LA NUEVA ESPAÑA
OVIEDO

04/12/13

Prensa: Diaria
Tirada: 62.028 Ejemplares
Difusión: 53.526 Ejemplares

Cód: 76792987

Página: 32

Sección: LOCAL Valor: 4.490,00 € Área (cm2): 982,8 Ocupación: 100 % Documento: 1/1 Autor: Oviedo, Javier CUARTAS Núm. Lectores: 345000

Adiós a un gran emprendedor |  | La trayectoria (2)

La biografía empresarial de José Cosmen Adelaida (1928-2013) recorre más de seis décadas, que son las de su encumbramiento como gestor de negocios, pero también las de la salida de Alsa fuera de Asturias y de España, hasta convertirse en el primer operador nacional de transporte de viajeros con pretensiones multinacionales. Esa larga etapa es coincidente con el período de mayor modernización que haya vivido la economía española, desde la penuria de la posguerra a la larga etapa de prosperidad que, con los altibajos de varias crisis, llega hasta la Gran Recesión. Esa trayectoria se analiza en varias entregas.

Alsa, en el desarrollismo de los 60

Cosmen Adelaida contribuyó a la expansión de la empresa líder asturiana, con rutas a Madrid, Francia, Bélgica y Suiza y un frustrado intento en la URSS

Oviedo, Javier CUARTAS

Alsa, con 37 años de expansión y de pujanza cuando José Cosmen Adelaida se incorporó a la sociedad como apoderado y accionista el 1 de enero de 1960, apenas había salido de Asturias. Aunque desde 1928 mantenía un acuerdo de reciprocidad con una compañía gallega (la Empresa Ribadeo) que permitía a los viajeros enlazar hasta La Coruña, los autocares luarqueses sólo penetraban diez kilómetros en territorio lucense. Y aunque con la anexión de la Empresa Cosmen Alsa traspasó por vez primera la Cordillera con tres rutas a Villablino por los puertos de Cerredo, Leitariegos y Somiedo, la expansión exterior seguía siendo la asignatura pendiente.

A eso fue a lo que se dedicó de manera preferente el nuevo accionista José Cosmen, sin un cargo específico en la empresa pero con el rango de apoderado. Desde esa fecha pasó a residir tres días a la semana en un hotel de la Gran Vía de Madrid, y desde esa base de operaciones volcó sus esfuerzos, en una España fuertemente sometida a los dictados administrativos, en remover obstáculos para el crecimiento de la empresa.

Alsa, presidida desde un año antes por José Trelles Anciola –quien había accedido al cargo por la muerte de su padre, el banquero Vicente Trelles González–, competía en los servicios discrecionales en un mercado abierto, pero en líneas regulares estaba sometida no sólo al régimen concesional –como ahora–, sino también al monopolio del que era titular la compañía ferroviaria estatal Renfe en todas las rutas coincidentes con sus servicios de trenes.

Por esta razón, Alsa no podía reforzar las rutas Oviedo-Avilés y Oviedo-Gijón con más servicios y autos si no lo autorizaban Renfe y el Ministerio. La compañía tuvo que esperar hasta mayo de 1956 para que se le permitiese ampliar de dos a seis las frecuencias diarias por sentido entre Avilés y Oviedo.

La habilidad negociadora y de relación social de Cosmen y su capacidad innata para ganar afectos y cautivar a su entorno abrió puertas a Alsa. En 1963 –un año después de su matrimonio con Victoria Menéndez-Castañedo y de la muerte de su progenitor, Secundino Cosmen Bueno– las gestiones madrileñas alumbraron la autorización para iniciar la ruta Asturias-Madrid, que desde 1958 estaba explotando directamente Renfe con autocares.

De esta época data la adquisición por Cosmen en Madrid de los primeros Pegaso Monotral para Alsa, que constituyeron un avance de modernidad respecto a los ya viejos Asclo de los años 50. Los Pegaso se estrenaron remontando las empinadas vueltas y revueltas del Padrún (hasta que en 1968 se abrió la carretera por Ablaña, entre Oviedo y Mieres) y también las de Pajares antes de acceder a la Meseta en un viaje en el que se empleaban trece horas hasta la capital de España por carreteras en un penoso estado de conservación.



Los Pegaso Monotral encaran las cuestas reviradas del Padrún en sus primeros viajes a Madrid, en 1964.

En esos vehículos viajaron a Madrid los quesos tipo camembert que Ilas (Reny Picot) había empezado a elaborar en 1960 en Anleo (Navia). Y en uno de ellos llegó a la capital desde Valladolid en los años 60 el escritor Francisco Umbral al «atardecer temulento, en un autocar gris y mareado de su propio motor, entrando en la luces de Madrid a esa hora en que los neones eran», escribió, «una villanía desconcertante».

Tras aquella primera incursión a Madrid (que arrancó el 9 de julio de 1964), Cosmen y las familias fundadoras de Alsa empezaron a considerar no sólo la expansión nacional, sino también la internacional.

Una vez más, las circunstancias históricas le fueron favorables a la compañía y a su nuevo accionista cangués. El Plan de Estabilización de 1959 tuvo dos efectos sobre la economía española. La liberalización económica impulsó la apertura, el fortalecimiento de la mesocracia, el nacimiento de la sociedad de consumo, la ampliación de las clases medias, la llegada de inversiones internacionales y el impulso de la industria turística nacional, y todo ello contribuyó al aumento de la movilidad y de la demanda de transportes. Pero la desregulación y el fin de la autarquía supuso el hundimiento de sectores industriales protegidos, como el carbón, lo que, sumado a las represalias por las huelgas de 1962-1963 y la elevación del paro, generó un éxodo de mano de obra española al extranjero. Y esto también fue otra oportunidad para Alsa, que el 20 de junio de 1966 puso en marcha la ruta Oviedo-París-Bruselas y en 1969 la de Oviedo-Zúrich-Ginebra y la conexión a Lausana y Clermont-Ferrant.

> Cosmen vivió tres días a la semana en Madrid haciendo contactos en la reglamentista España de la época

> En Hispanoamérica buscó oportunidades de negocio que no se materializaron

> El Plan de Estabilización abrió oportunidades de negocio y el autobús derrotó al ferrocarril

> La adquisición de acciones a los fundadores de Alsa arrancó en el decenio

> Umbral llegó a Madrid en «un autocar gris y mareado de su propio motor»

Otras empresas asturianas, como El Castromocho, también establecieron algunos servicios discrecionales con Europa en aquella época de intensa emigración.

Para atender esta oportunidad internacional –y para cubrir el aumento de la demanda interna de servicios públicos de transporte al compás de la recuperación económica y de lo que pasó a ser conocido como el Desarrollismo de los 60–, Alsa adquirió en 1964, y en un solo pedido, 22 autocares Pegaso Monotral, un esfuerzo inversor que no estaba al alcance de otros competidores porque requería fortaleza financiera y además capacidad visionaria.

El estado viario en los primeros años 60 seguía siendo penoso. Pero fue entonces cuando el autocar empezó a arrebatar la hegemonía al ferrocarril como medio colectivo de transporte por su mayor flexibilidad y porque, si las carreteras estaban llenas de baches, el material móvil ferroviario tampoco se había renovado y sufría averías. Algunas empresas ferroviarias asturianas (Ferrocarril del Carreño, en 1963, y Ferrocarriles Económicos, en 1964) crearon sus propias empresas de buses.

La pugna de Alsa, aún dentro del encorsetado sistema administrativo de la época, se planteó entonces en cuatro frentes: la renovación de la flota (se fueron comprando autobuses de cinco en cinco y, años después, de diez en diez), la innovación diferencial (en 1965 se incorporaron los primeros urinarios en los autocares de la ruta a Madrid), la absorción –como ya había hecho Alsa en el pasado– de otras empresas asturianas y la expansión internacional.

José Cosmen pasó temporadas trabajando en México, Venezuela, Argentina y otros países latinoamericanos buscando oportunidades que no se materializaron. En Europa se fortalecieron los servicios internacionales con España y ya entonces se intentó entrar en la Europa comunista. En 1967 se fundó Sovalsa, una sociedad en Moscú que, en plena Guerra Fría, tardó casi veinte años en obtener autorización para operar en la antigua URSS. Cuando obtuvo licencia, resultó un fracaso.

Alsa emprendió a su vez una política incipiente de inversión en nuevos talleres, garajes y bienes inmobiliarios. Fue una estrategia que, si le restaba liquidez –que hubiese podido destinar a impulsar más el negocio del transporte–, le dotaba de activos y reforzaba su fortaleza financiera.

La prioridad inversora suponía cierta contención en el reparto de dividendos. Esta decisión fue una oportunidad para un accionista como José Cosmen Adelaida, cuya condición no era la de inversor financiero, sino la de industrial del negocio y con aspiración de ampliar su posición en el capital de la sociedad. Las familias fundadoras de Alsa (los García Gamoneda, Trelles, Álvarez-Cascos, Rodríguez, González-Vega y Vidal de la Uz) habían sufrido varias sucesiones generacionales, las dinastías se habían ramificado, sus paquetes accionariales estaban bastante atomizados y algunos miembros de las estirpes empezaban a perder interés por continuar en el negocio.

Cosmen era y se sentía transportista, creía que el fuerte desarrollismo de los 60 en España y en Europa era una oportunidad de crecimiento y expansión, tenía voluntad y vocación de explorar todas las posibilidades del sector y, aunque con un paquete minoritario, estaba concentrado y no disperso, y disponía además de liquidez para iniciar la compra –gradual, lenta y perseverante– de títulos a los herederos de los fundadores. Alsa había pagado por la Empresa Cosmen (20 autobuses y sus concesiones de líneas), un precio que rozó –se dijo– las 100.000 pesetas de la época (2,16 millones de euros de hoy) y que Alsa satisfizo con acciones y con dinero. Los pagos dinerarios se fueron desembolsando en varios plazos durante los años 60. Con esos recursos, la ayuda de la familia y algún crédito, Cosmen hizo saber con sutileza que estaba en disposición de comprar títulos de Alsa a quienes quisieran desprenderse de ellos.

Mañana:
Intento de recobrar el poder