empresa (tres aprobados entre 1990 y 2003) se pretendía desterrar la improvisación en la gestión de los recursos de la empresa, definiendo previamente los objetivos a alcanzar en el periodo de vigencia de los planes y concretando las inversiones y los programas a desarrollar para cumplirlos.



En el año 2002 EMTUSA renovó su imagen corporativa, que pasó a incorporarse a todos los elementos de la flota. (Archivo EMTUSA)

Otras estrategias puestas en juego para modernizar la explotación y mejorar la calidad del transporte público en la ciudad fueron la renovación constante del material móvil (con la adquisición de vehículos cada vez más modernos, capaces y adaptados para todos los viajeros), la estimulación del trabajo en el taller (con el objetivo de atender con diligencia y dentro de la empresa todas las reparaciones) y la potenciación progresiva de los servicios de atención al usuario, con lo que se mejoró la calidad del servicio y la imagen de la empresa entre los gijoneses. En este sentido es preciso resaltar los beneficios que reportó la campaña de renovación de la imagen corporativa acometida en 2002. Su aplicación permitió homogeneizar la señalética interior y exterior de los autobuses, normalizar el uso correcto de los soportes publicitarios y mejorar considerablemente el atractivo del transporte público en la ciudad. La imagen corporativa de la compañía salió reforzada y los gijoneses pronto incorporaron el círculo rojo recortado en el que se encajan las siglas EMTUSA escritas en negro a la iconografía representativa de la ciudad de Gijón. Respecto de la preocupación por mejorar los servicios de atención al cliente, en los que colaboran todos los departamentos de la empresa, un hito importante fue la habilitación de la oficina de atención al ciudadano, ubicada en el paseo de la Infancia, donde se tramitaban las reclamaciones y sugerencias de los usuarios, se recogían los objetos perdidos, además de posibilitar la adquisición y recarga de títulos de transporte.

Del mismo modo, la apuesta por la formación continuada de los trabajadores (en el año 2000 se firmó el primer Plan de Formación, Prevención y Calidad y en 2008 se realizaron 1.683 horas de formación para todo el personal) fue otra pieza clave en relación con la modernización de EMTUSA.

Por lo que respecta a la política tarifaria, se mantuvieron los criterios de rentabilidad social y protección al usuario, potenciando la utilización de una amplia oferta de abonos con significativos descuentos respecto al billete ordinario. Al mismo



La renovación de la imagen corporativa de EMTUSA incluyó la modernización de la señalética interior de los autobuses. (Archivo EMTUSA)

tiempo, se tendió a ajustar el precio del viaje ordinario al coste real de explotación, con subidas anuales que oscilaron entre las 5 y 10 pesetas, durante el periodo de vigencia de la peseta, y de 10 céntimos desde la entrada en vigor del euro. El precio del billete ordinario se mantuvo en 1 euro entre 2006 y 2008 y pasó a costar 1'10, en 2009. Esta política pensada para estimular el uso del transporte público y beneficiar al usuario habitual del autobús comenzó a ser efectiva a mediados de los años noventa, momento en el que el uso de los abonos empezó a desplazar al dinero efectivo como principal forma de cancelación de los viajes⁵⁹. Las tarjetas abonos, aparte del ahorro en las tarifas, posibilitaron los transbordos (durante 45 minutos), lo que fue muy beneficioso para los usuarios obligados a este tipo de operaciones al ahorrarse el precio de un nuevo billete. Estas mejoras se enmarcan en la política de fidelización de clientes de EMTUSA, otro de los objetivos estratégicos de la empresa. Debe tenerse en cuenta que la implantación de estas medidas y otras encaminadas a la modernización de la propia estructura productiva de la empresa son posibles, en buena medida por el compromiso del consistorio gijonés con el transporte público de calidad, hecho que se refleja en el esfuerzo inversor, con aportaciones periódicas de capital para hacer frente al coste social de la prestación.



(Juan Carlos Tuero)

⁵⁹ A lo largo de la década de 2000 el incremento en el número de usuarios que se beneficiaron de algún tipo de tarifa bonificada respecto al billete ordinario ha ido en aumento, hasta situarse en un porcentaje superior al 70%.

IV.2.1. EL DESARROLLO CONTEMPORÁNEO DE LA RED

Los cambios urbanísticos y demográficos acontecidos en la ciudad a lo largo del último decenio introdujeron notables modificaciones en la demanda del transporte urbano en la ciudad. En respuesta a las nuevas necesidades de movilidad de los gijoneses, EMTUSA fue mejorando, ampliando y flexibilizando la oferta de servicios, tratando de superar el tradicional esquema radial del sistema con el diseño de una nueva red de tipo capilar, basada en unos ejes directores que comunican los principales centros de generación de tráfico, complementados con otros ejes de segundo orden, favorecedores de la movilidad en sentido transversal.

En 1991, con la puesta en marcha del primero de los Planes Cuatrienales de Empresa (1991-1994), se dan los primeros pasos para reorganizar una red compuesta por multitud de servicios especiales y 17 líneas regulares. Entre las primeras medidas adoptadas destaca el recorte paulatino de los servicios contratados (especialmente los de escolares y trabajadores) en beneficio de las líneas urbanas, que verán incrementarse en un 33% el número de autobuses destinados a ellas en días laborables, un 27 % los sábados y un 21 % los domingos. Asimismo, la reducción de servicios especiales va a permitir mejorar la oferta en horas punta de las líneas con mayor demanda⁶⁰.

Al margen de estas iniciativas, los cambios más significativos en la red están relacionados con la implantación de nuevas líneas y con la reordenación de otras para adaptarlas a la cambiante realidad urbana. Así, en 1993 el aumento del tráfico con destino al Campus Universitario de Viesques y al Hospital de Cabueñes, llevó a la unión de las líneas 3 y 4, que comunicaban los barrios de Nuevo Jove y L'Arena, creando un solo servicio con final de trayecto en el complejo sanitario. La medida se completó modificando los itinerarios de las líneas 11 (Musel-Hospital de Cabueñes) y 18 (Nuevo Gijón-Hospital de Cabueñes) para incrementar la oferta hacia estos



(Arnaud Späni)



⁶⁰ Empresa Municipal de Transportes Urbanos de Gijón: Memorias 1990-1994.



Logotipo identificativo del autobús nocturno o Búho e imagen del Búho n.º 1 en la plaza del Carmen. (Arnaud Späni)



equipamientos. En el verano de 1995 se creó el primer servicio nocturno de la ciudad, el Búho, que desde entonces funciona todos los fines de semana del año, y todos los días durante los meses de julio y agosto. La buena acogida del autobús nocturno entre la juventud gijonesa llevó a EMTUSA a una primera reordenación de este servicio en 1998 con la creación de dos líneas Búho: Pumarín- Plaza del Carmen-Plaza de Toros (B1) y La Calzada-Plaza del Carmen-Contrueces (B2). En el año 2001, para atender la creciente demanda de barrios y parroquias como Montiana, Tremañes, Somió, L’Arena, Ceares y Vega se puso en funcionamiento un tercer servicio nocturno que pone en relación el centro urbano con estos núcleos de la periferia y se modificaron y extendieron los itinerarios del Búho 1 (El Cerillero-Plaza del Carmen-Roces) y 2 (El Cerillero-Plaza del Carmen-Coto-Viesques).

A partir 1997, coincidiendo con la finalización de muchas de las obras que estaban ejecutándose en la ciudad, se produjo una profunda transformación de la red para seguir acercando la oferta a los cambios en la localización de la demanda. En el año citado, las líneas número 11, 17 y 19 fueron suprimidas y reemplazadas por la número 1 (El Cerillero-Hospital de Cabueñes) y por la 16 (Musel-Vega). En 1999 el servicio de autobuses se extendió al neonato barrio de Montevil incrementando los recorridos de las líneas 12 y 20; al año siguiente, el aumento de población en la zona de Viesques llevó a ampliar la línea 15 hasta este barrio. Otros puntos de la ciudad que vieron mejorar su comunicación en el año 2000 fueron La Providencia, el Campus Universitario, el Hospital de Jove y las parroquias de La Pedrera, Deva, Jove y Fresno.

En los años 2001 y 2002, la política de actualización y optimización de los recursos sufrió un impulso importante y el cuadro de servicios se renovó significativamente. En el primero de los años se pusieron en explotación dos nuevas líneas atendidas con modernos microbuses: la M1, que conectaba el casco antiguo o barrio alto con la parte occidental de la ciudad (Tremañes-La Campa Torres-Hospital de Jove-Cimavilla y L’Humedal) y la M2 que daba cobertura a las parroquias rurales de la parte oriental del municipio (Castiello, Deva, Santurio, Caldone, Llavandera y Vega). Otras mejoras realizadas en ese año fueron la extensión de la línea 10 hasta la Carbayera de Candenal, y la 15 hasta los Polígonos industriales de Rocés y Porceyo. Otros ajustes de líneas acometidos en 2002 llevaron al autobús número 14 (Sotiello-Tremañes-L’Infanzón) al polígono industrial de Somonte y comunicaron a los vecinos de los barrios de Santa Bárbara, Montevil, Contrueces, Pumarín, El Llano y El Coto con la creación de la línea número 2 (Roces-Hospital de Cabueñes), la primera línea de EMTUSA que atraviesa transversalmente la ciudad. Con la puesta en marcha de este nuevo servicio eran 21 las líneas regulares de transporte colectivo que había en Gijón⁶¹.



⁶¹ Empresa Municipal de Transportes Urbanos de Gijón: Memorias 1990-2002.



(Arnaud Späni)



Representantes vecinales y autoridades municipales en el viaje inaugural de las nuevas líneas de la zona rural, en noviembre de 2008. (Archivo EMTUSA)

En los años sucesivos, nuevos ajustes en el servicio (incremento del número de vehículos en determinadas líneas, ajustes de horarios, creación de nuevas paradas, etc.) permitieron mejorar ostensiblemente la calidad de la prestación y atender más eficazmente las necesidades de movilidad de los ciudadanos. Así, en 2005 fue trasladada la cabecera de la línea 4 del Hospital de Cabueñes al Campus Universitario manteniendo la frecuencia de quince minutos; se reestructuró el servicio del Micro 1 estableciendo un recorrido regular entre Cimavilla y el Hospital de Jove, pasando por L'Humedal y Laviada; y se extendió el recorrido del Búho número 3 hasta Samartín de Güerces, atendiendo una antigua petición vecinal⁶². En 2006, los cambios más significativos se relacionaron con la creación de una nueva línea, la número 3, que desde el mes de marzo de ese año comunica el entorno del Polígono industrial de Rocés con el Hospital de Jove (permitió, por primera vez, llevar el autobús urbano a los barrios de Pescadores y Portuarios) y la extensión del recorrido de la línea 22 (en algunos servicios) hasta el Polígono de Zarracina, en Porceyo. Al año siguiente, la novedad más destacada en lo relativo al funcionamiento de la red se debió a la reestructuración de líneas a su paso por el barrio del Nuevo Gijón, impuesta por la reordenación generalizada de la circulación operada en el mismo. También cabe reseñar el incremento de los servicios para atender la demanda de viajes a la Universidad Laboral forzada por el traslado de los estudios de la antigua Escuela de Empresariales.

El año 2008 fue especialmente importante para los vecinos de la zona rural gijonesa, en tanto que se incrementaron significativamente el número de servicios que atendían a esta parte del municipio, con la puesta en servicio con carácter experimental de siete líneas atendidas por microbuses: R1, Plaza de Toros-Viñao-Castillo-La Nisal-Deva-escuelas de Cabueñes-Hospital de Cabueñes; R2, Vega-Caldones-Santurio-Cefontes-Hospital de Cabueñes; R3, Vega-Llavandera-La Culiebra-Llinares-Vega; R4, Valdornón-Salientes-San Pelayo-Garbelles-Caldones-Vega; R5, Sotiello-Trubia-Pinzales-Porceyo-circunvalación-Alcampo; R6,

⁶² No obstante, se mantuvo la llegada al hospital en los primeros viajes de la mañana para facilitar los desplazamientos al centro sanitario. Empresa Municipal de Transportes Urbanos de Gijón: Memoria 2005.



Microbus R1 a su paso por la parroquia de Deva. (Arnaud Späni)

Ruedes-Fontaciera-Polígono de Porceyo-Alcampo; R7, Vega-Samartín de Güerces-La Pedrera-Arroyo-Casares-Polígono de Porceyo-Alcampo⁶³. Otros cambios importantes materializados en ese año fueron la ampliación del servicio de Búho para dar cobertura a los barrios de El Llano, El Coto y L'Arena, y la implantación con carácter experimental de dos nuevas líneas a los Polígonos industriales de Rocés-Porceyo⁶⁴ y la creación de un nuevo servicio nocturno, el Búho número 4, con cabecera en la plaza del Carmen y final en la parroquia de Vega. Los cambios más recientes, acaecidos en abril de 2009, se centraron en la reorganización de la línea 4 (El Cerillero-Viesques-Hospital de Cabueñes) para dar servicio de transporte público a la barriada de El Lauredal, en plena expansión urbanística y la reordenación de los trayectos de los búhos para atender la demanda durante el periodo veraniego.

Aparte de la potenciación de las líneas regulares, EMTUSA ha mantenido a lo largo de este último periodo una amplia oferta de servicios especiales con los que cubrir los distintos eventos culturales, deportivos y festivos que se celebran regularmente en la ciudad (FIDMA, noche de los fuegos artificiales, cabalgata

⁶³ Con la entrada en servicio de estas nuevas líneas fue suprimida la del Micro número 2, que atendía a parte de la zona suburbana gijonesa.

⁶⁴ Esta iniciativa estaba relacionada con la aplicación de un proyecto por parte de la sociedad GESPOR, que gestiona estos polígonos industriales, denominado Movilidad Sostenible en Rocés-Porceyo, que buscaba reducir el uso del vehículo privado (con sus implicaciones sobre el estacionamiento, puntualidad de horarios, seguridad vial, etc.) entre los trabajadores de la zona potenciando el transporte público. EMTUSA estableció durante cuatro meses dos líneas que conectaban los barrios de El Llano y La Calzada con el polígono, a las horas de entrada y salida de los trabajadores, reforzando con ello las prestaciones de las líneas regulares números 15, 3 y 22.

de Reyes, Semana Negra, El Molinón, rutas turísticas al entorno rural, conciertos, verbenas populares, etc.), proporcionando una alternativa cómoda, económica y segura al uso del vehículo particular. Así pues, en la actualidad la red de autobuses de transporte urbano en Gijón está conformada por 29 líneas básicas: 17 regulares que funcionan en el casco urbano, 1 de microbuses, 4 búhos y 7 rurales, a las que hay que añadir las citadas con carácter especial.



Plano informativo de la actual red de líneas de EMTUSA presente en las marquesinas. (Archivo EMTUSA)



⁶⁵ Entre 1994-1998 se levantaron las plazas de L'Humedal (principal intercambiador del transporte colectivo en la ciudad), Europa y El Náutico, además de otros importantes ejes viarios como la Avda. de la Costa, Magnus Blikstad, la calle Brasil o la Avda. de la Argentina. Más recientemente se renovaron la Avda. de Portugal (que alteró significativamente parte de su ordenación viaria), Menéndez Pelayo, la carretera del Obispo, la Avda. de Los Campones, entre otras, con trascendencia para el desenvolvimiento del tráfico de autobuses.

Por lo que respecta a la evolución del flujo de viajeros, éste presentó un comportamiento irregular, condicionado, en buena medida, por la incidencia de factores externos a la explotación como la realización de numerosas obras en la ciudad que lastraron el normal funcionamiento de las líneas⁶⁵ o la actuación de empresas privadas de transporte interurbano que operan en la ciudad. La última década del siglo XX se inició con una retracción importante del tráfico, de manera que el número de viajeros pasó de 20.984.804, en 1990, a 18.341.808, en 1997, con una leve recuperación de los índices de ocupación a partir de 1998 coincidiendo con las mejoras proyectadas en la red un año antes y con la disminución de las alteraciones en la trama viaria. En 1999 ya se superaron los 19 millones de viajeros (19.056.663), y el año 2002 se cerró con 18.906.559 usuarios transportados, lo que supuso un ligero descenso del movimiento del orden del 1'2 % respecto a 2001 (19.142.401). Las recientes mejoras procuradas en el conjunto de la red, la política de fidelización de la demanda a través de las tarifas bonificadas y la ampliación y mejora de los servicios tuvieron su correlato en un cambio en la tendencia que se manifestó a partir del año 2006 con un continuo aumento del número de viajeros, hasta alcanzar los 19.566.242, en 2007, y 20.205.590, en 2008, año en el que se registraron los mejores datos de la década, en lo que a la demanda se refiere.





Indicador de recorrido para las líneas de la zona rural del concejo. (Javier Granda)

Un hecho característico de este periodo fue la concentración de la demanda en unas pocas líneas (1, 12, 10, 4, 15 y 18), lo que supone que el grueso de los viajeros se mueve en una pequeña fracción de la red, especialmente aquella que sirve de conexión entre los barrios y el centro de la ciudad⁶⁶. Igualmente se ha constatado que las líneas periféricas, las que comunican el centro urbano con las parroquias rurales siguen presentando las tasas de ocupación más bajas y son mantenidas, a pesar de sus elevados costes de explotación, en función de su rentabilidad social. De las siete líneas rurales puestas en marcha en noviembre de 2008, las más exitosas en lo relativo a la ocupación son la R 1, que enlaza la plaza de toros con Viñao, Castiello, Deva, Cabueñes y el Hospital de Cabueñes, y la R 5, con cabecera en Sotiello, que comunica Trubia, Pinzales, el Polígono de Porceyo, la circunvalación y el centro comercial Alcampo.

La conveniente planificación de la red de autobuses y la adecuación de la trama urbana tuvieron su reflejo en la mejora de otros indicadores de la calidad del servicio como la velocidad comercial (que pasó de 12'61 km/h, en 1990, 13'74 km/h, en 2008) o la frecuencia de paso de los autobuses, que se redujo considerablemente en las líneas de mayor demanda.

IV.2.2. EL SISTEMA TARIFARIO

En el periodo de referencia, la política de precios de EMTUSA siguió determinada por el carácter social del servicio y las revisiones anuales de las tarifas. Así lo reflejaron subidas mínimas en el viaje ordinario (entre 2006 y 2008 el precio se mantuvo estable en 1 euro) y en el precio de los abonos. Asimismo, se incentivó la utilización de las distintas modalidades de abono, que reportaban para el usuario habitual del transporte colectivo un considerable ahorro respecto al billete ordinario. En 1991 el cuadro de tarifas presentaba seis títulos de viaje: billete ordinario (50 ptas.), bono bus (37 ptas.), abono estudiante (25 ptas.), abono social (5 ptas.) y abono especial (75 ptas.), de los cuales el más utilizado era el billete ordinario, representando un porcentaje del 57'64 % frente al 32'42 % del bono bus o el 4'52 del bono estudiantil. A partir de

⁶⁶ Según los datos extraídos de la Memoria de 2008, el 34 % de los viajeros fueron usuarios de la línea 1 (El Cerillero-Hospital de Cabueñes) y 12 (El Cerillero-Contrueces). Si se añaden los datos de la línea 10 (Pumarín-Somió), el porcentaje se eleva al 49%.



Billete en rollo preimpreso y máquina automática de expedición de billetes que permite la cancelación de viajes sin contacto. (Arnaud Späni)

1992, con la generalización de los transbordos tras la institución de la tarjeta magnética, se inició un tímido trasvase de los viajes abonados en metálico (54'61%) a los cancelados con abono-tarjeta (45%), que se acentuaron en los años sucesivos hasta totalizar el 70% de las operaciones de pago en 2002. La posibilidad de realizar cancelaciones múltiples, junto con la congelación del precio de los abonos (2000-2003) y su admisión en servicios especiales como el Búho, fueron algunas de las medidas que contribuyeron a la consolidación de los abonos como principal forma de pago.

En 1995 apareció una nueva modalidad de cancelación, el abono universitario (50 pesetas), aunque sólo estuvo en vigor un año para quedar integrado posteriormente en el abono de estudiante. Más eficaz en la captación de viajeros se mostró el abono joven creado en 1998 (válido para la población con edades comprendidas entre 4 y 25 años), si tenemos en cuenta que al año de su implantación ya representaba el 18'1% de los billetes cancelados, para situarse en 2002 en un porcentaje del 20'2 %, y descender al 6'15 en 2008, por la aparición de nuevas modalidades de abono más atractivas económicamente.



Como se ha apuntado, en el año 2008 entraron en funcionamiento dos nuevos abonos, el semestral (150 euros) y el abono anual (250 euros), que permiten viajar ilimitadamente en los autobuses urbanos durante seis o doce meses. Las ventajas de los mismos se vieron reflejadas en el número de viajeros que los utilizaron como forma de pago (88.605 y 125.474 respectivamente)⁶⁷. Más repercusión social tuvo la decisión de permitir el acceso gratuito a los autobuses a los niños menores de 13 años titulares de la tarjeta ciudadana: en este segmento, en 2008, se registró un total de usuarios de 625.819, lo que supuso un 3'10 % del total de viajeros⁶⁸.

Otro dato reseñable relativo al sistema tarifario es el significativo porcentaje de usuarios que pueden utilizar el autobús de forma gratuita, y que se corresponde con aquellos grupos sociales más desfavorecidos (personas con pensiones no contributivas) y de aquellos que pueden hacerlo a precio reducido (0'32 euros/viaje en 2009), utilizando respectivamente las tarjetas de tarifa social gratuita y de tarifa social reducida. Según la memoria de la compañía correspondiente al ejercicio 2008, el número de viajes gratuitos ascendió a los 300.000, cifra similar al número de viajes cancelados con la tarjeta de tarifa social reducida. También pueden viajar gratis en los autobuses municipales de Gijón los usuarios del denominado billete único del Consorcio de Transportes de Asturias (CTA), al cual se adhirió EMTUSA en 2004.

⁶⁷ Estos abonos se adquieren recargando la tarjeta ciudadana en la red de cajeros ciudadanos, o en la ventanilla de las oficinas de atención al cliente de EMTUSA, sita en el edificio municipal de la calle Maternidad motejado como la Casa Rosada.

⁶⁸ La medida entró en vigor el primero de octubre de 2007. Empresa Municipal de Transportes Urbanos de Gijón: Memorias 2007-2008.

Imagen de la campaña de promoción del abono que permitía por 30 euros viajar ilimitadamente en autobús durante un mes, con la que se pretendía estimular el uso del transporte público en la ciudad



Tarjeta del Consorcio de Transportes de Asturias (CTA) válida para la cancelación de viajes en los autobuses municipales



[Arriba] Imagen de la campaña promocional del transporte gratuito para menores de 13 años. (Archivo EMTUSA)

Billete de EMTUSA en vigor (dcha.) y cajero municipal para la recarga de tarjetas monedero ciudadana y de transporte. (Archivo EMTUSA)

Según el cuadro de tarifas aprobado para 2009, los títulos vigentes son: billete ordinario (1'10 euros por viaje), tarjeta bus (0'72 euros por viaje), tarjeta menor de 26 años (0'62 euros por viaje), tarjeta mayor de 65 años (0'62 euros por viaje), tarjeta tarifa social reducida (0'32 euros por viaje), abono mensual (32'50 euros), abono mensual menor de 26 años (27'00 euros), abono mensual mayor de 65 años (27'00 euros), abono semestral (157'00 euros), abono anual (262'00 euros), tarjeta tarifa social gratuita (0'00 euros por viaje), tarifa infantil hasta 12 años (0'00 euros por viaje).



(Arnaud Späni)



IV.2.3. LA REORGANIZACIÓN DEL PERSONAL

En 1990, la plantilla de EMTUSA estaba integrada por 329 trabajadores: 15 en administración, 2 jefes de tráfico, 14 inspectores, 232 conductores, 37 operarios de taller y 28 de garaje, con una edad media global de 43'3 años. De acuerdo con lo dispuesto en el primer Plan de Empresa, a partir de 1991 comenzó una reducción progresiva del número de activos para adaptar el tamaño de la plantilla al nivel de los servicios que se prestan. El recorte de efectivos (mantenido hasta el año 2000) se abordó a través de dos vías: las jubilaciones anticipadas para los empleados de 62 o más años e incentivando los expedientes de invalidez. Al mismo tiempo, se acometió una profunda reestructuración del personal de las distintas secciones, en el sentido de facilitar la modernización de la empresa reasignando los efectivos humanos en función del ritmo de incorporación de las nuevas tecnologías. Se trataba, en definitiva, de facilitar la movilidad de aquellos trabajadores que “ocupando una categoría distinta de la función que desarrollaban, suponían un freno a la incorporación de nuevos métodos y técnicas”⁶⁹.

El ajuste afectó a todos los grupos de trabajo, pero los primeros cambios se advirtieron en el taller, donde el plan de reestructuración rebajó a 22 el número de operarios del servicio. De otro modo, el plan se centró en estimular la especialización del personal con el objetivo de que pudieran atenderse la mayor parte de las reparaciones dentro de la empresa. En ese sentido cabe reseñar el establecimiento del servicio durante las 24 horas del día (incluyendo guardias de fin de semana). En 1990 el personal de esta sección ascendía a 37 efectivos, pasando a 16, en 2000, y a 17, en 2008.

La sección de movimiento, integrada por inspectores y conductores, fue la que registró las alteraciones más notables, por constituir la nómina más importante y por ser la más afectada por las continuas transformaciones en los servicios. Así, en 1990 se reforzaron las labores de organización con la creación de la figura del Jefe de Tráfico, al tiempo que se amplió el número de inspectores de 10 a 14. En 1997 se incorporó un Jefe de Oficina de Tráfico, y tres años después, para incrementar la calidad del

⁶⁹ Empresa Municipal de Transportes Urbanos de Gijón: Memoria 1992.



(Arnaud Späni)

servicio, se contrató a tres nuevos inspectores, lo que situaba en 15 los efectivos encargados de estos menesteres. Asimismo, para mejorar la planificación de los servicios, en el año 2000 se instauró la figura del Jefe de Inspección.

Por lo que respecta al personal encargado del manejo de los autobuses, de forma paralela a las sucesivas reordenaciones de la flota operativa, su número se fue reduciendo hasta situarse en 222 conductores en 1999. Con la implantación de la jornada laboral de 35 horas en el año 2000, EMTUSA tuvo que reforzar la plantilla e incorporó 40 nuevos conductores en ese año y 30 más al siguiente; así, el número de activos en la sección ascendió a 249, en el año 2002. Las necesidades del servicio y la política de relevo generacional llevaron a la compañía a incorporar nuevos efectivos a esta sección; en 2008 se pasó a 269 conductores. Un hecho relevante en lo concerniente a la contratación del nuevo personal de conducción fue la incorporación de la mujer a estas tareas a partir del año 2000, siendo EMTUSA una de las empresas pioneras en España. Desde esta fecha, el número de mujeres conductoras de EMTUSA aumentó hasta situarse en 22, en 2009⁷⁰.

La contratación de este importante volumen de trabajadores favoreció el rejuvenecimiento de los cuadros de personal, lo que situó la edad media total de la plantilla, a diciembre de 2008, en 42'64 años.

⁷⁰ En los últimos procesos de selección del personal la empresa estableció en las bases una cláusula para favorecer la discriminación positiva en favor de las mujeres, por la cual, a igual puntuación al final de las pruebas, éstas tendrán prioridad en el acceso al puesto de trabajo.



Desde la década de 1990 los autobuses municipales se han convertido en un eficaz soporte publicitario. (Archivo EMTUSA)

IV.2.4. LOS CAMBIOS TECNOLÓGICOS: LA NOVACIÓN DE LOS SISTEMAS DE MONÉTICA, EL SISTEMA DE AYUDA A LA EXPLOTACIÓN (SAE) Y LOS ADELANTOS EN LA INFORMACIÓN AL USUARIO

La incorporación de las innovaciones tecnológicas en la explotación de la red ha sido una pieza trascendental para modernizar las estructuras de la empresa y garantizar un servicio de transporte público cada vez más eficaz y mejor adaptado a las exigencias de los tiempos. En febrero de 1992, se inició el camino de la renovación tecnológica con la instalación, en los 86 vehículos de la flota, del dispositivo de expedición y control de billeteaje Wayfarer, que posibilitaba el uso de las tarjetas magnéticas. Con la implantación del nuevo sistema se decía adiós a los entrañables billetes azules seriados y a los bonos de papel cartulina amarillos (bono bus), verdes (estudiantes) y blancos (beneficiarios de la empresa), así como a las viejas expendedoras que obligaban a los conductores a realizar el avance de los billetes accionando una palanca, mediante la cual una cuchilla cortaba el billete. Estas modernas máquinas Wayfarer, que sustituyeron los billetes personales por rollos preimpresos⁷¹, supusieron una notable mejora para la economía y comodidad de los viajeros, por cuanto las tarjetas magnéticas agilizaban el acceso al autobús y posibilitaban el transbordo gratuito y la cancelación múltiple. La mecanización del proceso se completó con la sustitución de las máquinas contadoras de dinero por máquinas self-service que permitían al conductor la autoliquidación de la recaudación⁷².

⁷¹ Antes de la instalación de las expendedoras automáticas, los conductores recibían tiras de billetes numerados de las que se hacían cargo personalmente, de manera que si se perdían o extraviaban, el conductor se veía obligado a abonarlas. De otro modo, el sistema mecánico de corte de billetes por cuchillas era muy rudimentario y la máquina se atascaba con frecuencia, lo que provocaba retrasos en el servicio y protestas entre los usuarios.

⁷² Empresa Municipal de Transportes Urbanos de Gijón: Memoria 1992.

EMTUSA dio un paso más hacia la modernización de sus sistemas incorporando en el otoño de 2003, a todas las unidades del parque móvil, revolucionarios equipos de monética que permitían cancelar los títulos de viaje sin necesidad de contacto. La implantación de los nuevos equipos ETC-500 implicó la sustitución de las tarjetas bono magnéticas por tarjetas monedero electrónicas (la Ciudadana consignada por el Ayuntamiento o la tarjeta de transporte de EMTUSA), recargables en los cajeros habilitados al efecto por la compañía. Estos innovadores sistemas de expedición y cancelación de billetes también



reportaron innumerables ventajas para los conductores, entre las que destacaban la sencillez de las operaciones de liquidación o la propia venta de billetes que se realiza pulsando una simple tecla⁷³. Por otro lado, la implantación del sistema de cancelación sin contacto permitió reducir sensiblemente los tiempos de espera para acceder al autobús.

Poste SAE que permite informar al usuario en tiempo real sobre la frecuencia de paso de los autobuses por la parada. (Juan Carlos Tuero)

En el año 2002 se produjo un avance cualitativo en lo que a la innovación tecnológica se refiere con la puesta en marcha del nuevo Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE). En efecto, el SAE, que ha supuesto para la empresa una inversión superior a los 450.000 euros, permitió, mediante la localización vía satélite (GPS diferencial) de cada autobús, aumentar la calidad del servicio público mediante el cumplimiento de horarios y frecuencias, suministrando información al viajero en tiempo real. Además, se pudo avanzar en la optimización y planificación de los recursos, ya que el sistema permite disponer en todo momento de datos relativos a frecuencias, nivel de ocupación, velocidad media de cada servicio, número de viajeros que suben y bajan en cada parada, etc. Otra de las características del SAE es que facilita la resolución de los problemas del tráfico de las líneas con la ordenación automática de la flota; el sistema

⁷³ Empresa Municipal de Transportes Urbanos de Gijón: Memoria 2002. También GIJÓN BUS, Revista de Información de EMTUSA, n.º 4 de 2003.



calcula (por la diferencia entre la posición real indicada por el GPS y la teórica) el posible adelanto o atraso de cada vehículo y permite que el Centro de Control adopte las medidas de regulación oportunas, como el envío de autobuses de refuerzo. Otras funciones importantes del sistema son el aviso de incumplimiento de horarios y frecuencias en las paradas, o la comunicación de voz entre los conductores y la central cuando éstos lo requieran.

El Sistema de Ayuda a la Explotación se fundamenta en la utilización de un GPS Diferencial como elemento de localización y de un complejo sistema de telecomunicaciones y medios informáticos para el procesamiento y la gestión de la información generada. El SAE se compone básicamente de tres elementos: un “subsistema embarcado”, encargado de determinar la localización y velocidad del autobús y de facilitar la comunicación del conductor con el centro de control; un “subsistema de comunicaciones” para transmitir en tiempo real los datos recogidos por el subsistema embarcado de cada vehículo; y un “subsistema en el Centro de Control” donde se recogen y gestionan todas las comunicaciones establecidas entre los elementos del sistema.

Cada autobús, aparte de contar con un GPS, está provisto con un potente equipo informático que permite el almacenamiento y la gestión de todos los datos procedentes de los distintos dispositivos instalados en el propio vehículo: localización, contador de pasajeros, alarmas, cancelación-expedición de billetes y bonos, etc. Este sofisticado sistema también incorpora un dispositivo de seguridad que, en caso de ser accionado por el conductor, emite una señal de alarma al Centro de Control mostrando la posición del autobús en la red, al mismo tiempo que activa automáticamente un micrófono ambiente que registra las alteraciones acontecidas dentro del autobús.

Otra de las destacadas aportaciones del SAE es que permite facilitar información relativa al tiempo estimado de paso del autobús en las propias paradas, con la instalación de pantallas en las marquesinas cuya información es actualizada constantemente desde el Centro de Control. De este modo los usuarios están permanentemente informados sobre la evolución del servicio, algo que sin duda contribuyó a mejorar la imagen de la empresa y a atraer nuevos viajeros. Con el acuerdo alcanzado entre el Ayuntamiento y la firma francesa JCDecaux, concesionaria del nuevo mobiliario urbano, en 2004 fueron 40 las paradas (aquellas que registraban una mayor afluencia de

Marquesina equipada con el sistema de información al usuario en tiempo real. (Arnaud Späni)

El Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) permitió incorporar a los postes informativos un dispositivo acústico para suministrar información a personas invidentes. (Archivo EMTUSA)



(Arnaud Späni)



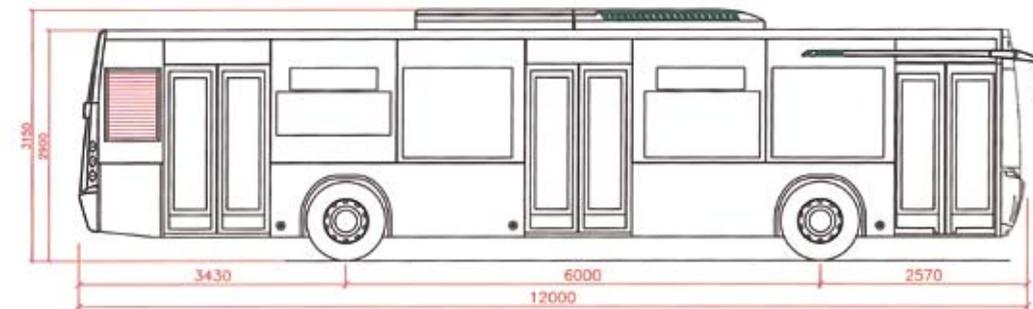
Poste indicador de parada con información sobre el servicio de información vía SMS. (Archivo EMTUSA)

viajeros e intercambio de líneas) que inicialmente contaron con el novedoso dispositivo de información al usuario; en 2008 se llegó a las 54. Estas pantallas digitales que ofrecen información en tiempo real presentan tres líneas de texto: las dos primeras aportan datos de horarios de cada servicio, apareciendo y desapareciendo de manera combinada (si se da el caso de que en la marquesina coincide la parada de varias líneas); la última línea de texto se reserva para reflejar otro tipo de mensajes sobre el servicio, como puede ser el desvío provisional de un vehículo por obras, etc. Cuando el autobús está próximo a la marquesina, la cifra de los minutos se sustituye por dos flechas parpadeantes que indican su inminente llegada o salida. Paralelamente, se implantó una nueva aplicación para ofrecer información a los viajeros en el interior de los autobuses, en pantallas también digitales donde se indica la parada en la que se encuentra el autobús y a la que se dirige. Dichas pantallas están ubicadas en el arco posterior al puesto del conductor, de cara a los viajeros⁷⁴. Otra innovación tecnológica vinculada al Sistema de Ayuda a la Explotación fue la puesta en funcionamiento, en marzo de 2007, de postes informativos que, además de pantalla digital, incorporan un dispositivo de altavoz pensado para prestar información a las personas invidentes, quienes pueden accionar el servicio mediante un mando a distancia. Este novedoso sistema se instaló en veintiuna de las paradas consideradas de alta demanda.

En lo que respecta a la información al usuario, aparte de la creación en 2003 de las instalaciones en el paseo de la Infancia que sustituyeron a la pequeña oficina de la calle Palacio Valdés, y hoy ubicadas en el edificio municipal conocido popularmente como la Casa Rosada, el último paso fue la implantación de un servicio de información al usuario del autobús mediante un mensaje de teléfono SMS. En efecto, por un coste de 0'15 euros (más IVA), el interesado puede enviar un SMS con el texto EMTUSA espacio y el número de la parada al 7213, y recibe al instante un mensaje en el móvil donde se le indica el tiempo que resta para la llegada del autobús o autobuses que tienen servicio en esa parada.

⁷⁴ *Gijón Bus*, revista de Información de EMTUSA, n.º 2 de 2002 y Empresa Municipal de Transportes Urbanos de Gijón: Memorias 2002 y 2004.

IV.2.5. LA MODERNIZACIÓN DE LA FLOTA: UN AUTOBÚS PARA TODOS

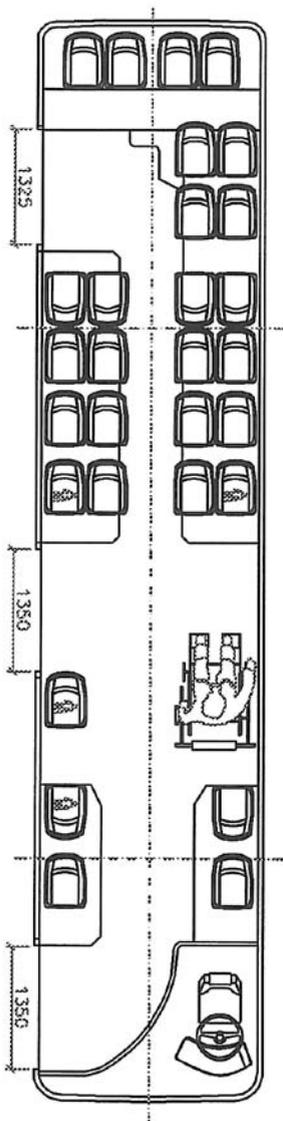


Entre las estrategias puestas en marcha por la dirección de EMTUSA para dinamizar la explotación y mejorar la calidad del servicio a los ciudadanos, la renovación de la flota de autobuses ha desempeñado un papel prioritario. En cumplimiento con los compromisos de modernización del material móvil suscritos en el Plan de Empresa 1991-1994, a lo largo de ese cuatrienio se incorporaron al parque 14 nuevos autobuses del modelo Scania N-113 carrozados por Castrosua, con una inversión de 310 millones de pesetas. Los dos últimos vehículos de la serie, adquiridos en 1994, se distinguían de los precedentes por presentar una considerable rebaja de la altura del piso respecto del suelo, además de incorporar letreros electrónicos digitales para informar a los viajeros del número de la línea y del recorrido. La dotación de los letreros alfanuméricos, que se extendió progresivamente al resto de la flota a partir de 1995, permitió disminuir sensiblemente los tiempos muertos asociados a los cambios de línea de los autobuses. De otra forma, la rebaja de la altura del piso supuso un primer avance hacia los actuales autobuses de piso bajo integral pensados para facilitar el uso del transporte público a todos los usuarios, incluidos aquellos que tienen algún problema de movilidad, eliminando las barreras tanto interiores como exteriores. Al finalizar la vigencia del plan la dotación era de 84 vehículos, de los cuales 39 eran Scania y el resto Pegaso, a excepción de un Avia adaptado para el transporte de discapacitados. La edad media del conjunto de la flota era de 8'33 años.

Bastidor del autobús SCANIA modelo N94 UB. (Archivo EMTUSA)



Microbús Mercedes modelo Cito incorporado en 2007. (Juan Carlos Tuero)



Bastidor del autobús Man NL 263. (Archivo EMTUSA)

Entre 1995 y 1999, al tiempo que se retiraron del servicio las piezas más obsoletas del parque, se incorporaron al depósito de la empresa 40 nuevos vehículos, entre ellos los primeros Mercedes-Benz (22 unidades) de la flota, todos ellos de piso bajo y rampa de acceso para sillas de ruedas, siendo carrozados en la casa Hispano Carrocera. El resto de las unidades adquiridas eran del nuevo modelo Omnicity de Scania, también de piso bajo integral, carrozadas en este caso por Carsa-Castrosua. Todos estos autobuses estaban equipados con rampas telescópicas para facilitar el acceso de sillas de ruedas y con un interior espacioso y sin obstáculos, pensado para facilitar la circulación de todos los usuarios dentro del vehículo. En 1999, para mejorar determinados servicios especiales, se adquirió un autocar Scania modelo L94IB con plataforma elevadora de sillas de ruedas. Con esta renovación masiva del material rodante, aparte del rejuvenecimiento de la flota cuya edad media se rebajó hasta los 5'65 años en 1999, se incrementaron ostensiblemente los niveles de accesibilidad, seguridad, rapidez y comodidad de los autobuses gijoneses.

Entre los años 2000 y 2003, la constancia en la mejora en la calidad del servicio de transporte urbano se sustanció en la adquisición de 31 vehículos con una inversión superior a los 4'2 millones de euros, lo que ha permitido que Gijón disponga de un parque móvil moderno y plenamente adaptado, con todas las líneas regulares atendidas con autobuses de piso bajo y más del 75 % de la flota equipada con rampa de acceso para sillas de ruedas. Los autobuses recibidos en este periodo corresponden a los modelos Scania Omnicity, N-94-UB y Man, NL 263F, este último incorporado por vez primera en la empresa. Asimismo, en el año 2000 se decidió la compra de otro autocar Scania para el transporte de disminuidos físicos y en 2001 se adquirieron dos microbuses Mercedes-Benz que presentaban como gran novedad, junto a sus reducidas dimensiones, motores de propulsión combinada diesel-eléctrica más respetuosos con el medio ambiente.

A lo largo de los últimos siete años la política de renovación del parque móvil continuó con el fin de retirar del servicio las



(Juan Carlos Tuero)

unidades menos eficientes y mejorar y modernizar la flota. En este tiempo, y con una inversión superior a los once millones de euros, se adquirieron 49 nuevos autobuses de las marcas Man (modelos NL 263 F y 283 F), Scania (modelos N-270V y 9B6x2/2) y Mercedes (modelo O612), todos ellos carrozados por Carsa. De estos nuevos vehículos, 10 son articulados, lo que ha permitido aumentar significativamente la oferta de plazas en las líneas de mayor demanda, como la número 1 (El Cerillero-Hospital de Cabueñes), que en 2009 pasó a tener asignados 8 autobuses articulados de 137 plazas cada uno. Con las últimas altas registradas (está pendiente la incorporación de las unidades adquiridas en 2009), el parque móvil de EMTUSA está compuesto por 98 vehículos con una media de edad de 6'1 años, una de las más bajas del país⁷⁵.

Por lo que respecta a las características de la nueva flota cabe destacar, aparte de la plataforma baja integral y la rampa para sillas de ruedas, que todos los vehículos incorporan aire acondicionado, mejor iluminación y aislamiento acústico, sistema de braille para petición de parada y pantallas digitales para suministrar información al usuario dentro del autobús



La alcaldesa de Gijón, Paz Fernández Felgueroso, el concejal presidente de EMTUSA, Santiago Martínez, y el actual gerente de la empresa, Manuel José Fernández Rouco, en la presentación de las nuevas incorporaciones de la flota de autobuses en enero de 2008. (Archivo EMTUSA)

⁷⁵ Empresa Municipal de Transportes Urbanos de Gijón: Memorias 1990-2008. También GIJÓN BUS, Revista de Información de EMTUSA, n.º 3 de 2002 y n.º 5 de 2003.



a través del SAE. Además, están provistos de un sistema de elevación que permite nivelar la altura del piso del vehículo con respecto de la acera lo cual facilita el acceso y la bajada del vehículo a las personas con problemas de movilidad. Todos los nuevos coches están equipados con motores Euro-4, menos contaminantes y agresivos con el medio y preparados para usar biodiesel (cuando sea factible en las nuevas instalaciones). En cuanto al diseño, los nuevos autobuses presentan un exterior estilizado y armónico con formas más redondeadas y grandes superficies acristaladas. Otra de las particularidades de los nuevos vehículos es que están especialmente pensados para mejorar las condiciones de trabajo de los conductores, con habitáculos ergonómicos adaptables a cada trabajador, consola de mandos accesible, equipo de calefacción y ventilación independiente, etc.

IV.2.6. LAS NUEVAS INSTALACIONES

La obsolescencia e incapacidad manifiesta de las instalaciones de la empresa emplazadas en el barrio de El Cerillero para atender las necesidades de una flota cada vez más moderna y compleja, así como las de los servicios administrativos y de dirección⁷⁶, han llevado a EMTUSA a afrontar el reto más importante de su historia, la construcción de un nuevo depósito que, además de solventar los problemas logísticos para el desarrollo adecuado de las funciones propias del servicio público, se convierta, por su propio diseño y calidad arquitectónica, en el emblema de la empresa. Después del frustrado intento de levantar las nuevas instalaciones en la zona de Veriña, se decidió que el emplazamiento más adecuado era una parcela de titularidad municipal situada en la zona industrial de Los Campones, en Tremañes. El proyecto constructivo fue adjudicado, en febrero de 2007, a la empresa asturiana Jesús Martínez Construcciones S.L., que comprometió una inversión cercana a los 15 millones de euros a cambio de mantener durante un periodo de 30 años el denominado derecho de superficie, en virtud del cual EMTUSA tendrá que abonar una renta anual por el uso de las instalaciones hasta el vencimiento del plazo señalado, momento en el que pasará a ser propietaria.



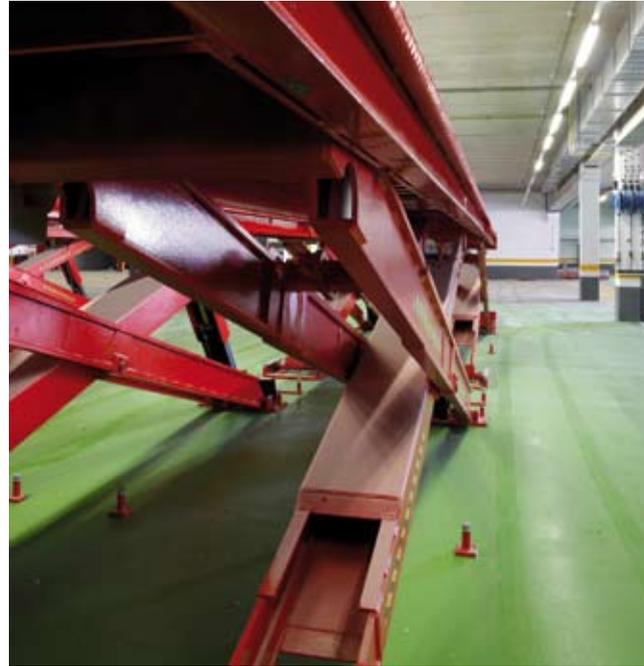
(Arnaud Späni)

⁷⁶ La cochera de El Cerillero, que en su día proyectó el arquitecto municipal Enrique Álvarez Sala, tenía una superficie de 7.560 m² y capacidad para 90 vehículos (la flota actual es de 96 unidades). Por su parte, las oficinas ocupaban un pabellón anejo al depósito de autobuses de exiguas dimensiones (apenas 200 m²), en los que desempeñaban su trabajo los cuadros directivos, técnicos y administrativos de la empresa.



El diseño arquitectónico está firmado por los arquitectos Pablo Gamonal y Joaquín García Menéndez, quienes proyectaron un conjunto atrevido y vanguardista, alejado de la triste estética de las naves industriales cercanas, en el que prima la funcionalidad, pero que mantiene presente la diversidad de las tareas a desarrollar y la interrelación entre ellas, superando las trabas que imponía la irregularidad de la parcela y el fuerte desnivel existente en la misma. El aspecto externo del edificio, que visto en conjunto recuerda ligeramente la proa de un barco, resulta muy llamativo por la utilización de una piel metálica conformada por chapas multiperforadas lacadas en el rojo corporativo de la empresa que recubren la parte destinada a albergar el núcleo funcional (aparcamientos, talleres, vestuarios, etc.) del conjunto, y que descansa sobre el gran zócalo que conforman las oficinas, apoyado en un bosque de pilares circulares de hormigón lacados en negro y dispuestos asimétricamente.

Vista parcial de las nuevas instalaciones de EMTUSA, en Tremañes. (Benedicto Santos)



Detalle de una de las modernas estaciones elevadoras para la reparación de los vehículos de EMTUSA. (Arnaud Späni)

Las necesidades de aparcamiento de autobuses determinaron que el proyecto se dividiese funcionalmente en dos partes vinculadas entre sí: un edificio de servicios y guardería de autobuses, y otro reservado en exclusiva a oficinas. El primero de ellos se proyectó de tres plantas, destinando el sótano (7.880 m²) y la planta superior (7.604 m²) para el estacionamiento de los autobuses (120 plazas), y la planta intermedia (5.300 m²) para albergar el taller y las zonas de lavado y repostaje. Con esta disposición, se estableció el núcleo de las comunicaciones que, además de vincular los tres espacios, permite a los conductores el acceso a sus zonas de descanso, vestuarios y al área de recaudación de las oficinas. Esta caja de comunicaciones (mediante escaleras y ascensores), situada en el centro del conjunto, en la medianera que separa taller y aparcamiento de autobuses con oficinas, facilita toda la comunicación peatonal entre los diferentes usos del edificio.



Por lo que respecta a la planta de talleres, en la parte más cercana al nudo de comunicaciones se disponen todos los espacios auxiliares requeridos para el desarrollo óptimo del trabajo en la sección, como almacén, despacho para el jefe de almacén, despacho de apoyo, vestuarios, despacho del jefe de taller, así como espacios reservados para el taller de pintura (con una zona de pintado de autobuses y otra de pulido y pintura de piezas pequeñas), área de chapa y taller de electricidad. En esta planta tienen un protagonismo notable las instalaciones de elevadores y frenómetro, situadas en el lado más occidental, en las que se sustituyeron los tradicionales fosos de reparación de vehículos por modernas estaciones elevadoras, equipadas con elevadores de columna y de plataforma (también denominados “de tijera”), así como de un dispositivo para evaluar el sistema de frenado de los autobuses. Además de estos equipamientos, la zona de taller está dotada de las instalaciones imprescindibles de suministro de combustible, lavado de autobuses (incluye un sistema de reciclado de agua de lavado que reduce considerablemente el consumo de agua corriente) y engrase y gases de escape. En esta primera planta del edificio de servicios también se reservaron espacios homologados para el depósito, almacenamiento y posterior reciclado de residuos. Igualmente se localizan en esta planta los espacios de estar de los conductores y sus vestuarios,

Vista desde las cocheras de las nuevas instalaciones (Fotosíntesis)



Sala de control de las nuevas instalaciones (Fotosíntesis)

cercanos a los locales auxiliares ya mencionados, pero con un acceso independiente y directo a la caja de escaleras y comunicaciones verticales.

El edificio que acoge a las oficinas, de una sola planta, se dispone como la continuación del gran zócalo sobre el que descansa el conjunto. El mismo se proyecta como un edificio representativo, acorde con la imagen de modernidad que la empresa pretende transmitir. Sobre la entrada, un atrio exterior cubierto, previo al acceso, señala su localización. El proyecto arquitectónico concedió mucha importancia a la luz natural; por ello el edificio administrativo se rodeó de cuatro grandes patios que proveerán dicha iluminación. El acceso desde

el exterior a las oficinas se produce por una única puerta, al lado de la cual se ubica el puesto de control, disponiéndose tras él el área de recepción y una sala de espera. Dentro del edificio de oficinas se sitúa el área de recaudación, que está compuesta por una antesala para que los conductores depositen la recaudación, un almacén cerrado, una sala de trabajo para ocho personas y archivo conjunto. También se emplaza en esta parte de las instalaciones el área de tráfico, situada en una zona preferente, con vistas a la fachada principal y con iluminación natural a través del patio exterior, al igual que las áreas de dirección técnica y de administración, que se vinculan e iluminan por uno de los patios, ubicándose muy cerca de los archivos. Igualmente, el área de informática tiene su lugar en la zona norte de las oficinas y recibe luz de uno de los grandes patios. Dirección y gerencia es el único elemento que se separa del resto de las oficinas y se ubica sobre ellas, en una caja acristalada. El espacio se organizó para albergar una sala de espera con puesto de trabajo y archivo, dos despachos para gerente y presidente, comunicados con la sala de juntas, que además tiene un acceso independiente, y los correspondientes aseos. Como complemento al espacio de oficinas se creó un estacionamiento subterráneo para vehículos privados con una superficie de 2.910 m².

El conjunto de las instalaciones se rodea de un vial perimetral que sirve de acceso, por el que circulan coches y autobuses conjuntamente, pero que, una vez superado el acceso a las oficinas y al aparcamiento de visitantes (ubicado frente a las oficinas, las plazas se dispusieron aleatoriamente y se trataron como un elemento más del ajardinamiento del edificio), queda reservado para los autobuses. Desde este vial perimetral se permite el acceso, tanto a las zonas de repostaje, lavado, taller y diferentes aparcamientos de autobuses como la incorporación desde todos estos elementos para salir del recinto. Como estipula la ley vigente, todo el conjunto es accesible y cumple la normativa para personas con movilidad reducida, tanto en la reserva de aparcamientos como en la circulación interior del edificio y en su desplazamiento entre sus diferentes plantas.



Jardín interior de las nuevas instalaciones (Fotosíntesis)



(Arnaud Späni)

IV.2.7. LOS RETOS DEL FUTURO

Con las nuevas instalaciones, EMTUSA da un paso decidido hacia el futuro, un futuro que depara, en el horizonte inmediato, nuevos retos que afrontar. Entre ellos, se vislumbran los derivados de la gran transformación urbana que traerá consigo la aplicación del denominado Plan de Vías, una gran operación urbanística que transformará una parte significativa del centro neurálgico de la ciudad y que afectará notablemente a la configuración actual de la red de transporte público. La generación de la nueva trama urbana impondrá cambios y generará nuevos flujos de personas que demandarán una respuesta eficaz y adecuada del transporte colectivo. La construcción primero de la estación provisional en el final de Carlos Marx y la posterior construcción de la estación intermodal hará que EMTUSA tenga que reordenar sus líneas para facilitar la movilidad interior por medio de los transbordos desde el tren y el autobús interurbano.



(Arnaud Späni)

La apuesta continua por las nuevas tecnologías como parte esencial en la mejora del servicio público es otro de los objetivos estratégicos a corto y medio plazo. Desde la compañía se pretende que Internet y el teléfono móvil sean elementos de uso común entre los usuarios del transporte urbano para un acceso rápido a la información que puedan demandar. En este sentido es de destacar la creación de una página web accesible e interactiva en donde gijoneses y visitantes puedan relacionarse con el autobús y fomentar una movilidad más sostenible.

Otra apuesta importante será el cambio de la marca comercial de la empresa, en sintonía con la renovación de la imagen corporativa del Ayuntamiento de Gijón. Esta nueva identidad comercial se hará presente en todas las imágenes, instalaciones, productos y servicios de la compañía.

La sostenibilidad es otro de los grandes retos con los que se enfrenta la empresa. Si bien es cierto que toda la flota se mueve con motores diesel que son tecnológicamente muy avanzados y que cumplen con las normativas EURO IV y EURO V, uno de los objetivos que se plantean a medio plazo es el de contribuir a una reducción notable de las emisiones contaminantes a la atmósfera. EMTUSA entrará a desarrollar pruebas con vehículos eléctricos e híbridos con el fin de avanzar en disponer de una flota de autobuses más ecológicos. Este va a ser un viaje complejo y costoso pero que, sin duda, agradecerán los ciudadanos de Gijón.



Bibliografía

La línea de microbuses M1, Cimavilla-Hospital de Jove entró en servicio en el año 2001. (Juan Carlos Tuero)



Autobús de la línea n.º 15, a su paso por la Avda. de la Constitución. (Arnaud Späni)

ALEMANY, J. y MAESTRE, J.: *Los transportes en el área urbana de Barcelona. Diligencias, tranvías, autobuses y metro*, Barcelona: Transportes de Barcelona, 1986.

ALVARGONZÁLEZ RODRÍGUEZ, R.: *Gijón: industrialización y crecimiento urbano*, Salinas: Ayalga, 1977.

ALVARGONZÁLEZ RODRÍGUEZ, R.: *Los tranvías de Gijón*, Gijón: Fundación Alvar González, 1990.

ARIÑO PLANCHERÍA, C.: *De Hispano a Pegaso. 100 años de transporte público en España*, Barcelona: Maf Editor, 2008.

AYUNTAMIENTO DE GIJÓN: *Reglamento para el servicio de coches de punto de la villa de Gijón*, Gijón: Imp. Lino V, Sangenis, 1899.

IDEM: *Reglamento de Funcionamiento de los Servicios de Transporte Públicos Gijoneses en Régimen de Concesión*, 1963.

IDEM: *Reglamento del Servicio de Transportes Urbanos del Ayuntamiento de Gijón*, 1992.

AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA: *Cincuenta años del transporte urbano municipal de la ciudad de Málaga*, Málaga: Empresa Malagueña de Transportes Urbanos S.A.M, 1999.

BURGALETA SIMÓN, A.: *Madrid, 101 años de tranvías*, Madrid: Empresa Municipal de Transportes de Madrid, 1988.

CABALLERO, R. y PALACIOS, M.: *Guía del viajero en Gijón*, Gijón: Imprenta El Comercio, 1891.

FLORES GISPERT, J.C.: *Historia de los transportes urbanos en Santander*, Santander: Transportes Urbanos de Santander (TUS), 2007.

GONZÁLEZ POLLEDO, L.A.: *El transporte público en el área urbana de León*, León: Diputación Provincial de León, 1990.

GUTIÉRREZ GÓMEZ, D.: *Aquellos tranvías de Madrid*, Madrid: La Librería, 2001.

LERALTA GARCÍA, J.: *Crónica de 50 años (1947-1997). La Empresa Municipal de Transportes de Madrid*, Madrid: La Librería, 1997.

LÓPEZ GÓMEZ, A.: *Los transportes urbanos de Madrid*, Madrid: CSIC, 1983.

PÉREZ PIMENTEL, A.: *La Asturias automovilística*, Gijón: La Imprenta, 1926.

SENDÍN GARCÍA, M.A.: *Las transformaciones en el paisaje urbano de Gijón (1834-1936)*, Oviedo: R.I.D.E.A., 1995.

TEJO, J.R.: *El transporte urbano en Oviedo. Datos e historia de su desarrollo*, Siero: Ed. Transporte Urbano de Asturias, 2004.

TERÁN TROYANO, F.: *Historia del urbanismo en España III*, Madrid: Ediciones Cátedra, 1999.

TOMÉ FERNÁNDEZ, S.: *Los orígenes del transporte urbano en Oviedo: del rippert al tranvía eléctrico (1889-1956)*, Ástura, n.º 7, 1989.



Fuentes consultadas

Documentales:

Expedientes, informes, proyectos y demás documentación relacionada con la historia de los autobuses en Gijón custodiada en:

Archivo Municipal de Gijón:

Expediente especial n.º 124
Expedientes ordinarios n.º, 104/1900;
214/1906; 77/1919; 38/1924; 487/1926;
147/1932; 123/1934; 135/1934; 151/1934;
48/1940; 94/1941; 125/1948; 69/1954;
140/1958; 594/1948; 456/1951; 457/1951;
69/1954; 231/1957; 615/1958; 985/1958;
334/1959; 472/1959; 46/1960; 912/1960;
577/61; 1366/1963; 496/1963; 644/1964;
688/1964; 742/1964; 5872/1965; 198/7;
1515/1968; 2330/1970; 738/1970;
126/1971; 575/1972; 1666/1973; 900/1975;
463/1976; 1197/1976; 2199/1976; 767/1977;
2717/1981; 402/6; 4228/3; 4688/26; 5021/26;
5021/27; 5023/53; 5037/2; 5037/8; 5037/4;
5037/5; 5037/8; 5037/9; 5037/10; 5037/11;
5039/39; 5039/40; 5039/42; 5039/48; 5040/8;
5040/21; 5040/24; 5041/24; 5564/19;
6578/12; 6503/12

Empresa Municipal de Transportes Urbanos de Gijón (EMTUSA); memorias de la empresa 1979-2008 y documentación varia sin clasificar.

Emerográficas:

Diario *El Comercio* años 1953-1978.
Diario *Voluntad* años 1953-1975.
Gijón Bus. Revista de información de EMTUSA, 2002-2003.



(Arnaud Späni)

Fotografías y documentos gráficos

Han facilitado imágenes y documentos gráficos las siguientes entidades y particulares:

Archivo Municipal de Gijón
Muséu del Pueblu d'Asturies
Empresa Municipal de Transportes Urbanos de Gijón (EMTUSA)
Modeltrans
CCOO EMTUSA
RECREA
Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI)
Gonzalo Álvarez Arrojo
Eduardo Blanco Gallardo
Francisco Javier San José García
Sergio Tomé Fernández
Jaime Salgado Estrada
Tuero-Arias fotógrafos
Joaquín Pañeda
Fotosíntesis
Benedicto Santos
Javier Granda



Apéndices

Presentación de los nuevos autobuses en la plaza Mayor, en diciembre de 2004. (Archivo EMTUSA)



(Arnaud Späni)

I. KILOMETRAJE RECORRIDO POR LA FLOTA DE EMTUSA EN RELACIÓN CON LA OFERTA DE VIAJES Y PLAZAS

AÑO	KM RECORRIDOS	N.º DE VIAJES	N.º DE PLAZAS OFERTADAS	VELOCIDAD COMERCIAL (KM/H)
1979	4.706.771	-	-	11,62
1980	4.744.874	-	-	11,62
1981	4.239.224	-	-	-
1982	4.619.687	622.500	-	10,94
1983	4.151.393	581.636	-	12,02
1984	4.070.904	570.096	-	12,30
1985	3.934.015	548.675	-	12,72
1986	3.910.258	544.859	-	12,87
1987	3.872.803	535.813	-	12,78
1988	3.887.946	536.155	35.038.906	12,18
1989	3.935.544	530.846	41.972.882	12,35
1990	-	-	-	-
1991	3.620.729	454.391	41.097.467	12,61
1992	3.699.309	460.551	41.705.125	12,36
1993	3.717.285	461.667	42.352.264	11,69
1994	4.089.412	459.665	43.198.413	13,08
1995	4.149.512	465.835	44.265.234	13,22
1996	4.177.949	468.463	44.603.981	13,03
1997	3.753.898	438.290	40.877.238	12,40
1998	4.009.453	440.825	41.818.355	12,87
1999	4.050.691	445.619	43.516.656	12,83
2000	4.315.011	447.369	44.516.571	12,94
2001	4.344.153	449.904	42.885.782	12,68
2002	4.722.348	374.573	42.885.782	14,01
2003	4.692.052	433.071	43.406.206	13,64
2004	4.713.855	438.102	44.279.323	13,91
2005	4.749.813	446.788	44.788.689	13,66
2006	4.763.703	455.243	44.915.828	13,90
2007	4.810.237	461.448	45.116.136	14,01
2008	4.709.404	463.406	46.654.155	13,74



II. EVOLUCIÓN DE LA FLOTA DE EMTUSA 1978-2008

AÑO	AUTOBUSES	EDAD MEDIA	MICROBUSES	EDAD MEDIA	TOTAL	EDAD MEDIA
1978	76	7,5	30	6,0	106	7,07
1979	75	7,6	31	6,7	106	7,34
1980	77	7,27	30	7,57	107	7,36
1981	87	7,85	28	8,80	115	8,08
1982	84	8,60	25	9,40	109	8,78
1983	89	8,79	20	9,18	109	8,88
1984	90	8,67	11	8,95	101	8,70
1985	87	9,75	11	9,95	98	9,78
1986	97	9,41	9	10,40	106	9,49
1987	99	9,08	3	9,97	102	9,11
1988	98	9,49	3	10,33	101	9,51
1989	106	9,63	3	11,33	109	9,68
1990	96	-	-	-	96	9,52
1991	95	-	-	-	95	9,52
1992	87	-	-	-	87	8,21
1993	86	-	-	-	86	7,99
1994	84	-	-	-	84	8,33
1995	85	-	-	-	85	8,60
1996	85	-	-	-	85	7,69
1997	85	-	-	-	85	7,65
1998	84	-	-	-	84	5,65
1999	84	-	-	-	84	5,65
2000	85	-	-	-	85	5,64
2001	85	-	2	-	85	5,42
2002	85	-	2	-	87	5,38
2003	85	-	2	-	87	5,27
2004	84	-	2	-	86	5,38
2005	87	-	4	-	91	5,53
2006	83	-	4	-	87	6,10
2007	87	-	4	-	91	5,63
2008	94	-	4	-	98	6,16



III. ADSCRIPCIÓN DEL PERSONAL POR SECCIONES 1979-2008

AÑO	ADMINISTRACIÓN	JEFE TRÁFICO	INSPECTORES	CONDUCTORES	TALLER	SERVICIOS AUXILIARES	TOTAL
1979	22	-	12	196	41	18	289
1980	23	-	14	205	43	19	304
1981	24	-	13	198	42	19	296
1982	22	-	13	204	39	19	297
1983	21	-	12	203	42	19	297
1984	20	-	12	201	42	18	293
1985	14	-	11	192	39	26	282
1986	15	-	13	188	36	26	278
1987	15	-	12	200	36	26	289
1988	14	-	12	212	38	25	301
1989	14	-	12	228	38	26	318
1990	16	2	14	232	37	28	329
1991	14	2	13	227	36	25	317
1992	22	2	15	220	33	21	313
1993	21	2	13	216	34	18	304
1994	20	2	13	209	34	17	295
1995	20	-	13	216	21	16	286
1996	19	-	12	214	21	16	282
1997	18	-	13	212	21	15	279
1998	18	-	12	227	20	14	291
1999	20	-	12	222	18	13	285
2000	21	-	15	238	16	13	303
2001	24	-	15	259	18	13	329
2002	25	-	15	249	19	13	321
2003	24	-	15	243	21	10	314
2004	26	-	16	264	21	11	337
2005	30	-	14	256	18	13	331
2006	29	-	12	247	19	12	321
2007	31	-	13	245	17	9	315
2008	30	-	13	269	17	11	340



(Archivo EMTUSA)



CRONOLOGÍA 1978-2009

- 1978** El 29 de julio el Ayuntamiento de Gijón acordó constituir la sociedad privada municipal con el nombre de Empresa Municipal de Transportes Urbanos de Gijón para hacerse cargo del servicio de autobuses. El 14 de noviembre el Pleno municipal ratificó el acuerdo y fueron aprobados los estatutos de la compañía.
- 1979** El Ayuntamiento firma el Acuerdo para la Planificación del Transporte Público, por el que se comprometía a aplicar un sistema de protección al usuario mediante la aplicación de una tarifa de equilibrio. Unificación de las líneas 24 y 26 que comunicaban la ciudad con la barriada de Montiana y con la parroquia de La Pedrera, creándose la 24 Montiana-La Pedrera-Mareo.
- 1981** La empresa adquiere para su parque móvil las primeras unidades del nuevo modelo de Pegaso 6038
- 1982** Entró en funcionamiento la línea número 28, Plaza del Carmen-Deva. Se unificaron las líneas 14 y 25 para crear una nueva L 25 Tremañes-L'Alto l'Infanzón. Se creó una nueva L15 a partir de las existentes número 15 (Plaza de Europa-Roces) y número 16 (Nuevo Gijón-Coto), materializada en una nueva línea número 15, Rocés-Nuevo Gijón-Coto.
- 1983** Se anuló la línea de microbuses número 2. Los microbuses de la línea Polígono Pumarín-Somió se sustituyen por autobuses. La cabecera de la línea 18 pasó de la calle Álvarez Garaya al Polígono Pumarín.
- 1984** Se creó la línea 22, Plaza de Europa-Alcampo, que posteriormente amplió su recorrido hasta Porceyo. Se instalaron las primeras marquesinas específicas para la zona rural. Las autobuses municipales vuelven a lucir publicidad.



- 1985** El precio del billete ordinario se fijó en 30 pesetas y el del microbús en 35. Durante las protestas del naval se quemaron tres autobuses municipales.
- 1986** Los autobuses municipales cambian de imagen y lucen los colores de la ciudad: blanco con rayas rojas. Se incorporan a la flota los primeros autobuses de la marca Scania, modelo N-113 carrozados por Castrosua.
- 1987** La flota se renueva con la adquisición de 8 nuevos vehículos de la casa Pegaso, modelo 6420, carrozados por Jorsa. La línea 4 de microbuses con cabecera en Nuevo Jove se extendió hasta Viesques, sustituyéndose los microbuses por autobuses.
- 1988** Quema de un autobús municipal durante las manifestaciones del sector naval.
- 1989** Se suprime la última línea de microbuses que circulaba por Gijón.
- 1992** Entran en servicio las canceladoras automáticas que permiten los transbordos (45'). Comienza la sustitución integral de las viejas marquesinas por las del denominado "modelo César".



Marquesina modelo César. (Archivo EMTUSA)

- 1993** La intensificación de los flujos de viajeros con destino al Campus Universitario y al Hospital de Cabueñes llevó a la unión de las líneas 3 y 4 que comunicaban los barrios de Nuevo Jove y L'Arena, creando un solo servicio con final de trayecto en el complejo hospitalario. Envío a Cuba de los primeros autobuses retirados del servicio.
- 1994** Adquirido el primer autobús de piso bajo. Los autobuses nuevos lucen letreros electrónicos digitales.
- 1995** En junio se creó el servicio nocturno, denominado Búho. Extensión de letreros electrónicos a toda la flota. Se incorporan a la flota los primeros vehículos de la casa Mercedes-Benz.
- 1997** Se suprimen las líneas 11, 17 y 19 y se unifican en la L1 (El Cerillero-Hospital de Cabueñes) y L 16 (Musel-Vega).
- 1998** El precio del billete ordinario se fijó en 90 pesetas. El bono estudiante fue sustituido por el bono joven para los usuarios con edades comprendidas entre los 4 y 25 años, con validez para todos los días de la semana. Se reordenó el servicio nocturno creándose dos líneas de Búho.
- 1999** Se amplía la oferta de servicios de las líneas 12 (El Cerillero-Contrueces) y 20 (Somió-Contrueces) para atender la demanda generada por la ocupación del nuevo barrio de Montevil.
- 2000** En septiembre EMTUSA se sumó al día sin coche, ofertando los viajes a 25 pesetas. Puesta en servicio del teléfono de atención al usuario. En agosto se incorpora a la plantilla la primera mujer conductora.
- 2001** Entraron en funcionamiento dos nuevas líneas atendidas con microbuses: M1 (Cimavilla-Hospital de Jove) y M2, que unía Castiello, Deva, Santurio, Caldones, Llavandera y Vega. La L1 se extiende hasta Candanal y la L15 llega al Polígono Rocas-Porceyo. Se creó la tercera línea de Búho.



- 2002** Durante los dos primeros meses del año el billete ordinario del autobús se podía pagar en pesetas (125) o en euros (0'75). En septiembre entró en funcionamiento la línea 2, Roces-Hospital de Cabueñes. La línea 10 se extendió hasta la Carbayera de Candenal y la L15 hasta los polígonos industriales de Roces y Porceyo. Puesta en marcha del Servicio de Ayuda a la Explotación (SAE)
- 2003** Se puso en marcha un nuevo sistema de cancelación y expedición de billetes y bonos sin contacto, lo que supuso la utilización de la tarjeta ciudadana y la aparición de la tarjeta de transporte. Inauguración de las nuevas oficinas comerciales en el paseo de la Infancia. Se renovó la señalética interior de los autobuses municipales y se renovaron las marquesinas instalándose las del modelo diseñado por Norman Foster. La compañía celebró su 25 aniversario.
- 2005** Se trasladó la cabecera de la línea 4 del Hospital de Cabueñes al Campus Universitario y se reestructuró el servicio del Micro 1, estableciéndose un recorrido regular entre Cimavilla y el Hospital de Jove.
- 2006** Campaña de abonos 30x30. Se trata de un abono de tarifa plana; por un precio de 30 euros (25 para menores de 26 años o mayores de 65) cualquiera puede viajar ilimitadamente en los autobuses municipales. Precio del billete ordinario: 1 euro.
- En el mes de marzo entró en funcionamiento la nueva línea 3, Polígono de Roces-Hospital de Jove, con un tiempo de duración estimado del trayecto 45 minutos. Extensión de la L 22 hasta Zarracina en determinados servicios.
- 2007** En el mes de marzo se inauguraron los primeros postes de información con altavoces para invidentes. Se instalaron 21 en las paradas de alta demanda. El 1 de octubre entró en vigor la gratuidad del autobús para niños menores de 13 años con Tarjeta Ciudadana.

- 2008** Entraron en funcionamiento dos nuevas formas de pago, los abonos semestral (150 euros) y anual (250 euros), que permiten viajar ilimitadamente en todos los autobuses urbanos durante 6 ó 12 meses. En octubre se puso en servicio un sistema de información al usuario por medio de mensajes sms. En noviembre comenzaron a funcionar siete nuevas líneas para la zona rural. Creación de la cuarta línea de Búho, plaza del Carmen-Vega.
- 2009** EMTUSA reordena la línea 4 para dar respuesta a las demandas generadas por el crecimiento urbanístico de la zona de El Lauredal. Construcción de las nuevas instalaciones en el polígono industrial de Los Campones.



Nuevas instalaciones de EMTUSA (Tuero-Corces)



Consejos de
Administración
(1979-2009)

En 2008 se incorporaron a la flota de EMTUSA seis autobuses articulados de 137 plazas, que fueron destinados a la línea n.º 1, El Cerillero-Hospital de Cabueñes. (Juan Carlos Tuero)



(Arnaud Späni)

Noviembre 1979-1983

Presidente:

José Manuel Palacio Álvarez

Vocales:

Jesús Ferrero Carbajo

Francisco Sarasúa Serrano

José Luis Ortiz Hornazábal

Avelino González Ruiz

José María Díaz Bardales

Avelino Suárez Riesgo

Daniel Ouviaña Arias

José Luis Díaz-Caneja Burgaleta

Ángel Gómez Fernández

Alfredo Villa González (Secretario)

Junio 1983-Septiembre 1985

Presidente:

José Luis Ortiz Hornazábal

Vocales:

Francisco Sarasúa Serrano

Julio Santiago Gómez Rivas

José María Díaz Bardales

Avelino González Ruiz

Avelino Suárez Riesgo

Daniel Ouviaña Arias

José Luis Díaz-Caneja Burgaleta

Ángel Gómez Fernández

Jesús Ferrero Carbajo

Alfredo Villa González (Secretario)



(Arnaud Späni)

Septiembre 1985-1987

Presidente:

José Luis Ortiz Hornazábal

Vocales:

Francisco Sarasúa Serrano
Julio Santiago Gómez Rivas
Avelino González Ruiz
Avelino Suárez Riesgo
Luis González Fernández
Narciso Díez Domínguez
Jesús Ferrero Carbajo
Lisardo Menéndez Fernández
Julio César Arboleya Sánchez
Alfredo Villa González (Secretario)

1987-1991

Presidente:

Juan José Lana Rodríguez

Vocales:

Carmen Moreno Llana
Manuel García Santoveña
Francisco Javier Alonso Pantiga
Ulises Concejo Hevia
Jorge Fano Rimada
Rogelio Albuerno Montoto
Julio César Arboleya Sánchez
Lisardo Menéndez Fernández
Alfredo Villa González (Secretario)



1991-1995

Presidente:

Bernardino Gregorio Santaeugenia Bastián

Vocales:

Francisco Villaverde Suárez
Manuel García Santoveña
José Manuel Palacio Álvarez
Francisco Javier Alonso Pantiga
Rogelio Albuerno Montoto
Alfonso García del Corro
Pilar Vázquez Palacios
José María Araujo García
Rafael Dupuy Cabal
Juan José Obaya Cueto
Mariano López Santiago (Secretario)

1995-1999

Presidente:

Julio Gómez Rivas

Vocales:

Jesús Miguel Vázquez Rodríguez
Antonio Villabrille Quintana
José Dimas Suárez García
Guillermo Miranda Álvarez
Gerardo Alexandre Hurlé
Jesús Carlos Zapico Acebal
María José Ramos Rubiera
Pedro González Coro
Enrique Fernández Martínez
Emilio Riera Álvarez
Mariano López Santiago (Secretario)



(Arnaud Späni)



1999-2003

Presidente:

José Manuel Sariego Martínez

Vocales:

Begoña Enedina Huergo Iglesias
Pedro José Sanjurjo González
Manuel Faustino García Fernández
Pedro Carcedo Rocés
Fernando Huarte Santamaría
María Pilar Fernández Pardo (Juan Carlos Santos Fernández: a partir del 2000)
Jesús Vázquez Rodríguez
Begoña López Ferrer (Emilio Álvarez Álvarez: a partir del 2000)
José Gala Zapico
Juan Manuel Rodríguez Pérez (Emilio Riera Álvarez: a partir del 2000)
Pedro González Coro
Rafael Dupuy Cabal
Gerardo Alexandre Hurlé
José Dimas Suárez García
Bernardino Gregorio Santaeugenia Bastián
Antonio Villabrille Quintana
Mariano López Santiago (Secretario)

2003-2007

Presidenta:

Begoña Enedina Huergo Iglesias

Vocales:

Pedro José Sanjurjo González
Manuel Faustino García Fernández
Juan Carlos Santos Fernández
José Morán Peón
José Gala Zapico
Pedro Carcedo Rocés
Emilio Riera Álvarez
José González Suárez
Sergio Álvarez Suárez
José Manuel Sariego Martínez
Antonio Villabrille Quintana
Mariano López Santiago (Secretario)



La alcaldesa de Gijón acompañada por el concejal-presidente de EMTUSA, José Manuel Sariego (a su derecha), y cuatro de los gerentes (Ángel García, Jaime Salgado, Francisco Corte y Julián Bonet, de izquierda a derecha) durante la celebración del 25 aniversario de EMTUSA, en 2003. (Archivo EMTUSA)

2007-2009

Presidente:

Santiago Ramón Martínez Argüelles

Vocales:

Begoña Enedina Huergo Iglesias
Juan Pedro Carcedo Rocés
Gabriel Murillo Cárdenas
Guillermo Miranda Álvarez
José Gabriel Díaz Gutiérrez
Balbino Fernández Rubio
Isidoro Martínez Feito
Luciano González Álvarez
María Dora Alonso Riesgo (Secretaria)

Gestión y Dirección de EMTUSA

Jaime Salgado Estrada (1978-1990)
Francisco Fernández Corte (1990-1994)
Ángel García Fernández (1994-2000)
Julián Bonet Pérez (2000-2003)
Juan Ramón Pesquera Fernández (2004)
Manuel José Fernández Rouco (2005-2009)



AGRADECIMIENTOS

- Gonzalo Álvarez Arrojo
- Eduardo Blanco Gallardo
- Jaime Salgado Estrada
- Julián Bonet
- Manuel José Fernández Rouco
- Ángel García Fernández
- Roberto Gómez González
- María Fernández Martínez
- Esther Menéndez Corbato
- Sergio Tomé Fernández
- Belarmino García Díaz
- Francisco Javier San José García
- Fernando Losada
- Eduardo Núñez Fernández
- Alicia de la Iglesia
- Víctor Otero
- Luis Rojo
- Juan Carlos Tuero

(Arnaud Späni)



Gijón entre líneas

El transporte urbano en Gijón y la Empresa Municipal de Transportes Urbanos (EMTUSA)



Sobre las líneas del transporte colectivo de Gijón se escribe la historia reciente de la ciudad. Muchos años han pasado desde que los primeros Leyland comenzaron a rodar por la villa, muchos más aún desde que los populares y venerables tranvías conectaban a los gijoneses con sus centros de ocio o de trabajo. Un servicio que fue ampliando su radio de acción a medida que el callejero dibujaba nuevas rutas sobre la oscura piel de la ciudad. Durante un tiempo en manos privadas, la iniciativa del Ayuntamiento fue decisiva para dotar a Gijón de un servicio de transporte público y moderno, acorde con el espíritu de la ciudad. Nuevas líneas para seguir escribiendo su historia.



Ayuntamiento de
Gijón