
ALBERTE MARTÍNEZ

LÓPEZ es profesor titular de Historia Económica en la Universidade da Coruña. Su línea de investigación actual se centra en las empresas de servicios públicos y las inversiones extranjeras en este sector. En este sentido, sus publicaciones más recientes (individuales o como coordinador) tratan sobre Aguas de La Coruña y el papel de los belgas en los tranvías y ferrocarriles de vía estrecha.

CARLOS PIÑEIRO

SÁNCHEZ es Doctor en Ciencias. Empresariales por la Universidade da Coruña; trabaja como docente e investigador adscrito al Departamento de Economía Financiera y Contabilidad de dicha institución desde 1994. Sus áreas de trabajo principales son las finanzas empresariales, los sistemas de información, y el nuevo marco de la información contable derivado de la eclosión de Internet.

Resumen

La evolución de la *Compañía de Tranvías de La Coruña* durante el primer franquismo se puede estructurar en dos etapas. La primera de ellas entre el inicio de la Guerra Civil y aproximadamente 1948, momento este último en que se comienzan a sustituir los tranvías por trolebuses y autobuses. Se caracterizaría este período por las dificultades empresariales expresadas en el progresivo recorte del margen de explotación, a causa de la congelación de las tarifas, las restricciones eléctricas y de reposición de materiales y el aumento en las cargas sociales.

Durante la segunda etapa, 1949-1962, los resultados empresariales mejoran sensiblemente gracias al cambio de tracción, el contexto económico más favorable y las ayudas administrativas a la reconversión del sector.

Palabras clave: Tranvías; transporte urbano; servicios públicos; primer Franquismo.

Abstract

The evolution of *Compañía de Tranvías de La Coruña* under the early Franquismo can be structured in two stages. First of them between the beginning of the Civil War and approximately 1948, when trolley-buses and buses began to replace trams. This period would be characterised by business difficulties expressed by the progressive cut of the operation margin because of rate freeze, electricity restrictions and replacement of materials as well as the increase in social security contributions. During the second stage, 1949-62, business results noticeably improved thanks to the traction change, the more favourable economic context and the administrative support to the sector restructuring.

Key words: Tramways; urban transit; utilities; early Franquismo.

La actividad empresarial durante el primer franquismo: la Compañía de Tranvías de La Coruña, 1936-1962

Alberte Martínez López

(Universidade da Coruña)

Carlos Piñeiro Sánchez

(Universidade da Coruña)

1. Introducción

En los últimos años los estudios económicos en perspectiva histórica han comenzado a superar la barrera psicológica de la guerra civil y se han adentrado en el campo de la economía franquista, todavía poco conocida en lo que respecta sobre todo al denominado primer franquismo. Existe una general coincidencia en calificar como muy negativo este período para la historia económica española, en especial la década de los cuarenta. En buena medida, la mayor parte de la responsabilidad en esa situación se ha achacado a una errónea política económica. Algunas de las investigaciones llevadas a cabo han manejado (o reconstruido) variables macroeconómicas con las que se han elaborado visiones globalizadoras y sintéticas sobre este período¹. Creemos, no obstante, que se echan en falta más estudios “a pie de obra” sobre todo en el campo de la historia empresarial², para contrastar esas visiones generales y analizar como repercutía realmente el marco institucional en los distintos sectores económicos y de que modo se adaptaba la estrategia empresarial.

Un sector precisamente en el que tuvo una especial incidencia la orientación de la política económica durante esta época fue el del transporte urbano. Pensamos, por consiguiente, que reviste interés el estudio de la evolución de una empresa de transportes durante este período, en el cual además se lleva a cabo una transformación significativa y de gran impacto medioambiental posterior, el cam-

¹ Sin ánimo evidentemente de exhaustividad, se pueden citar los trabajos contenidos en Barciela (2003), Catalán (1995), García Delgado (1989) y Nadal, Carreras y Sudrià (1987).

² El libro de Sánchez y Tascón (2003) y el artículo de Torres (2003) suponen una reciente aportación en este sentido, así como el trabajo de Mirás (1999) para el caso coruñés. Una visión sintética y divulgativa de la evolución de la empresa gallega en Alonso (2000), para la gran empresa gallega, Carmona (1998).

[118]

bio de la tracción eléctrica por el combustible líquido. A lo largo de las siguientes páginas, pues, iremos analizando la problemática de la empresa concesionaria del transporte público en A Coruña, tratando de enmarcarla en el contexto local, estatal y sectorial en la medida en que las fuentes y la bibliografía disponibles lo permitan³.

Dividiremos en dos etapas esta evolución. La primera de ellas entre el inicio de la guerra civil y aproximadamente 1948, momento este último en que se comienzan a sustituir con fuerza los tranvías por trolebuses y autobuses. Durante la segunda etapa, 1949-1962, se completa el proceso de cambio de tracción, acuciado por el deterioro previo de la empresa y del servicio.

2. Los problemas de la posguerra, 1936-1948

Durante los años cuarenta la política económica va a estar marcada por el intervencionismo y la autarquía, que provocaron nefastos efectos sobre la economía española (y no sólo a corto plazo), de modo que la mayoría de los indicadores macroeconómicos no recuperarán sus niveles prebélicos hasta principios de los 50⁴. En el sector que nos ocupa, aunque ya había estado tradicionalmente sometido a un cierto nivel de regulación tanto gubernamental como municipal, esta situación llevará consigo, aparte de la general introducción de rigideces en la gestión empresarial, la fijación estricta de precios y las restricciones energéticas y de repuestos (aunque también se beneficiará de la pronunciada caída real de los costes eléctricos). Analicemos, pues, el comportamiento de la demanda y la oferta de nuestra empresa durante este período.

La demanda de un servicio público masivo como el del transporte viene condicionada por la demografía, la distribución espacial de hábitat, empleo y servicios, y por las tarifas expresadas en función de la renta, así como el propio nivel de ésta⁵. Nos centraremos en el factor demográfico por ser uno de los más relevantes y el más conocido.

Como se puede comprobar en la Tabla 1, la ciudad herculina cuadriplica su población entre 1900-1970. No obstante, este crecimiento no es uniforme sino que resulta más intenso en el segundo tercio de siglo, coincidente con el período que nos ocupa. A diferencia de lo sucedido anteriormente, la mayor parte de este aumento se debe a la inmigración, básicamente de población rural procedente de la propia provincia y de la de Lugo, empujada por la situación de recesión econó-

³ La fuente primaria básica que hemos utilizado en esta aproximación han sido las *Memorias* de la empresa durante esos años, de las cuales se han extraído los datos necesarios para elaborar la mayoría de los gráficos que se presentan. Se ha completado la información con documentación variada de la propia empresa, que aparece más detallada en Piñeiro (1996: 3-4). Para los años cincuenta, en los que existen lagunas en el archivo de la empresa, hemos completado las series con los *Anuarios Estadísticos de España*. A título comparativo (local y de servicios) hemos recurrido a la empresa *Aguas de La Coruña* (Martínez (dir.), 2004).

⁴ García Delgado (1987), p. 166-169.

⁵ Thompson (1976), pp. 21-22 habla de factores positivos o de atracción (tamaño de la población, nivel de renta, actividades potenciales) y negativos o disuasorios (coste, tiempo, incomodidades y peligros).

mica de esas décadas e imposibilitada de emigrar por la difícil coyuntura económica y política internacional. Se unen así, pues, dos vectores que se refuerzan, por un lado la aceleración del impulso demográfico y por otro el presumible descenso del nivel medio de renta per cápita derivado del estancamiento económico⁶ y la riada inmigratoria rural, agravado por el probable empeoramiento en la distribución de la renta.

TABLA 1. EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN CORUÑESA DE HECHO, 1900-1970

Periodo	Crec. veg	Crec. migr.	Crec. absol.	Pobl. al final del periodo	Tasa anual de crec. acum.
1900-1910	4.304	-291	4.013	47.984	0,9 %
1910-1920	3.965	10.073	14.038	62.022	2,6 %
1920-1930	7.067	5.043	12.110	74.132	1,8 %
1930-1940	5.268	24.820	30.088	104.220	3,5 %
1940-1950	10.065	19.559	29.624	133.844	2,5 %
1950-1960	13.867	29.791	43.658	177.502	2,9 %
1960-1970	22.961	-10.809	12.152	189.654	0,7 %

Fuente: Batanero (1976), p. 73.

Este fuerte crecimiento demográfico se traduciría en una expansión urbanística (González - Cebrián, 1984) con el consiguiente incremento de las distancias necesarias para acceder a los lugares de trabajo y servicios. Todo ello va a repercutir en un fuerte aumento en el número de viajeros, tanto global como per cápita (gráfico 1). Cosa distinta será, sin embargo, su repercusión en la marcha económica de la empresa, debido a la dificultad para conseguir autorización para el incremento de precios de los billetes.

Otro elemento a tener en cuenta para valorar la demanda es la evolución del contexto económico y social. Nuestro conocimiento de la situación económica de la ciudad durante esta etapa es todavía muy limitado. Las escasas informaciones disponibles parecen apuntar a un estancamiento de la actividad industrial y portuaria, relacionable en buena medida con los efectos de la política autárquica del nuevo Régimen.

Las empresas tradicionales (conservas, textil, metalurgia, cerillas) atraviesan dificultades que les obligan a reducir plantilla, desapareciendo algunas de ellas. Este fenómeno no se ve compensado con la creación de nuevas empresas⁷. El hecho más significativo en este campo es la fundación de la empresa hidroeléctri-

⁶ Como señala Thompson (1976), p. 21, la demanda de modalidades económicas de transporte (bicicletas, autobuses) muestra a veces rasgos de bienes inferiores, por ejemplo su descenso a medida que se elevan las rentas. La persistencia de bajas rentas durante el primer franquismo retrasaría el acceso al vehículo privado, favoreciendo indirectamente al transporte colectivo.

⁷ Precedo (1990), pp. 129-130.

[120]

ca Fenosa en 1943, ligada al Banco Pastor y con el que conformará el principal grupo empresarial no sólo local sino también gallego, con estrechos intereses por cierto en la compañía que nos ocupa. Este grupo reforzará su posición, hegemónica en el ámbito local, merced en parte a las fluidas relaciones políticas de su mentor, el financiero Pedro Barrié de la Maza, promotor de la cesión del Pazo de Meirás a Franco y al cual éste nombrará conde de Fenosa⁸.

TABLA 2. TRÁFICO EN EL PUERTO DE A CORUÑA, 1920-1980

Años	Mercancías Tms.	Pesca Tms.	Pasajeros Nº	Buques T.R.B.
1920	123.161	15.017	58.577	
1930	244.039	21.731	22.195	4.356.028
1940	328.344	25.825	1.318	1.217.749
1950	433.651	34.684	7.259	1.127.181
1960	873.141	53.236	7.213	2.582.691
1970	6.721.509	96.614	4.731	7.061.523
1980	8.714.645	108.952		9.668.599

Fuente: López Páramo (1983: 376-379).

En cuanto al puerto, que suponía por aquel entonces con sus actividades conexas el principal soporte económico de la ciudad, su situación no parece haber sido tampoco muy boyante. El tráfico de pasajeros, muy importante durante el primer tercio de siglo por la emigración americana, prácticamente desaparece a causa de los conflictos bélicos y las dificultades económicas de las repúblicas sudamericanas en la posguerra. El tráfico de mercancías aumenta aunque a menor ritmo que en épocas precedentes y además se limita básicamente al comercio de cabotaje, puesto que el comercio exterior queda reducido a mínimos por las razones expuestas, así como por la apuesta gubernamental por el autismo económico (Tabla 2). En cuanto a la pesca, su incremento también es moderado durante los años cuarenta. Finalmente, un índice sintético de la actividad portuaria como es el tráfico de buques muestra de un modo claro el fuerte deterioro de la situación durante la posguerra.

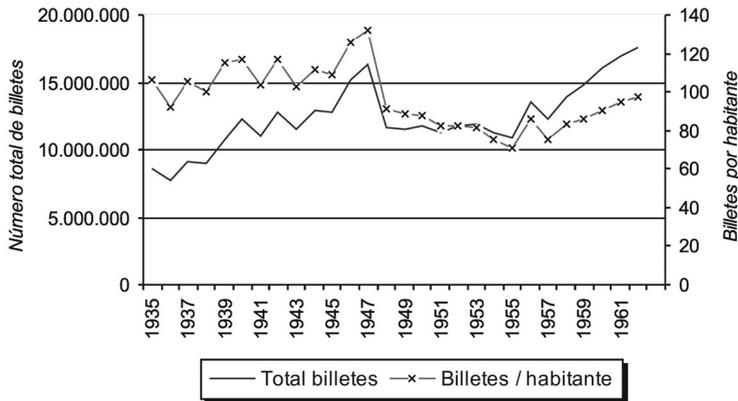
Los datos disponibles (Gráfico 1) muestran un fuerte crecimiento en el número de viajeros transportados por la Compañía de Tranvías durante los años cuarenta, una vez superado el estancamiento de la guerra civil. Este elevado aumento se debe en buena medida al abaratamiento en términos reales de los billetes⁹ y al cre-

⁸ Este empresario presidirá durante muchos años, entre otras, las sociedades Compañía de Tranvías de La Coruña y Aguas de La Coruña.

⁹ El ingreso por viajero (valorado a precios constantes de 1935) venía reduciéndose desde el año 1928, en que alcanzó 0,1833 Pts / billete. En 1936 se situó en 0,1562, 0,1054 Pts en 1940, 0,0907 Pts

cimiento demográfico, puesto que la curva de ascenso del número de viajes por habitante es menos pronunciada. De todos modos ésta también se incrementa, aunque con un cierto retraso, pues las cifras de preguerra no se superan hasta la segunda posguerra mundial. A destacar también las continuas fluctuaciones de ambas variables en este período, en relación con el comportamiento irregular del servicio.

Gráfico 1. VIAJEROS TRANSPORTADOS POR LOS TRES NEGOCIOS (TRANVÍAS + TROLEBUSES + AUTOBUSES), 1935 - 1962 ¹⁰



Fuente: para 1935-1947 Memorias de la Compañía de Tranvías, para 1948-1962 AEE.

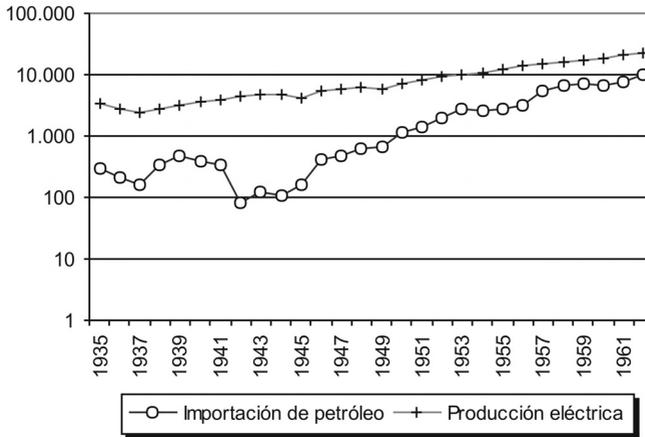
En conclusión, la demanda de transporte no cesó de crecer durante esta etapa, debido sobre todo al aumento demográfico y a la congelación de tarifas, que abarató en términos reales el coste de los trayectos, aún admitiendo un deterioro de los niveles de renta durante la posguerra. La reducción del valor real del ingreso por billete durante la posguerra amenazó gravemente la supervivencia de la empresa, cuyo negocio padecía un elevado grado de dependencia en relación a la explotación de la línea de Sada (Gráfico. 8). En este recorrido, las consecuencias de la congelación de tarifas se unían a una grave inflación en los costes de explotación, ya que su elevada longitud impedía adaptar flexiblemente las programaciones de servicios a la demanda en cada instante.

en 1945 y 0,0734 Pts / billete en 1950. El gasto por billete se redujo pero en una proporción comparativamente menor de forma que, en 1950, el margen aportado por cada viajero representaba (a precios constantes de 1935) poco más del 15% del margen por billete en 1936.

¹⁰ Hasta 1947 los datos incluyen la línea suburbana de Sada, que suponía en 1948/1949 el 28% del billeteaje total; avanzada la década de 1950, la línea llegó a representar más de dos terceras partes del billeteaje del negocio de los tranvías, a medida que se reemplazaron los tranvías por trolebuses en las líneas urbanas. Los datos que engloban dicha línea son muy semejantes en 1947 y 1948, por consiguiente hay que desechar la fuerte caída de ese último año que se observa en el gráfico y sustituirla por continuidad.

[122]

Gráfico 2. IMPORTACIÓN DE PETRÓLEO Y PRODUCCIÓN ELÉCTRICA EN ESPAÑA, 1935-1962, EN MILES TMS. Y MILLONES KWH.



Fuente: Carreras (1989), p. 196.

Los mayores problemas para la empresa procedieron, pues, del campo de la oferta, en buena medida debidos a factores de política económica. Es el caso, por ejemplo, de los estrangulamientos energéticos, muy importantes en una empresa de crucial y elevado consumo energético como la que nos ocupa. La fuente principal de energía utilizada en el transporte urbano era la electricidad. Ésta era de producción autóctona pero se produjo un importante desequilibrio entre su oferta y su demanda. Esta última creció debido a la escasez de petróleo (arma política de EEUU, penuria de divisas) y, en menor medida, de carbón. Por el contrario, la oferta estaba estancada (Gráfico 2) pues la política de control de precios descapitalizó a las empresas e impidió las inversiones necesarias para incrementar su capacidad productiva¹¹. Existían además dificultades para adquirir el utillaje necesario, debido a la insuficiencia de divisas y a la frecuente y corrupta desviación de los cupos asignados¹².

Descendiendo al sector eléctrico gallego, éste se caracterizaba, en vísperas de la guerra civil, por su predominio hidráulico, su elevada concentración, estrechas conexiones bancarias y relativo pequeño tamaño en términos españoles¹³. En los años cuarenta y primeros cincuenta se acentuarán estos rasgos con la creación de *Fenosa* en 1943, vinculada al *Banco Pastor*, y su absorción de la otrora poderosa *Sociedad Gallega General de Electricidad* en 1955¹⁴.

¹¹ Catalán (1995), pp. 257-264.

¹² Sudriá (1987), pp. 332-335.

¹³ Carmona y Pena (1985), p.46.

¹⁴ Carmona (1999), pp. 1389-1390.

Para entender mejor la evolución de la compañía coruñesa de tranvías durante estos años hagamos una breve referencia a su situación en los años republicanos¹⁵. El desarrollo de la explotación del negocio tranviario en A Coruña a lo largo de los años treinta estuvo estrechamente relacionado con el entorno social y económico de la ciudad. Durante los primeros años treinta se mantienen las favorables condiciones de años anteriores, si bien el billeteaje tiende a estabilizarse en torno a los 8,5 millones de viajes y a partir de 1934 se observan indicios de estancamiento¹⁶. Se mantiene, al mismo tiempo, un notable desequilibrio financiero¹⁷, consecuencia de las sucesivas emisiones de deuda realizadas en la década de los veinte para financiar la electrificación y extensión de la red, condiciones que, si bien no afectaban a la solvencia general de la compañía, sí estaban ejerciendo una fuerte presión sobre el margen de explotación en la Cuenta de Pérdidas y Ganancias¹⁸.

El inicio de la guerra civil ocasionó una caída momentánea del número de viajeros y de la recaudación (un 13% en 1936), pero incluso en ese año la explotación devolvió un saldo positivo, aunque menor que en años anteriores. Sin embargo, el fuerte peso de las cargas financieras motivó que la Cuenta de Resultados arrojase pérdidas¹⁹.

En este sentido, cabe interpretar el mencionado desequilibrio financiero como un factor amplificador de la crisis sufrida por la compañía en los años treinta, agravada por la guerra civil y el cambio radical experimentado por el entorno socioeconómico a su término.

A pesar de la rápida recuperación de la demanda²⁰, en los años posteriores a la guerra la explotación atraviesa graves problemas derivados del bloqueo de tarifas, la escasez de repuestos y suministros, agravados por la guerra en Europa, la irregularidad y las restricciones en el suministro de energía eléctrica²¹ y el crecimen-

¹⁵ La empresa se fundó en 1901, comenzando la explotación tranviaria dos años después. A mediados de los años veinte había completado la red básica, procedido a su electrificación y creado la importante línea suburbana de Sada. Martínez y Piñeiro (2001).

¹⁶ Desde 1933 los indicadores muestran un progresivo deterioro de las condiciones de explotación: reducción continuada de la rentabilidad económica, del margen por viajero y por kilómetro recorrido, si bien el resultado absoluto se mantiene por encima del 30% del ingreso gracias a la inercia de la demanda.

¹⁷ Excesivo endeudamiento, superior al 140% de los recursos propios en 1933 y desequilibrio de plazos en el activo (fondo de maniobra negativo y reducida liquidez, a pesar del carácter continuo de los cobros de explotación)

¹⁸ Piñeiro (1997).

¹⁹ Es preciso señalar que se suspendió el pago de una parte de los cupones y la sociedad no dotó fondos de amortización.

²⁰ En cuanto a la demanda del servicio, la crisis puede considerarse superada en 1937, en que se rebasa el nivel de viajeros de preguerra. Desde este año el billeteaje aumenta sostenidamente (casi se duplica entre 1935 y 1947), y es la crisis de la oferta la que obstaculiza la recuperación del negocio. Más espectacular, sin embargo, es el crecimiento en otras ciudades como Gijón, en que se cuadruplica el número de viajeros entre esas fechas (Alvargonzález (1990), p. 177).

²¹ Así, por ejemplo, la Memoria del ejercicio 1943 refiere cómo en verano fue preciso suspender el servicio de las líneas urbanas durante dos meses debido al descenso en la producción de energía eléctrica ocasionado por la reducción del caudal de los ríos.

[124]

to de las cargas sociales²². Sin duda, la falta de materiales fue uno de los principales problemas que tuvieron que afrontar las empresas españolas en la posguerra. Este desabastecimiento afectó no solo a las compañías tranviarias, sino a todas aquéllas que dependían de productos especializados para los que la oferta nacional era escasa o inexistente. Así por ejemplo, a finales de la década la tramitación administrativa y la falta de materiales mantenían paralizados proyectos de infraestructura local de gran trascendencia, como la ampliación del caudal de agua aportado a la ciudad²³.

Estas dificultades obligaron a reducir la frecuencia de los servicios y a utilizar de manera intensiva un número relativamente pequeño de vehículos. La consecuencia más inmediata de esta política fue una reducción en el kilometraje total (a pesar del intenso crecimiento de la demanda, hasta 1943 no se recupera el nivel de preguerra), un fuerte incremento en el nivel de ocupación de los vehículos (9 billetes/km en 1945 frente a 6 en 1935) y un deterioro prematuro del material fijo y móvil, proceso que debemos considerar preocupante ya que su reposición estaba condicionada por el escaso importe de los fondos de amortización²⁴.

Sin perjuicio de estas dificultades, la explotación se desarrolla con relativa normalidad gracias a la elevada ocupación de los vehículos y a la contención en el gasto, favorecida por el uso intensivo de los equipos²⁵; la conversión en capital de la totalidad de la deuda en circulación en 1940²⁶ impulsó la rentabilidad final del accionista e hizo posible el restablecimiento del equilibrio financiero, tanto en términos de endeudamiento como de liquidez.

Sin embargo, la viabilidad futura del negocio estaba condicionada por la actualización de las tarifas, con objeto de mantener el valor real del billete y compensar, en la medida de lo posible, el fuerte crecimiento nominal de los gastos de explotación, en particular las obligaciones salariales directas y sociales. Desde

²² Esta problemática afectó, en mayor o menor medida, a todas las empresas tranviarias españolas. Para casos concretos ver la bibliografía citada al final del trabajo.

²³ En 1935 el concesionario, Aguas de La Coruña, había redactado un proyecto para duplicar el caudal existente de 100 litros por segundo, cuya concesión databa de 1904, en el que se contemplaba la creación de una nueva planta de captación y depuración. Sin embargo, la demora en la tramitación del proyecto y, sobre todo, la falta de ciertos elementos esenciales para las instalaciones y la ampliación de la red urbana prolongaron las restricciones al consumo público hasta bien entrada el año 1941, y el servicio no se normalizó hasta la segunda mitad de la década (Martínez) (dir.), (2004).

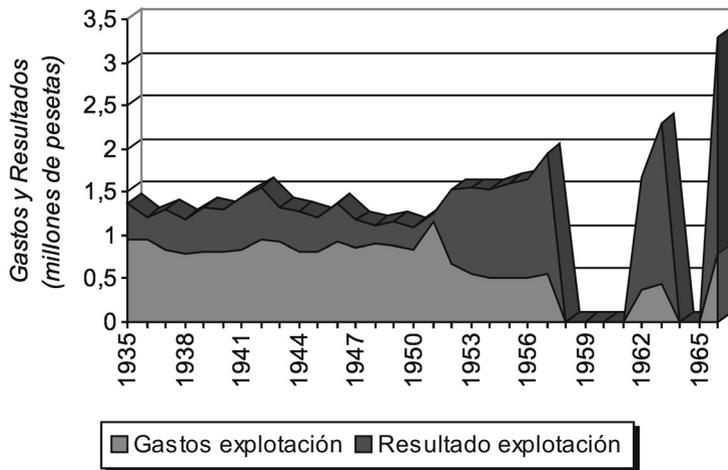
²⁴ A pesar del esfuerzo realizado por la Compañía, en 1945 sólo el 7,5% del Inmovilizado afecto a la explotación estaba cubierto por amortizaciones.

²⁵ Los gastos apenas alcanzan el 70% de la recaudación, lo que permitió elevar la rentabilidad económica (7% a mediados de los cuarenta frente a 4,9% en 1935).

²⁶ 5,8 millones de pesetas corrientes, poco más de 4 millones a precios de 1935. La operación había sufrido un largo retraso debido tanto a los efectos de la guerra como a la entrada en vigor de la Ley de 26 de noviembre de 1938. Esta norma, dictada por el gobierno franquista para la zona "nacional", exigía una autorización administrativa previa para la realización de determinadas operaciones societarias de carácter financiero tales como las emisiones de renta fija y las ampliaciones de capital y ocasionó no pocas dificultades, entre otras, a las empresas de servicios públicos, que requerían elevadas aportaciones de recursos para financiar sus inversiones en infraestructura. Así sucedió también con Aguas de La Coruña, cuyo proyecto de ampliación del suministro de 1935 estuvo paralizado hasta 1939.

enero de 1941 la compañía aplicó un nuevo catálogo de tarifas que, sin afectar gravemente al nivel de ocupación de los vehículos, contribuyó a sostener la rentabilidad de la explotación; se analizó, además, la posibilidad de implantar un sistema de tarifa única para las líneas urbanas con el que se esperaba reducir la carga administrativa del servicio y mantener la recaudación, pero la viabilidad futura de la explotación dependía, a corto plazo, de la actualización por la Administración del precio del billete para ajustar su valor al aumento de los precios en la economía y, a medio plazo, de la renovación del material fijo y móvil, prematuramente deteriorado por el uso y la carencia de repuestos. A partir de 1942 y hasta finales de la década el valor de la recaudación es sistemáticamente decreciente en términos reales, debido a las divergencias entre la trayectoria de los precios en el conjunto de la economía y el valor real de las actualizaciones autorizadas por la Administración²⁷ (Gráficos 3 y 4). La congelación de tarifas afectó negativamente no solo a las empresas tranviarias, sino al conjunto de las actividades desarrolladas en régimen de concesión administrativa, ya que fue utilizada por el Gobierno para asegurar el acceso a los servicios públicos esenciales por parte de la población en un período intensamente inflacionario²⁸.

Gráfico 3. RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN, 1935 – 1966
(MILLONES DE PESETAS CONSTANTES DE 1935)



Fuente: Elaboración propia a partir de *Memorias y Actas de la Compañía de Tranvías*.

²⁷ La Administración se negaba sistemáticamente a autorizar aumentos en las tarifas, excepto que se tratase de empresas municipales o que la elevación tuviese por objeto compensar el aumento de los costes salariales.

²⁸ Aguas de La Coruña, por ejemplo, perdió en una década (1935 - 1945) el 40% del ingreso real por abonado, a precios de 1935.

[126]

Ante la falta de perspectivas en el negocio tranviario²⁹ la compañía seleccionó el trolebús como el candidato idóneo para sustituir a los tranvías en las líneas urbanas, reservando a los autobuses para los recorridos interurbanos; en este momento, a principios de los cuarenta, la inversión comprometida en las líneas de tranvías, urbanas y periféricas, sumaba 9 millones de pesetas corrientes, 4,4 millones a precios de 1935. Los trabajos de redacción de los proyectos técnicos del segundo cambio de tracción se intensificaron con la suavización, a partir de 1944, de las restricciones sobre el suministro de energía eléctrica y combustibles.

Con la progresiva recuperación de los autobuses requisados en su momento por las fuerzas sublevadas en 1936, la compañía reabrió diversos servicios de cercanías y solicitó la concesión de nuevas líneas³⁰, pese a que la irregularidad del suministro de combustibles, unida a los obstáculos burocráticos impuestos a la importación de vehículos, había obligado a la instalación de gasógenos en varias unidades y a la suspensión de diversos servicios. A pesar de la falta de neumáticos, en 1947 estaban en servicio todas las líneas de autobuses concedidas y su kilometraje aumentó en ese año más del 50%. Todos los vehículos eran antiguos y las diferencias en sus mecánicas imponían fuertes costes de reparación³¹.

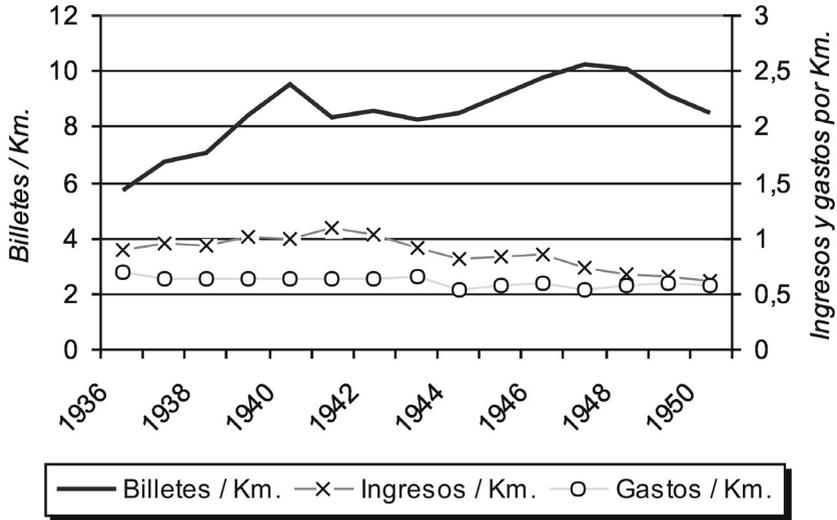
Un elemento importante a estudiar es el relativo a la evolución de los costes salariales y su incidencia en la marcha de la empresa y en la renta de los trabajadores. Por desgracia no disponemos más que de información fragmentaria sobre la evolución de esta variable (Gráficos 5, 11 y 12). De los datos disponibles parece desprenderse que hasta mediados de los años cincuenta la compañía logra controlar los incrementos salariales, consiguiendo que la masa salarial permanezca estacionaria en términos reales. Como quiera que la plantilla se amplió durante esos años, aunque ignoramos en qué cuantía, ello implicaría un descenso de los salarios reales individuales, coincidente con lo acontecido en general en la España de la época.

²⁹ La explotación de las líneas de tranvías se encontraba en una difícil situación, en la que los costes de explotación crecían de forma sostenida por el aumento de los gastos de personal y el kilometraje, impulsado por la progresiva mejora de la oferta energética, mientras que el ingreso se reducía en términos reales por la insuficiencia de las tarifas.

³⁰ Estas acciones perseguían acaparar y controlar las líneas de cercanías en cualquier medio de transporte. Así en 1944 adquiere 250 acciones de la empresa Trolebuses Coruña - Carballo, como toma de participación estratégica que permita acciones conjuntas y coordinadas. Esta empresa, creada en 1942, pertenecerá, hasta 1964, también al Banco Pastor. La línea de trolebús, operativa entre 1950-1971, fue la más larga de Europa, comunicando la ciudad herculina con la villa de Carballo, a 34 kms. En el tramo de vía urbana, la empresa pagaba a Tranvías de La Coruña un canon de 0,70 pts/km recorrido (Registro Mercantil de A Coruña 43, pp. 153-167; Fraga (1997 y 2001).

³¹ Las gestiones realizadas por el Consejo para la adquisición de doce unidades nuevas en Gran Bretaña fracasaron por la denegación, en cumplimiento de los principios de autarquía establecidos por el régimen, de la preceptiva autorización administrativa.

Gráfico 4. RESULTADOS DEL NEGOCIO TRANVIARIO POR KILÓMETRO RECORRIDO, 1936 – 1950 (PTS/KM., A PRECIOS CONSTANTES DE 1935)



Fuente: Elaboración propia a partir de *Memorias y Actas de la Compañía de Tranvías*.

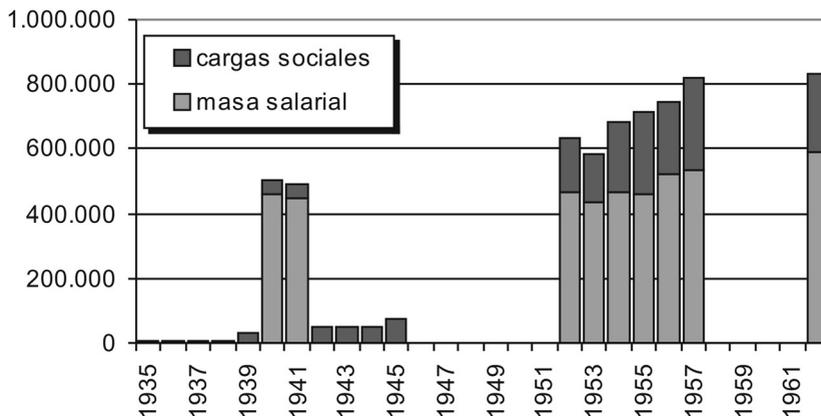
No obstante, un capítulo que sí se incrementa substancialmente a partir de 1939 es el de las cargas sociales³², prácticamente inexistente antes y que hay que relacionar con la creación de un sistema de protección social por parte del franquismo, que trataría de compensar la pérdida de poder adquisitivo y de libertad sindical con seguridad en el empleo y mejoras sociales³³. El peso de las cargas sociales en el conjunto de los gastos de personal se incrementará substancialmente en este período, pasando de suponer en torno a un 8%-9% en los primeros cuarenta a alcanzar alrededor del 30%-35% de los gastos laborales globales a finales de los cincuenta. Señalar, por último, el relativamente importante aumento de la masa salarial a partir del año 1956 que quizá esté en relación con la conflictividad social de ese año.

³² Incluimos aquí, con distintas denominaciones a lo largo del tiempo, los subsidios de vejez, enfermedad y familiar. Antes de 1939 sólo existía el de vejez. Una evolución similar acontece en Aguas de La Coruña (Martínez (dir.), 2004). Para el marco laboral del primer franquismo ver Soto (2003).

³³ En la República funcionaban en el seno de la empresa secciones de los sindicatos UGT (mayoritario) y CNT; en 1936 habían conseguido después de largas negociaciones y arbitrajes la firma de unas favorables Bases, que no llegaron a aplicarse debido a la sublevación militar, Velasco (1996).

[128]

Gráfico 5. EVOLUCIÓN DE LA MASA SALARIAL Y LAS CARGAS SOCIALES EN LA COMPAÑÍA DE TRANVÍAS DE LA CORUÑA, 1935-1962 (A PRECIOS CONSTANTES DE 1935)



Fuente: Elaboración propia a partir de *Memorias y Actas de la Compañía de Tranvías*.

En lo tocante a la productividad del trabajo, se ha recalcado³⁴ que se produjo una caída de la misma durante los años cuarenta, motivada por los estrangulamientos productivos, la represión laboral y la fuerte reducción de los salarios reales. En el caso de la empresa estudiada si medimos la productividad por el número de viajeros transportados por empleado es probable que aumentase durante esos años, debido al fuerte incremento del billeteaje, aunque el desconocimiento pormenorizado de la evolución de la plantilla en esos años haga inviable su cuantificación.

3. EL cambio de tracción y la consolidación de la empresa, 1949-1962

Desde principios de los años cincuenta (Acuerdos con EEUU) se observan dos importantes novedades en la marcha de la economía española: el apreciable ritmo de crecimiento y la gradual reorientación de la política económica, que atenuará la rigidez anterior y facilitará una progresiva apertura exterior, aunque acompañados de tensiones inflacionistas que desembocarán en el Plan de Estabilización y Liberalización de 1959 (García Delgado (1987), pp. 170-176). Para el transporte urbano estos cambios se van a traducir en una superación de las restricciones energéticas y de las dificultades para adquirir material de repuesto, tanto fijo como móvil, así como en una relajación de los controles de precios.

³⁴ (Catalán (1995), p. 264)

En la urbe coruñesa también se aprecia la recuperación económica en indicadores globales como el crecimiento demográfico intercensal (Tabla 1) o la actividad portuaria, en especial de tráfico de mercancías³⁵ y tonelaje de buques, en que se duplican los datos (Tabla 2). Tenemos pues una mejora relativa sobre la situación precedente que debió haber afectado a la empresa local de transporte público. En efecto, el fuerte aumento demográfico, la expansión física de la urbe (Plan Cort de 1948, aumento del ritmo anual de construcción de viviendas) y una posible mejora de los salarios reales debió redundar en un incremento de la demanda. Por otro lado, la normalización de relaciones comerciales con el exterior y el impulso a la producción hidroeléctrica gallega permitiría superar los estrangulamientos productivos de la etapa anterior (de tracción y energéticos). Habrá que esperar, sin embargo, al final del período para que se aprueben dos importantes medidas de impulso industrial, el Plan Coruña (1957) y el Polo de Desarrollo (1964). El primero, que nos interesa más por caer de lleno en nuestro período estudiado, supuso la creación de un complejo industrial en A Grela, reubicando la actividad industrial fuera del marco tradicional del propio casco urbano. Las bases de este Plan Coruña radicaban en el capital del *Banco Pastor*, la energía hidroeléctrica de Fenosa y la modernización del puerto, siendo Pedro Barrié de la Maza, presidente de las tres entidades, el impulsor del mismo. Por esos mismos años se potencia también un nuevo foco de localización industrial, ubicado en la Ría do Burgo, limítrofe con el ayuntamiento coruñés³⁶.

En estos años cincuenta, sin embargo, la ciudad acentuó ligeramente su perfil terciario³⁷, a causa del retraso en su despegue industrial, el carácter intensivo en capital del mismo, el crecimiento urbano y comercial, el mayor peso burocrático y militar y el incipiente desarrollo turístico reforzado por la estancia estival del Jefe del Estado.

La evolución del número de viajeros transportados (Gráfico 1) muestra un estancamiento entre 1947-1955 coincidiendo con el cambio de tracción. Incluso el uso per cápita del transporte público descende debido los problemas e incomodidades de esa fase de tránsito (Gráfico 1). Sin embargo, desde mediados de los cincuenta, una vez sustituidos los tranvías en la mayoría de las líneas, la utilización se incrementa, tanto en términos absolutos como per cápita, en coincidencia con el inicio del despegue económico de la ciudad.

Desde el punto de vista de las infraestructuras de transporte, los últimos años de la década de los cuarenta están marcados por el segundo cambio de tracción en las líneas urbanas³⁸, de acuerdo con los proyectos que venían siendo redactados desde 1941. La Junta General Extraordinaria del 7 de marzo de 1949 habilitó al

³⁵ El fortísimo crecimiento del tráfico de mercancías de los años sesenta se debe principalmente a los productos petrolíferos, consecuencia de la instalación de una refinería (Petrolíber).

³⁶ Precedo (1990), pp. 73 y 130.

³⁷ Entre 1950-1963 la población activa de los sectores secundario y terciario pasó del 38,4% y 52,6% al 36,9% y 54%, respectivamente. Industrias tradicionales como el textil, gas o la química ligera entraron en crisis, siendo sustituidas en creación de empleo por nuevos sectores como el aluminio (Precedo (1990), pp. 292-294).

³⁸ El primero fue la electrificación de las líneas, llevada a cabo en la segunda y tercera décadas.

[130]

Consejo de Administración para reformar la estructura organizativa de la empresa mediante la creación de una sociedad filial de servicios, si las condiciones del negocio lo requiriesen; al mismo tiempo, le otorgó una autorización genérica para emitir nuevo capital y/o obligaciones y obtener así los recursos precisos para emprender los proyectos en cartera, aprovechando la capacidad de endeudamiento proporcionada por la amortización de la renta fija en 1940³⁹. La reducción de las cargas financieras y del coste promedio del endeudamiento aseguró un resultado final después de intereses coherente con el margen de explotación, e hizo posible el aprovechamiento de una palanca financiera positiva que sostuvo la rentabilidad final del accionista por encima de la rentabilidad económica o de los activos (Gráfico 6).

Frente al tranvía, el trolebús tenía la ventaja de no depender de raíles y por lo tanto la vía pública no resultaba tan afectada, además de poseer una mayor eficiencia económica por kilómetro recorrido. Por otro lado, el rodar sobre neumáticos le permitía una relativa mayor autonomía de movimientos y ocasionaba menor ruido. El trolebús se difundió ampliamente por Europa en los años treinta, siendo Bilbao la primera ciudad española en que circuló, en 1940⁴⁰. A Coruña fue una de las pioneras en su uso pues en 1950 sólo existía este servicio en seis ciudades⁴¹.

Diversos retrasos⁴² aplazaron hasta 1947 la entrada en servicio de la primera línea servida por trolebuses, la de Monelos, pero tres años más tarde, con la reforma de la línea de Porta Real entre 1948 y 1950, la columna vertebral de la ciudad estaba recorrida por servicios de trolebuses. También las líneas de autobuses recuperaron progresivamente la normalidad con la regularización del suministro de combustible y neumáticos, y su aportación a la explotación fue creciente a partir de 1948, aunque relegadas generalmente al tráfico suburbano. La Fig. 7 muestra la rápida caída del valor añadido aportado al negocio por las líneas de tranvías, a medida que éstas eran sustituidas por los nuevos sistemas de tracción.

A lo largo de la década de los cincuenta se transformó la práctica totalidad de

³⁹ Haciendo uso de esta habilitación, ese mismo año se puso en circulación una emisión de deuda de doce millones de pesetas nominales al 6,5% anual pagadero semestralmente con una prima de emisión del 3% y amortizables en 25 años a contar desde 1952; la nueva emisión situó el endeudamiento en el 89% de los recursos propios, manteniendo la ratio de garantía en torno al 200%, y generó una palanca financiera negativa que, temporalmente, ejerció una presión a la baja sobre la rentabilidad final del accionista. Sin embargo, reorganizó la estructura del pasivo y, manteniendo el coste promedio del endeudamiento por debajo de la rentabilidad sobre los activos, hizo posible una mejora de la rentabilidad financiera sostenida a largo plazo. En 1953 la ratio de apalancamiento se situó en el 120%.

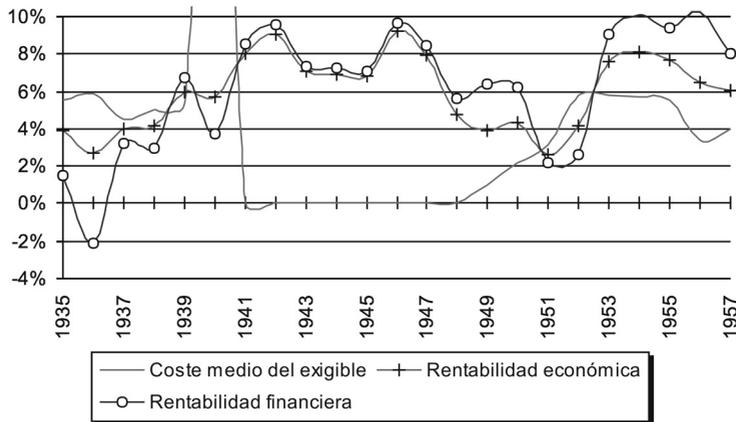
⁴⁰ Fraga (coord.) (2001), Cava (1990), p. 162. La Ley de 5 de octubre de ese año favorecía con una serie de beneficios la transformación de líneas de tranvías por otras de trolebuses.

⁴¹ Las dos metrópolis Barcelona y Madrid y cuatro ciudades norteñas: Bilbao, A Coruña, Pontevedra y S. Sebastián (*AEE* (1950), p. 280).

⁴² La Compañía había venido gestionando con diversos proveedores europeos la adquisición de las nuevas unidades desde principios de los años cuarenta. Sin embargo, tal y como ocurrió en 1947 con la adquisición de varios autobuses en Gran Bretaña, no se obtuvo la autorización administrativa para su importación y fue preciso recurrir a la oferta nacional, todavía muy reducida. Finalmente, fue el retraso en la obtención de la autorización para la importación de neumáticos lo que aplazó hasta 1947 la entrada en servicio de los nuevos trolebuses.

la red urbana y se crearon nuevas líneas, algunas de ellas semiurbanas⁴³. Tranvías y trolebuses coexistieron en A Coruña durante más de una década, a lo largo de la cual el progresivo deterioro de las condiciones de explotación del negocio tranviario se vio compensado, en mayor o menor medida, por la bonanza de las líneas servidas por trolebuses. La reestructuración del negocio en los años cuarenta otorgó un protagonismo cada vez mayor a los trolebuses como medio de transporte en el entorno urbano, al tiempo que daba a la compañía la oportunidad de redimensionar el negocio gracias a la reducción del kilometraje y el incremento en la ocupación de los vehículos. Sin embargo, la explotación de las líneas de tranvías se vio afectada por la caída en el valor real de la recaudación y por la rigidez de la estructura de costes, consecuencias respectivamente de la congelación de las tarifas y de la magnitud de las cargas fijas de explotación⁴⁴.

Gráfico 6. RENTABILIDAD Y COSTE PROMEDIO DEL ENDEUDAMIENTO, 1935-1957⁴⁵ (A PRECIOS CONSTANTES DE 1935)



Fuente: Elaboración propia a partir de *Memorias y Actas de la Compañía de Tranvías*.

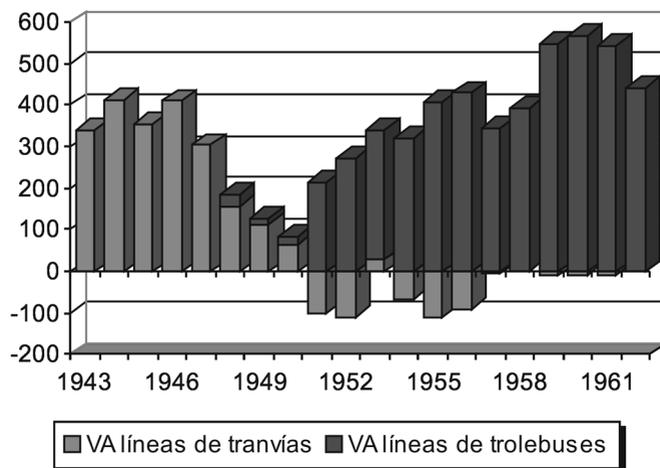
⁴³ Entre ellas, la línea a San José, cuyo proyecto fue redactado con la perspectiva de su pronta extensión hacia Arteixo, ayuntamiento limítrofe hacia donde se canalizará el crecimiento industrial.

⁴⁴ Las cargas de explotación se vieron, además, incrementadas por la realización de importantes tareas de mantenimiento tales como el carrozado y la sustitución de los ejes de los vehículos, así como el reemplazamiento de distintos tramos de vía. A pesar de ello, el resultado de explotación conjunto se mantuvo positivo gracias a la creciente aportación de los servicios de trolebuses y autobuses una vez se generalizaron con el cambio de tracción, respectivamente en las líneas urbanas y periféricas. El gráfico muestra un rápido crecimiento en la aportación realizada por los servicios de trolebuses al valor añadido de explotación en 1951 como consecuencia de la transformación del recorrido completo entre Porta Real y Monelos.

⁴⁵ El valor del coste promedio del endeudamiento en 1940 (33%) debe ser interpretado teniendo en cuenta la operación de amortización de deuda realizada en ese mismo año; el valor de la ratio es engañoso ya que, si bien la Cuenta de Resultados recoge una imputación de cargas financieras equivalente a la del ejercicio anterior, al cierre de cuentas el pasivo exigible remunerado se ha reducido apreciablemente (5,8 millones de pesetas corrientes, 4,1 millones a precios de 1935) como consecuencia del reembolso de los títulos.

[132]

Gráfico 7. VALOR AÑADIDO POR LOS NEGOCIOS TRANVIARIO Y DE TROLEBUSES, 1943-1962 (A PRECIOS CONSTANTES DE 1935)



Fuente: Elaboración propia a partir de *Memorias y Actas de la Compañía de Tranvías*

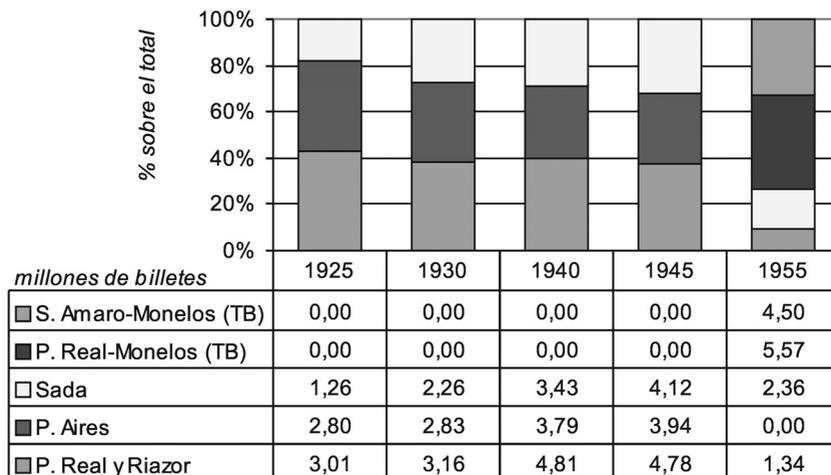
En conjunto, el negocio tranviario entró en pérdidas en 1951, pero la situación era particularmente grave en la línea de Sada, cuyo déficit amenazaba la supervivencia de la empresa. El billeteaje de la línea representaba poco menos del 30% del total, pero la progresiva reducción del valor real del billete-unida al crecimiento de los costes de explotación como consecuencia del deterioro de los materiales y la falta de repuestos - estrangulaba el margen de explotación; el Consejo solicitó reiteradamente la actualización de tarifas y, como solución alternativa, la municipalización del servicio⁴⁶ pero, ante el reiterado rechazo de la Administración, en 1952 optó por esgrimir su derecho a abandonar la explotación el 1 de enero de 1954⁴⁷.

Finalmente en 1953 se logró un aumento provisional de tarifas igual al 60%, que no sólo era insuficiente para compensar el crecimiento de los gastos de personal y mantenimiento, sino que además provocó nada más implantarse una caída del 50% en el número de viajeros en la línea de Sada. En conjunto, el sistema tranviario perdió en 1953 900.000 billetes, un 20% sobre el total del año anterior.

⁴⁶ Acorde con el ascenso en España del movimiento municipalizador a partir de los años veinte y que se acelera en la posguerra, como la municipalización del servicio en Madrid en 1948; Martínez (2002), p. 170; o Barcelona en 1957; Alemany y Mestre (1986), p. 225. En algunas ciudades se habían creado previamente empresas mixtas (Ayuntamiento/capital privado) para la gestión del transporte urbano, caso de Madrid en 1933, Barcelona en 1940 o Bilbao en 1940; Cava (1990), p. 145. El ayuntamiento coruñés aprobó en 1949 municipalizar el servicio de aguas pero dos años después desistió de tal proyecto.

⁴⁷ Precisamente, en 1954 el Gobierno dictó disposiciones para favorecer la sustitución de las líneas de tranvías por servicios de autobuses.

**Gráfico 8. DISTRIBUCIÓN DEL BILLETAJE, POR LÍNEAS
 (1925 - 1955)⁴⁸**



Fuente: Elaboración propia a partir de *Memorias y Actas de la Compañía de Tranvías*.

Al año siguiente la línea devolvió una rentabilidad económica negativa (-11%) y la compañía decidió acogerse a los incentivos de un programa estatal para la conversión de las líneas tranviarias⁴⁹, que condujo a la puesta en servicio una línea de autobuses a Sada en noviembre de 1956; quedaba en explotación una sola línea de tranvías, entre la Plaza de Mina y Riazor, que fue sustituida por un servicio de trolebuses en octubre de 1962.

Este abandono del tranvía como transporte público en beneficio del trolebús y, sobre todo, del autobús es un fenómeno generalizado en España a partir de los años cincuenta (Gráfico 9). El autobús no requería toda la infraestructura terrestre y aérea que necesitaba el tranvía, y que suponía un estorbo para las obras de reparación de los viales; era más versátil, menos ruidoso, las averías eran individuales, es decir no tenían influencia sobre el conjunto de la red, y además no estorbaba la circulación privada de vehículos (motivo definitivo para la eliminación del tranvía).

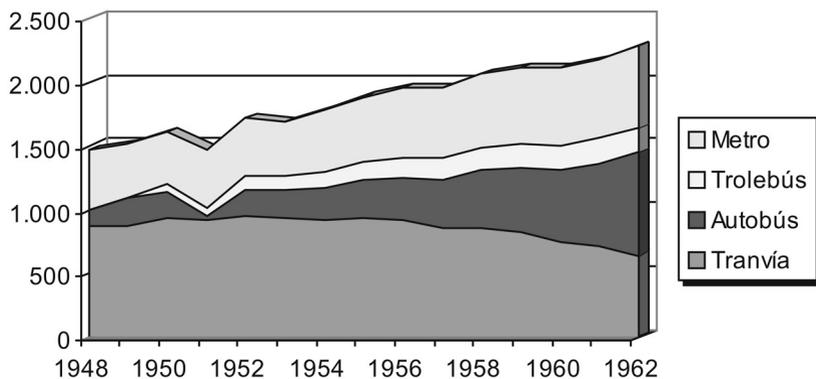
⁴⁸ El gráfico presenta únicamente los datos relativos a los años para los que se dispone de información individualizada de la ocupación en cada una de las líneas. La línea de trolebuses de Porta Real a Monelos sustituyó al servicio antes prestado por los tranvías, si bien el recorrido entre la calle Juana de Vega y la ensenada de Riazor siguió servido por tranvías hasta 1962. Por su parte, la línea de trolebuses entre San Amaro y Monelos vino a sustituir a la anterior línea tranviaria de San Andrés-Porta de Aires.

⁴⁹ El Decreto de 16 de junio de 1954 establecía bonificaciones para la sustitución de tranvías por autobuses similares a las de 1940 para trolebuses.

[134]

Aunque en este cambio no cabe desdeñar el factor cultural que asociaba al autobús y, sobre todo, al automóvil privado con la comodidad, independencia, flexibilidad, en definitiva con la modernidad, como en su tiempo el tranvía eléctrico frente al de mulas o de vapor⁵⁰, no se debe perder de vista el interés protagonizado por las multinacionales petrolíferas en difundir un nuevo sistema de transporte que suponía una gigantesca demanda potencial para sus productos y que se podría estimular mediante una adecuada política de precios. Obsérvese al respecto (Gráfico 10) como se acorta el diferencial entre los precios energéticos (electricidad y gasolina) de los dos sistemas de transporte en liza a partir de los años cincuenta, después de la fuerte caída del precio real de la electricidad por la decisión gubernamental de bloqueo de tarifas durante los años cuarenta. En realidad algo similar había sucedido con el interés mostrado a principios de siglo por grupos financieros extranjeros (belgas principalmente) en promocionar el cambio de tracción eléctrico en los tranvías para dar salida a sus producciones metalúrgicas y electromecánicas.

Gráfico 9. TRANSPORTE URBANO EN ESPAÑA, 1948-1962, EN MILLONES DE VIAJEROS

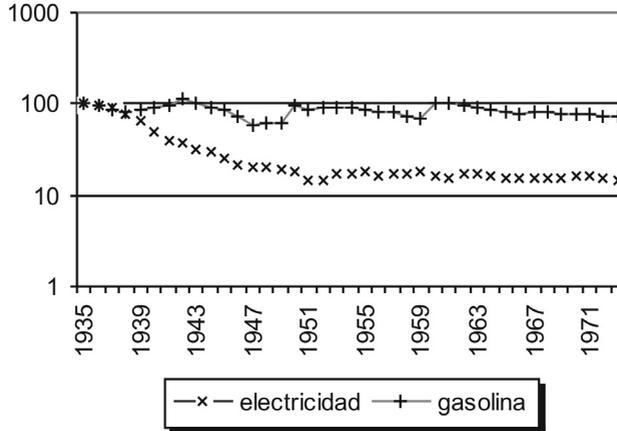


Fuente: Gómez Mendoza (1989), p. 308.

A pesar de la marcha negativa del negocio tranviario el resultado de la explotación arrojaba un saldo claramente positivo gracias al creciente papel del trolebús (Gráfico 7). El abandono del tranvía permite un substancial recorte en el capítulo de gastos (Gráfico 3), mientras que la recaudación se incrementa notablemente no sólo por el aumento del billeteaje sino del ingreso por viajero, superior en el trolebús al del tranvía. Ello permite absorber sin dificultades el notable incremento de los gastos de personal de mediados de los cincuenta (Gráfico 11).

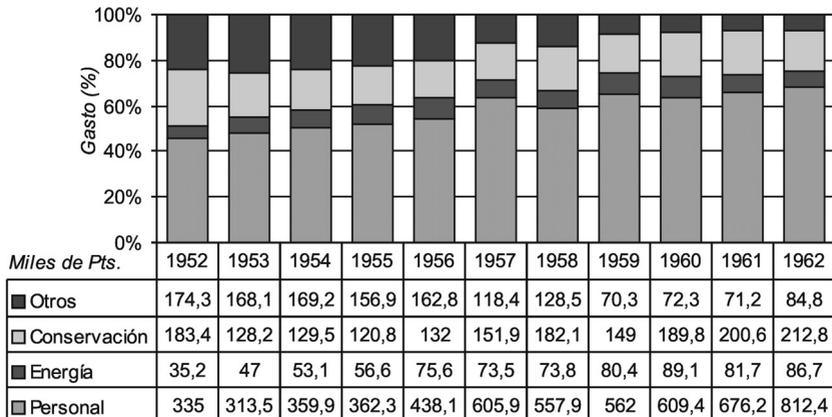
⁵⁰ McKay (1976), p. 244.

Gráfico 10. PRECIOS REALES AL POR MAYOR DE LA ELECTRICIDAD Y LA GASOLINA EN ESPAÑA, EN N° INDICE, 1935-1973



Fuente: Elaboración propia a partir de Carreras (1989), p. 218.

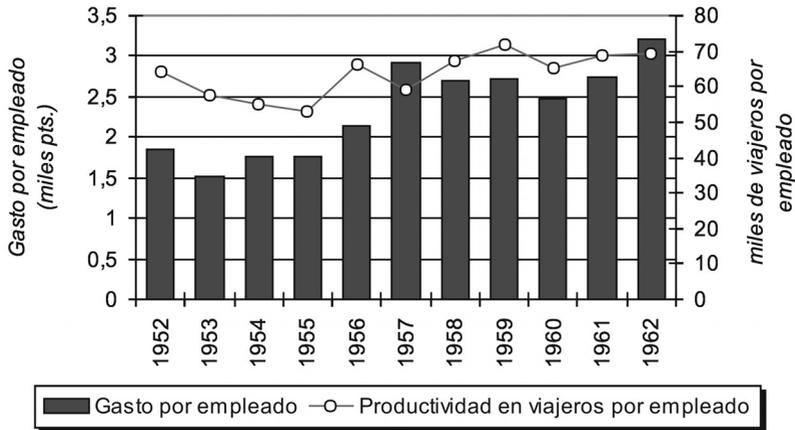
Gráfico 11. DISTRIBUCIÓN DE LOS GASTOS DE EXPLOTACIÓN, 1952-1962 (MILES DE PESETAS CONSTANTES DE 1935) ⁵¹



Fuente: Elaboración propia a partir de *Memorias y estadillos mensuales de explotación de la Compañía de Tranvías*

⁵¹ El concepto de “Otros” agrega a un amplio conjunto de gastos corrientes de explotación de menor entidad, distintos de los conceptos principales de coste directo asociados a la prestación del servicio: administración, suministros, tributos, etc.

[136]

Gráfico 12. GASTO POR EMPLEADO Y PRODUCTIVIDAD, EN MILES DE PTS DE 1935 Y MILES DE VIAJEROS POR EMPLEADO, 1952-1962

Fuente: Elaboración propia a partir de *Memorias y estadillos mensuales de explotación de la Compañía de Tranvías*

Los costes de personal eran el principal capítulo de gastos de la empresa (Gráfico 11) y poseían además una tendencia creciente, pues pasan de representar el 46% del total al 68% entre 1952-1962. Este fuerte incremento de los gastos de personal se debe no sólo al aumento de la plantilla sino también al alza de los salarios reales, que resulta bastante superior al de la productividad (Gráfico 12). Las ganancias salariales se concentran en años determinados (1957, 1962), que posiblemente coinciden con la aplicación de nuevos convenios colectivos.

Los gastos de conservación se mantienen estabilizados (en valores absolutos e incluso descienden en porcentaje) hasta mediados de los cincuenta, una muestra más del abandono a que fue sometida la red durante esos años, en parte motivada por la próxima finalización de la concesión tranviaria a principios de los años sesenta. Este deterioro en el mantenimiento de la red contribuye a explicar a su vez el estancamiento en el número de usuarios y la caída de la utilización per cápita, así como el descenso de la productividad. El consumo de energía se duplica en ese período en relación con la ampliación de las líneas servidas por trolebuses y las distancias recorridas, aunque porcentualmente su peso se mantiene en torno al 7%-9%; su coste unitario sigue el ritmo de la inflación, después de la congelación de la década anterior.

4. Conclusiones

Desde el punto de vista financiero y patrimonial la evolución de la empresa durante la primera mitad de los años treinta participa del patrón de la década de los años veinte, si bien la explotación atraviesa un período de crisis asociada al estancamiento de la demanda y al desequilibrio

financiero, cuyas consecuencias se agravan por la guerra civil. Finalizado el conflicto, el negocio se beneficia de un fuerte aumento en la demanda del servicio y, paradójicamente, de una mayor economicidad gracias a la reducción en el número de vehículos en circulación provocada por la falta de repuestos y la irregularidad del suministro eléctrico.

No obstante, la pérdida de valor real de la recaudación por el estancamiento de tarifas unido al incremento en los gastos de mantenimiento hicieron insostenible la explotación de los tranvías, sustituidos por trolebuses y autobuses durante los años cincuenta en un proceso de reestructuración que tuvo sin duda implicaciones sobre el dimensionamiento y la estrategia empresariales y sobre el entorno social y económico. Este cambio, unido a la mejoría del contexto económico permitió la consolidación de la empresa, incrementándose el excedente empresarial en una tendencia que parece acentuarse durante los años sesenta.

La evolución de la Compañía de Tranvías de La Coruña parece seguir en general pautas similares a las del conjunto de las empresas de servicios públicos, cuyo comportamiento resulta bastante homogéneo: fuerte caída de los beneficios durante los años cuarenta por la congelación administrativa de las tarifas y recuperación en la siguiente década, apoyada en el cambio de tracción y en general en las medidas gubernamentales de respaldo ante las dificultades del sector⁵².

Desde una perspectiva comparativa de tamaño empresarial Tranvías de La Coruña pierde peso progresivamente en el seno de las grandes empresas gallegas, pasando del 5º puesto en 1930 al 20º en 1950 y desapareciendo de la lista de las 50 primeras en 1973⁵³.

Existen dos momentos en los que el cambio tecnológico logra expandir y mejorar la oferta y con ello aumentar la demanda y mejorar substancialmente los resultados empresariales. Uno lo constituye la electrificación del tranvía llevada a cabo durante los años veinte, y el segundo es el cambio de tracción que tiene lugar en los años cincuenta con la sustitución de tranvías por trolebuses como paso intermedio de la futura apuesta por el autobús. Estaríamos, en definitiva, ante un sector en el que el traslado de la frontera tecnológica tendría importantes efectos de discontinuidad, siguiendo un modelo escalonado.

⁵² Nos basamos en los datos, deflactados por nosotros a precios de 1935, de beneficios empresariales aportados por Tafunell (1996), seleccionando las empresas de tranvías (para Granada, Núñez (1999), p. 145) y la de Aguas de La Coruña. Varios decretos de 1952 y 1954 establecían bonificaciones y subvenciones para la dotación y mejora de infraestructuras urbanas, como el abastecimiento de aguas o el cambio de tracción en el transporte urbano, así como una mayor flexibilidad en la política de tarifas. Por el contrario, el conjunto de empresas tuvo unos beneficios en torno al 5% en la década de los cuarenta y del doble en el siguiente decenio (Torres (2003), p. 184).

⁵³ Carmona (1998), pp. 168-170.

[138]

Bibliografía

- ALEMANY, J. y MESTRE, J. (1986), *Los transportes en el área de Barcelona. Diligencias, tranvías, autobuses y metro*. TMB.
- ALONSO, L. (2000), “El poder empresarial de Galicia en perspectiva histórica”, en R. Ojea, F., *Grandes empresas. Grandes historias de Galicia*. La Voz de Galicia, A Coruña, pp. 9-48.
- ALVARGONZÁLEZ, R. M^a (1990), *Los tranvías de Gijón*. Gijón: Compañía de Tranvías de Gijón.
- BARCIELA, C. (ed.) (2003), *Autarquía y mercado negro: el fracaso económico del primer franquismo, 1939-1959*. Barcelona Crítica.
- BATANERO, M. (1976), “Algunos aspectos de la demografía urbana de La Coruña”, *Revista del instituto José Cornide de estudios coruñeses*. Año XII, N. 12, pp. 67-85.
- CARMONA, J. (1998), “A “gran empresa” en Galiza: un primeiro achego aos cambios no grupo das maiores empresas non financeiras entre 1930 e 1973”, en de Juana e Castro, *X Xornadas de Historia de Galicia*. Deputación de Ourense, Ourense, pp. 151-170.
- ___ (1999), “Galicia en el desarrollo del sector eléctrico español (1900-1982)”, en AAVV, *Doctor Jordi Nadal, La industrialización y el desarrollo económico de España*. Península, vol. II, pp. 1378-1397.
- CARMONA, J. y PENA, J. (1985), “As orixens do sector eléctrico na Galiza, 1888-1936.”, *Agália*, pp. 33-48.
- CARRERAS, A. (1989a), “Depresión económica y cambio estructural durante el decenio bélico (1936-1945)”, en García Delgado, J. L. [ed.], *El primer franquismo. España durante la segunda guerra mundial*, pp. 3-33. Madrid: S. XXI.
- CARRERAS, A. [ed.] (1989b), *Estadísticas históricas de España. Siglos XIX - XX*. Madrid: Fundación Banco Exterior.
- CATALÁN, J. (1995), *La economía española y la segunda guerra mundial*. Barcelona: Ariel.
- CAVA, B. (1990), *Historia del tranvía urbano en la villa de Bilbao (1884-1954)*. Bilbao: Ayuntamiento de Bilbao.
- FRAGA, X. (1997), *A Coruña - Sada - Carballo, 1903 - 1979: tranvías e trolebuses*. A Coruña, Espiral Mayor.
- FRAGA, X. (coord.) (2001), *Trolebús*. Carballo, Agrupación Cultural Lumieira.
- GARCÍA DELGADO, J. L. (1987), “La industrialización y el desarrollo económico de España durante el franquismo”, en Nadal, J., Carreras, A., Sudriá, C. [comp.] (1987): *La economía española en el siglo XX. Una perspectiva histórica*. 3ª edición (1989), pp. 150 – 189. Barcelona: Ariel.
- GARCÍA DELGADO, J. L. [ed.] (1989), *El primer franquismo. España durante la segunda guerra mundial*. Madrid: S. XXI.
- GÓMEZ MENDOZA, A. (1989): “Transportes y comunicaciones”, en Carreras [ed.], pp. 269 – 325.
- GONZALEZ - CEBRIÁN, J. (1984), *La ciudad a través de su plano. La Coruña*,

A Coruña: Ayuntamiento de La Coruña.

MCKAY, J. P. (1976), *Tramways and Trolleybus*, Princeton, Princeton University Press.

LOPEZ PÁRAMO, J. L. (1983), “Pasado, presente y futuro del puerto de La Coruña”, en Instituto José Cornide de estudios coruñeses, *Presente y futuro de La Coruña*, T. I, pp. 375-404, A Coruña, Instituto José Cornide de estudios coruñeses.

MARTÍNEZ, A. (2002), “Las empresas de tranvías en Madrid, del control extranjero a la municipalización, 1871-1948”, en M. Venegas, M.J. Matilla y F. Polo (dtores), *Ferrocarril y Madrid: historia de un progreso*. M. Fomento, M. Educación, FFE, Madrid, pp. 149-179.

MARTÍNEZ, A. y PIÑEIRO, C. (2001): “Empresas e servicios públicos: a creación dunha infraestrutura de transporte urbano. A Coruña 1876-1925”. *Revista Galega de Economía*, vol. 10, nº 1, pp. 249-278.

MARTÍNEZ, A. (dir.), GIADÁS, L., MIRÁS, J., PIÑEIRO, C. y REGO, G. (2004), *Aguas de La Coruña, 1903-200. Cien años al servicio de la ciudad*. Madrid: Lid.

MIRÁS, J. (1999), “La evolución de la actividad empresarial en la ciudad de A Coruña, 1939-1960”, en *Tiempos de silencio: Actas del IV Encuentro de Investigadores del Franquismo*, Valencia, Benicull de Xuquer, 7 i Mig Edicions, S.L., pp. 521-529.

NADAL, J., CARRERAS, A., SUDRIÁ, C. [comp.] (1987): *La economía española en el siglo XX. Una perspectiva histórica*. 3ª edición, 1989. Barcelona: Ariel.

NÚÑEZ, G. (1999), *Raíles en la ciudad. Ciudad y empresa en torno a los tranvías en Granada*. Ayuntamiento de Granada, Fundación Caja de Granada, Granada.

PIÑEIRO, C. (1996): “Análise financeira no longo prazo dunha empresa de servicios: a compañía de tranvías da Coruña (1901-1963)”. *Revista Galega de Economía* Vol. 5, Nº 1, pp. 181-198.

PIÑEIRO, C. (1997): “Las empresas concesionarias de servicios públicos en Galicia. Economía, financiación empresarial y electrificación de la red tranviaria coruñesa en los años veinte”. *Galicia en Clave Económica* Nº 3, pp. 101-119.

PRECEDO, A. (1990): *La Coruña, metrópoli regional*. A Coruña: Fundación Caixa Galicia.

SÁNCHEZ, G. y TASCÓN, J. (2003), *Los empresarios de Franco. Política y economía en España, 1936-1957*. Crítica, Barcelona.

SOTO, A. (2003), “Rupturas y continuidades en las relaciones laborales del primer franquismo, 1938-1958”, en Barciela, C. (ed.), pp. 217-245.

SUDRIÁ, C. (1987): “Un factor determinante: la energía”, en Nadal, J., Carreras, A., Sudriá, C. [comp.], pp. 313 – 363.

TAFUNELL, X. (1996): *Los beneficios empresariales en España (1880-1981): elaboración de una serie anual*. Documento de trabajo 9601. Madrid: Fundación Empresa Pública.

THOMPSON, J. M. (1976): *Teoría económica del transporte*. Madrid: Alianza Editorial.

[140]

TORRES, E. (2003), “La empresa en la autarquía, 1939-1959. Iniciativa pública *versus* iniciativa privada”, en Barciela, C. (ed.), pp. 170-216.

VELASCO, C. (1996): “Conflicto obreiro e sindicalismo na Galicia republicana: a Compañía de Tranvías da Coruña”. *Grial* N° 131, T. XXXIV, pp. 407-422.