YAGO GONZÁLEZ
Oviedo

JOAQUÍN OCAMPO

Autor de la biografía «José Cosmen Adelaida. Alsa»

«Alsa acabará siendo una gran compañía ferroviaria, aunque es difícil entrar en un sector copado por tres empresas con apoyo estatal», afirma el historiador

«José Cosmen tenía un espectacular olfato empresarial y sabía tratar a la gente»

El 11 de octubre de 1796, Gaspar Melchor de Jovellanos visitaba Cangas del Narcea, donde recibió un manuscrito que contenía una descripción detallada de Leitariegos. En el documento se hacía referencia a una tradición oral que narraba cómo en el siglo XII, por culpa de la nieve, doña Urraca, reina de Castilla y de León, había tenido que alojarse en «la casa de 'Pepillo', esto es, de José Cosmen». Este pasaje –el primer documento histórico que acredita los orígenes de la familia empresaria Cosmen– figura entre el abundante material bibliográfico que Joaquín Ocampo (Navia, 1952), catedrático de Historia Económica, ha utilizado para escribir «José Cosmen Adelaida. Alsa. De la arriería al liderazgo global en movilidad» (LID Editorial), un libro a medio camino entre la biografía del empresario cangués (1928-2013) y el relato de Alsa, la empresa luarquesa que este adquirió en 1959 y que transformó en un gigante nacional del transporte de viajeros en autobús. La compañía impulsada por Cosmen Adelaida cuenta hoy con 20.000 trabajadores, opera en seis países y tiene los focos puestos en el sector ferroviario.

— ¿Qué ofrece esta biografía?

— Es una biografía dual, es decir, aborda tanto la figura de José Cosmen como la evolución de su empresa, Alsa. La compañía celebró en 2023 su primer centenario y yo participé como coautor del libro conmemorativo del aniversario, por lo que disponía de mucha documentación. Además, pertenezco a la Fundación Valdés-Salas y, como catedrático de Historia Económica, siempre me ha interesado todo lo anterior al siglo XVIII en Asturias: los orígenes de la industria, la minería... Y José Cosmen era de los pocos empresarios españoles que tenía un gran archivo de la historia de su familia.

— Mucha gente aún cree que la historia de los Cosmen empieza con Alsa, pero en realidad vienen de muy atrás...

— Así es. Hay documentos que acreditan su permanencia en Leitariegos desde al menos el siglo XII. La familia Cosmen creó una sólida red de arriería (transporte de mercancías con animales) entre Asturias y la Meseta. Desde el Camino Francés y las ferias medievales hasta el transporte de viajeros y dinero en la Edad Moderna, se forjó una cultura empresarial basada en la reinversión, la diversificación y el capital familiar, que a finales del siglo XVIII ya alcanzaba Madrid.

— ¿Cómo era José Cosmen Adelaida como empresario?

— Tenía un olfato empresarial innato y espectacular. Él fue el que convirtió a Alsa en una gran compañía de transporte después de adquirirla en 1959 a un conglomerado de empresarios entre los que figuraba el abuelo de Francisco Álvarez-Cascos. La empresa venía de unos años difíciles y estaba limitada al ámbito asturiano, pero es Cosmen quien la transforma en una empresa a nivel nacional y, después, internacional.

Era de los pocos empresarios españoles con un gran archivo histórico de su familia

En 1964 hubo un antes y un después, cuando ofreció a Renfe la mitad de los beneficios de sus rutas

— ¿Qué momentos clave destacaría en esa transformación?

— Hay varios, pero yo señalaría tres. Para entenderlos hay que saber que, hasta la entrada de España en la UE, la legislación española favorecía claramente al ferrocarril, hasta el punto de que las empresas de autobuses (como Alsa) que quisieran abrir una línea nueva debían pagar una especie de canon a Renfe. En aquellos años, Renfe practicaba una auténtica competencia desleal. Pero en 1964 a Cosmen se le ocurrió ofrecer a Renfe el 50% de los ingresos obtenidos en cada ruta que compartiera con ellos. Renfe aceptó y Alsa multiplicó su red en toda España. Aquello fue un antes y un después.

Juan Plaza.

Joaquín Ocampo.

— ¿Qué otros hitos hubo?

— En 1984, con el ingreso español en la UE, se iniciaron una serie de privatizaciones de empresas públicas que acabarían favoreciendo a Alsa unos años después, en 1999, cuando compró Enatcar, empresa pública de transporte de viajeros. Aquella operación fue muy importante porque convirtió a Alsa en líder nacional del transporte de largo recorrido. También hubo otras adquisiciones relevantes como la de Turytrans o la de Continental Auto, antigua filial de transporte de ACS.

— ¿Qué otros rasgos destacaría de José Cosmen?

— Tenía muchas cualidades que no se aprenden en las escuelas de negocios. Sabía tratar a la gente y tenía una extraordinaria capacidad de negociación. Tenía un enorme sentido de lo que en economía se llama rentabilidad social, es decir, el beneficio que una actividad empresarial genera para toda la sociedad, y no solo para el propio empresario. Lo puedo explicar con un ejemplo de mi propia vida. Yo soy de Navia, y cuando tenía 13 o 14 años me trasladé a Oviedo. Las cartas que escribía a mis amigos y familiares de Navia las enviábamos a través de los conductores de Alsa que iban hasta allí. Y lo hacían encantados. Además, dada la larga historia de su familia, Cosmen siempre tuvo muy claro que quería mantener el espíritu de empresa familiar de Alsa.

— ¿Puede poner un ejemplo de ese espíritu?

— Creo que el mejor ejemplo fue cuando se produjo la venta a la británica National Express (hoy rebautizada como Mobico). Cosmen siempre quiso que la familia se mantuviese como accionista de Alsa. Él mismo lo verbalizó así en aquel momento, en 2007: «National Express vino a comprarnos, y nosotros respondimos: 'No vendemos, nos integramos'».

— Aquella operación, según dijo entonces Cosmen, se hizo con la mirada puesta en la liberalización del sector ferroviario, donde Alsa ya está presente y donde tiene ambiciosos planes. ¿Veremos a Alsa convertida en una gran empresa ferroviaria?

— Yo creo que sí. El problema es que ahora mismo el sector en España está copado por tres empresas que, en mayor o menor medida, tienen el apoyo de presupuestos públicos: Renfe, que es del Estado español; Iryo, con participación del Estado italiano; y Ouigo, del Estado francés. Tienen, por tanto, una gran capacidad para dominar el mercado, y es muy difícil entrar a competir ahí. Pero Alsa tiene la convicción de que eso es el futuro y por eso está peleando por lograr proyectos como el del Eurotúnel. ■

Ebro Foods compra al proveedor de pasta de Mercadona

La empresa española Ebro Foods, propietaria de los arroces SOS, Brillante y La Cigala, entre otras marcas, ha alcanzado un acuerdo vinculante para comprar el 30% que le faltaba de la firma de origen boloñés Bertagni, conocida por ser la marca más antigua de pasta rellena en Italia y proveedora de Mercadona, que comercializa sus ravioli, tortellini y gnocchi bajo la marca blanca Hacendado.

Crecen las viviendas «okupadas» en venta en Asturias

Asturias sumaba en el cuarto trimestre del pasado año 202 viviendas «okupadas» puestas a la venta, frente a las 189 del trimestre anterior, lo que supone un aumento del 6,9%, según un análisis publicado por el portal inmobiliario Idealista. En el conjunto del país, en el cuarto trimestre había un total de 24.058 viviendas «okupadas» puestas a la venta, lo que supuso un incremento del 4,6%.

Santa Bárbara revisará cañones de artillería del Ejército

Santa Bárbara Sistemas, con una fábrica en Trubia (Oviedo), ha sido adjudicataria del contrato para la revisión integral de tubos de cañón de artillería de 155 milímetros para el Ejército de Tierra español. El contrato contempla un análisis exhaustivo del estado de los tubos, con especial atención a la boca de fuego, una de las zonas más críticas desde el punto de vista de la precisión y la seguridad.

Fedea alerta del aumento del déficit de la Seguridad Social

El director del centro de análisis económico Fedea, el asturiano Ángel de la Fuente, advirtió ayer de que, sin las transferencias del Estado, la Seguridad Social registrará un déficit de más de 69.000 millones de euros en 2025, frente a los casi 66.000 millones de 2024. «Desde 2012 ha sido necesario inyectar al sistema un volumen creciente de recursos procedentes de impuestos», señaló.