

LA INTRODUCCIÓN DE LA TRACCIÓN ELÉCTRICA EN LOS TRANVÍAS CORUÑESES (1930 – 1947)

Carlos Piñeiro Sánchez (*)

Departamento de Economía Financiera y Contabilidad

Universidad de A Coruña

Resumen

El diseño del sistema de transporte público coruñés no se modificó sustancialmente durante los años treinta, a pesar de la lenta y tímida introducción de los servicios de autobuses, y permaneció prácticamente estable hasta los últimos años cuarenta.

La evolución del negocio en los treinta está marcada por dos acontecimientos: la guerra civil, que abortó los intentos para desarrollar una red de transporte de cercanías basada en autobuses, y la política económica de la dictadura, que ejerció una intensa presión sobre el margen de explotación al limitar la actualización de las tarifas a pesar de la inflación y el consecuente crecimiento de los costes.

El negocio tranviario languideció lentamente hasta que la suavización de los controles administrativos sobre las importaciones, y el fin de la II Guerra Mundial, crearon las condiciones propicias para acometer una profunda reestructuración del sistema de transporte: la sustitución de los tranvías por trolebuses, dentro de las líneas urbanas, y por autobuses en los recorridos de media y larga distancia.

(*) El autor agradece las aportaciones del Prof. Alberte Martínez López, de la Universidad de A Coruña, en lo relativo al contexto histórico, social y económico de la ciudad y algunos aspectos políticos de la Compañía, que han contribuido a mejorar sustancialmente este documento de trabajo.

1. EL NEGOCIO EN EL PERÍODO DE PREGUERRA

A pesar de las dificultades causadas por el plan financiero de los veinte y del relativo estancamiento de la explotación, la empresa mantuvo durante la primera mitad de los treinta una intensa actividad destinada a lograr nuevas concesiones, algunas de ellas de tipo urbano pero muchas otras vinculadas al proyecto de desarrollo de una red mixta de tranvías y ferrocarriles de dimensión provincial - a partir de 1935 la empresa adoptó una estrategia tendente al acaparamiento de todas las concesiones de transportes a nivel provincial -.

1.1. LA RED URBANA

La empresa solicitó autorización para ampliar la línea de Puerta Real hasta Eiris, y para establecer una variante de la de San Andrés hasta la Calle Caballeros, a lo largo de la calle de Juan Flórez. Sin embargo ninguno de los proyectos relativos a la red tranviaria se ejecutó, debido en parte a la falta de recursos financieros y también a las desfavorables condiciones en las que se desarrollaba el negocio en la línea de Sada, atenazada por la emergente competencia de los servicios de autobuses.

Los trabajos en la red urbana consistieron fundamentalmente en actividades de mantenimiento y en mejoras puntuales en equipos o instalaciones deficitarias, costosas o potencialmente peligrosas: la línea de Riazor fue revisada y actualizada¹, en la línea de Sada se instaló un teléfono selectivo para mejorar la seguridad, se modificaron la vía y los sistemas de cambio en algunos tramos de la de Puerta Real² y Sada³, y se reformó el edificio de las cocheras en el Orzán, cubriendo por fin su patio⁴. Además en 1935 se instaló un nuevo hilo alimentador porque con la instalación actual una avería, la reparación podría cortar el suministro en la totalidad de la red, causando por tanto graves perjuicios a la explotación.

¹ A lo largo de 1930 la línea de Riazor fue sometida a trabajos de mantenimiento en los que se mejoró la cimentación y se renovó la vía. En 1937 el servicio fue sustituido temporalmente por una línea de autobús debido a las obras de pavimentación en la Plaza de Pontevedra; la empresa aprovechó el levantamiento de las vías para restablecer el recorrido previsto en el proyecto original de la línea.

² En 1932 se reemplazaron los cambios de vía manuales existentes en la calle de Sánchez Bregua y en Cuatro Caminos por dispositivos situados en las aceras, para reducir el riesgo de accidente, y se examinó la utilidad de algunos sistemas automáticos para reducir las necesidades de personal. También se reformaron parte de los tramos en la calle Fernández Latorre y en la Avenida de Linares Rivas. Las vías y la línea general de los tramos entre la plaza de Ourense y Cuatro Caminos fueron reemplazadas en 1937 empleando exclusivamente material preexistente en almacén, debido a las dificultades para importar equipos y a la insuficiencia de la oferta en España.

³ Se revisaron las soldaduras de la vía y los cambios en el tramo entre San Pedro y O Carballo, dentro de la línea de Sada, aprovechando que se estaba reemplazando el pavimento de la carretera.

⁴ Los trabajos, iniciados en 1937, concluyeron en Junio de 1940 porque el Ayuntamiento no otorgó la correspondiente autorización administrativa hasta Marzo de 1939.

1.2. LA LÍNEA A SAN JOSÉ Y A SILVA

También se analizó la creación de una nueva línea entre la plaza de Pontevedra y San José que, a lo largo de la actual Avenida de Fisterra, mejorase el servicio a los barrios surgidos en el entorno del Segundo Ensanche - Ciudad Jardín, Santa Margarita -; no escapa a la atención el hecho de que la dirección de la línea, y su propio término - el lugar de San José - estén en la ruta principal de entrada y salida a la ciudad desde el Oeste.

El proyecto de la nueva línea a A Silva se debatió, a lo largo de los primeros treinta, entre las demandas vecinales - tibiamente respaldadas por una parte del accionariado -, y la ambigüedad de la empresa. El Consejo de Administración se mostraba reticente a comprometer inversiones adicionales, habida cuenta de la precaria situación económica de los servicios a Sada, pero no ocultaba su interés por extender la red urbana hacia San José. Esta operación conferiría a la empresa la exclusividad sobre la ruta principal de acceso a la ciudad desde la zona Oeste de la provincia, un área donde se desarrollaba un floreciente negocio agrícola y con estrechas relaciones demográficas y económicas con la ciudad.

Así, el Consejo respondía con evasivas a las demandas que los grupos vecinales formulaban regularmente a través de accionistas de la empresa pero, al mismo tiempo, avanzaba en los estudios de viabilidad económica del proyecto. La principal debilidad del proyecto era la reducida densidad de población del área recorrida por la línea; el primer tramo, eminentemente urbano, estaba plenamente justificado pero no así el segundo - cuya longitud representaba aproximadamente dos terceras partes del total -, donde la diseminación en pequeños núcleos de población ponía en cuestión el nivel de utilización del servicio.

En su deseo por hacerse con la concesión del acceso Oeste a la ciudad, la Compañía decidió mantener este último tramo en la redacción final del proyecto, eliminando únicamente un pequeño trayecto final entre San José y A Silva donde la dispersión demográfica hacía manifiestamente insostenible el servicio. No obstante, llegó a solicitar a los habitantes de Santa Margarita una *contribución* para sufragar parte de la inversión, propuesta que fue frontalmente rechazada por los vecinos (AXXCTC, 24/03/1934). Este rechazo era, por lo demás, perfectamente previsible habida cuenta de la naturaleza de la aportación solicitada por la empresa - a fondo perdido y sin contrapartida alguna en términos de precios, servicio, o participación accionarial o como obligacionistas -; a todo ello se añadía la baja densidad de población y el marcado carácter rural de esta área, donde todavía hoy el grado de urbanización es únicamente moderado.

El proyecto a San José / A Silva fue finalmente aplazado en 1934, habida cuenta de que sus expectativas de rentabilidad eran, en el mejor de los casos, poco prometedoras; la iniciativa se transformó progresivamente en un proyecto para establecer una línea de autobuses - una clara prueba de su naturaleza periurbana -.

1.3. LOS PRIMEROS PROYECTOS RELATIVOS A LOS AUTOBUSES

Dada la incertidumbre en cuanto al futuro del negocio tranviario, la empresa optó por acaparar el mayor número posible de concesiones tranviarias y ferroviarias en la provincia, e iniciar los trámites para poner en servicio líneas de autobuses en varios recorridos periurbanos⁵, algunos de ellos regulares y otros nacidos con una clara vocación de estacionalidad - este es el caso de los servicios previstos para el acceso a las playas, en la primavera y verano -.

En los primeros treinta se desarrollaron los primeros planes para el establecimiento de líneas de autobuses que complementasen a la red tranviaria existente en aquellos tramos en los que este tipo de tecnología ofreciese ventajas económicas, bien por las características orográficas o bien por la insuficiencia o irregularidad de la demanda.

En Enero de 1936 la empresa adquirió cuatro autobuses para introducir un servicio no regular a las playas de As Xubias, Pasaxe, y Santa Cristina, situadas en las inmediaciones de A Coruña, durante los meses de primavera y verano.

En nuestra opinión, este servicio tenía una clara intencionalidad experimental: se trataba de ensayar, en condiciones reales, la eficiencia diferencial de este sistema de transporte de cara a la posible transformación de la línea tranviaria de Sada, donde la compañía afrontaba de manera claramente desfavorable la competencia de diversos servicios de autobuses; esta situación se analiza con detalle en 1.4.2.

La explotación de estos servicios se desarrolló de forma irregular y tuvo un brusco término con la sedición de Julio de 1936; la empresa refiere cómo los vehículos fueron obligados a realizar múltiples viajes gratuitos por orden de los representantes del régimen franquista. Los autobuses adquiridos para el servicio a Santa Cristina fueron "*requisados en interés del Estado*" por los sublevados en el mismo mes de Julio, y se recuperaron años después.

Los autobuses requisados fueron recuperados progresivamente desde 1937, lo que permitió reabrir la línea a Santa Cristina (con un solo vehículo) y, avanzado el mes de Diciembre de 1937, extender el servicio a Vilaboa, Alvedro y Fontemaior.

La empresa amplió progresivamente la flota de vehículos porque, a diferencia de las líneas a las playas, el servicio a Fontemaior tenía vocación de estabilidad a lo largo de todo año. La explotación de las líneas evolucionó con cierta normalidad hasta el ejercicio de 1940, en el que la consolidación de la autarquía franquista y el creciente aislamiento internacional limitaron el suministro de repuestos, combustible, y neumáticos. Estas circunstancias llevaron al Consejo a

⁵ Memoria CT, año 1935.

plantearse el futuro de las concesiones de autobuses, ya en 1940, debido a las frecuentes y repetidas suspensiones de servicio⁶.

Estos problemas, y la ausencia de perspectivas de solución, fueron sin duda las razones que impulsaron el cambio de perspectiva en los proyectos de reestructuración de la red urbana. La era de los trolebuses empezaba a despuntar.

1.4. LA EVOLUCIÓN DE LA EXPLOTACIÓN

A lo largo de los años treinta la explotación entró en crisis debido al debilitamiento de la ocupación de los vehículos, la reducción de los ingresos en la línea de Sada, el estancamiento del servicio en las líneas urbanas, y el comportamiento inflacionario de los costes.

El centro de atención fue, sin lugar a dudas, la línea de Sada, cuya rentabilidad se resintió por la competencia de los servicios de autobuses, las malas cosechas de fruta, que redujeron el tráfico de mercancías hacia la ciudad, y la disminución del movimiento de obreros.

1.4.1. Evolución de los ingresos y costes

Los elementos económicos básicos de la explotación se resumen en la Ilustración 1. El coeficiente de explotación osciló entre el 60% y el 70%, aunque en 1936 alcanzó el 80% debido a la intensa contracción que la Guerra Civil causó en el movimiento de personas; el comportamiento del coeficiente a lo largo de la segunda mitad de los años cuarenta es un claro exponente del progresivo estrangulamiento de la explotación de los tranvías, a la que nos referiremos más adelante.

El gráfico muestra también el lento despegue de los servicios de autobuses, cuya aportación media se situó en torno al 5% del valor añadido del negocio. La puesta en servicio de estas líneas, prevista para el verano de 1936, sufrió sucesivos retrasos debido a la requisita de los vehículos por las milicias franquistas. Las irregularidades en el suministro de consumibles - neumáticos, combustible, etc. - se manifiestan en el comportamiento del margen de explotación del servicio, que osciló entre el 1% (1942) y el 14% (1943), dependiendo de la disponibilidad de materiales y en último término de la evolución de la guerra en el Pacífico.

La empresa acomodó las líneas y sus frecuencias a la capacidad de servicio, creando o suprimiendo servicios de acuerdo con la disponibilidad de medios, de manera que el resultado de estas actividades fue generalmente muy reducido, aunque positivo⁷.

⁶ En realidad los servicios regulares de autobuses prácticamente desaparecieron de la programación de la empresa; no obstante los autobuses desarrollaron un importante papel como recurso de apoyo para las líneas tranviarias, sobre todo en los períodos de estiaje y/o de restricciones en el suministro eléctrico. Este fue el caso, por ejemplo, de la línea de Sada, que en 1936 tuvo que ser respaldada por un servicio complementario de autobuses debido a la carencia de energía. En 1940, tras el hundimiento de una parte del puente sobre la ría de O Burgo, la línea de tranvías fue temporalmente reemplazada por un servicio de autobuses.

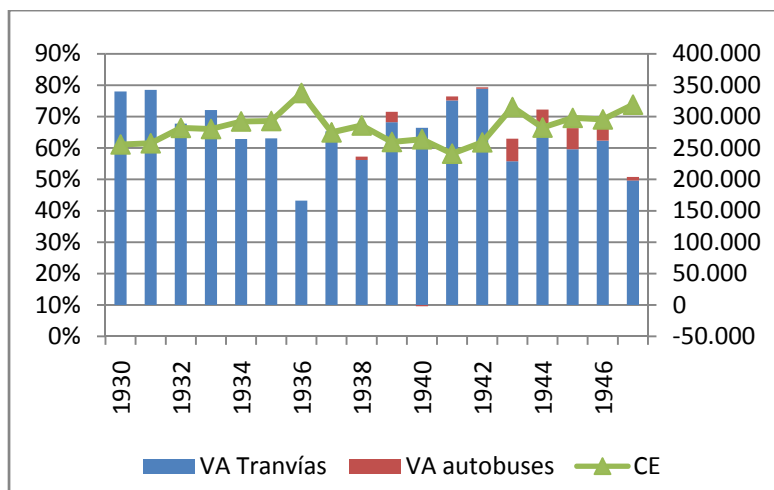


Ilustración 1. Evolución de la explotación (1930 - 1947, a precios constantes)

(Fuente: Memorias de la CT; elaboración propia)

Dado el carácter absolutamente marginal de los servicios de autobuses, nuestra exposición se centrará por el momento en el negocio tranviario. En términos generales, se observa una progresiva pérdida de economicidad causada conjuntamente por la reducción del valor real de la recaudación media por billete y un crecimiento sostenido de los costes de explotación; el margen por billete se mantuvo relativamente estable hasta la mitad de los años cuarenta, cuando las líneas tranviarias más prósperas fueron reemplazadas por servicios de trolebuses.

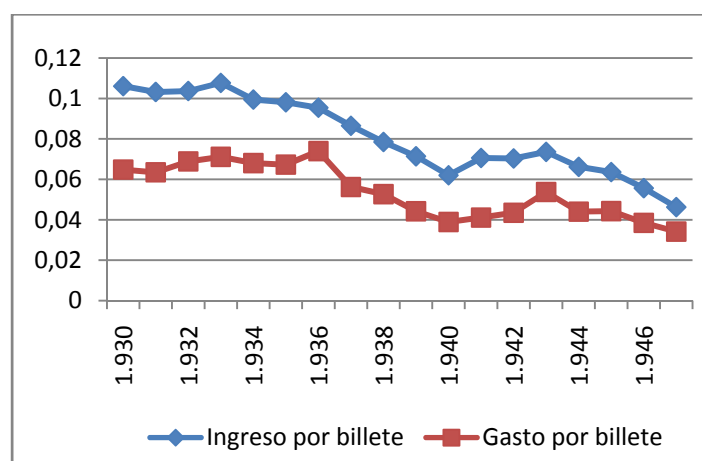


Ilustración 2. Resultados por billete en el negocio tranviario (1930 - 1947, a precios constantes)

(Fuente: Memorias de la CT; elaboración propia)

⁷ En 1940 el negocio de autobuses devolvió una pérdida neta de 2.200 pesetas corrientes.

El ingreso medio por viajero se redujo de forma sistemática a lo largo de toda la década de los treinta, porque progresivamente los recorridos cortos ganaron peso dentro el conjunto del billeteaje; también la inflación tuvo cierta influencia en la pérdida del valor real de la facturación.

Entre 1930 y 1935 el margen por viajero se recortó en una cuarta parte, y el coeficiente de explotación perdió más de siete puntos porcentuales, a pesar de que las tarifas fueron revisadas en 1934 y 1935; la caída del ingreso se contuvo, pero los costes de explotación crecieron en una proporción superior al kilometraje, lo que anuló los efectos beneficiosos de la actualización tarifaria.

La huelga revolucionaria de Diciembre de 1933 supuso un aumento de los costes salariales⁸, no obstante el valor agregado de costes de explotación aumentó a una tasa inferior incluso a la inflación.

La inestabilidad del negocio se propagó a otras fuentes de ingresos, como la publicidad contratada en el exterior e interior de los vehículos. En 1938 el concesionario - el Sr. López de la Osa - solicitó una reducción en el canon acordado contractualmente, argumentando que la baja ocupación de los vehículos reducía el impacto de sus anuncios⁹. Este argumento es, no obstante, discutible: en efecto la frecuencia de los movimientos de los tranvías se redujo en un 6% debido a las instrucciones dictadas "*por disposición superior*", y a las restricciones estivales en el suministro eléctrico; pero la ocupación media de los coches aumentó apreciablemente, como muestra la evolución del número de billetes por kilómetro (Ilustración 3).

⁸ Los gastos de personal aumentaron desde 581.792,70 Pts. en 1931 (38% del ingreso) hasta 622.723,78 Pts. en 1934 (45% de aquél), sin que el número de empleados se hubiese modificado significativamente.

⁹ Curiosamente, en 1949 el concesionario intentó imponer a la empresa la inserción de publicidad también en los trolebuses, pretensión que la Compañía rechazó argumentando que el contrato afectaba exclusivamente a los servicios de tranvías.

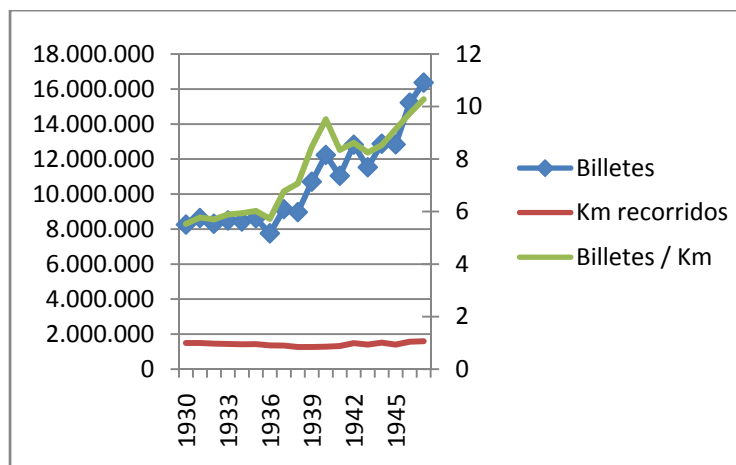


Ilustración 3. Billetes expedidos y kilómetros recorridos por el servicio tranviario (1930 - 1947)

(Fuente: Memorias de la CT; elaboración propia)

Para reforzar los ingresos y mantener los niveles mínimos de ocupación de los tranvías se diseñaron billetes económicos y abonos para obreros¹⁰; también se desarrollaron los primeros planes para el establecimiento de líneas de autobuses que complementasen a la red tranviaria existente, compitiendo directamente con los autobuses *piratas* en aquellos tramos en los que este tipo de tecnología resultase más rentable que el sistema tranviario convencional.

1.4.2. La cuestión de la línea de Sada

La situación en la línea de Sada se hizo especialmente grave a partir de 1933, con la generalización de servicios de autobuses que entraban en competencia directa con la línea tranviaria de la Compañía.

La Compañía demandó repetidamente la intervención de los Ministerios de Obras Públicas y Hacienda para garantizar la exclusividad de su servicio dentro de los límites de su concesión administrativa, en la que - de acuerdo con los argumentos de la empresa - venían actuando servicios de autobuses sin la correspondiente autorización.

La normativa vigente clasificaba los servicios de autobuses en tres categorías:

- a. *Regulares o periódicos*, orientados al transporte de viajeros con recorridos, tarifas y horarios previamente autorizados.

¹⁰ Concretamente, en 1938 se puso en práctica un sistema de pago mediante tickets, para afrontar el problema de la falta de moneda fraccionaria (ACACT, 11/03/38).

- b. *Discrecionales*, destinados al alquiler en común por grupos de viajeros para viajes o desplazamientos claramente individualizados.
- c. *Especiales*, destinados a prestar servicios ad hoc para la asistencia a ferias y mercados

Los Consejeros de la empresa sostenían que los vehículos autorizados exclusivamente para la prestación de servicios especiales desarrollaban *de facto* servicios no autorizados, sólo en los momentos de mayor afluencia de viajeros y en los mismos recorridos que el tranvía. La Compañía justificó la pérdida de viajeros, y el consiguiente estancamiento de los ingresos a partir del ejercicio 1934, argumentando que los vehículos destinados a servicios especiales (como las ferias o mercados) recorrían sistemáticamente el mismo tramo que los tranvías de la Compañía, reduciendo el número de viajeros¹¹.

Esta situación, relativamente frecuente en el resto del Estado, provocó la intervención de la Asamblea de Transportes por Ferrocarril, que demandó la intervención de la Administración para regular la actividad y la fiscalidad de estas compañías.

A la espera de una respuesta legal, la Compañía adoptó diversas decisiones encaminadas a sostener el ingreso en la línea: se suprimieron los abonos, a cambio de la creación de billetes de ida y vuelta a Sada y San Pedro; también se redujo el precio del billete ordinario para, aún perdiendo valor por viajero, fomentar el empleo del tranvía y crear una base de usuarios que hiciese sostenible la explotación del servicio. La frecuencia de los servicios se redujo a partir de Septiembre de 1934, para tratar de contener el aumento de los costes de explotación, y se diseñaron los primeros planes para sustituir la línea por un servicio de autobuses.

A pesar de todo ello, la recaudación en la línea se redujo en más de 660.000 pesetas corrientes en 1933, y 580.000 pesetas en 1934, lo que implica un quebranto superior a 1,2 millones de pesetas en sólo dos años - 770.000 pesetas, a precios constantes -; esta valoración no incluye el coste de oportunidad derivado de la infrautilización del capital comprometido en la línea (5,8 millones de pesetas corrientes, 3,5 millones a precios constantes). En 1935 la recaudación de la línea de Sada aumentó en 9.000 pesetas corrientes, pero el resultado global fue prácticamente el mismo debido a la variación de los costes.

El deterioro de la explotación es evidente a la luz de las cifras recogidas en la Tabla 1, relativas al comportamiento del coeficiente de explotación - la proporción de ingresos cubierta por los costes de explotación -, para cada una de las tres líneas principales de la empresa. La economicidad de todos los recorridos empeoró en los primeros treinta, no obstante el comportamiento más desfavorable es el observado en la línea de Sada, donde el margen de explotación cayó bajo el 15% del ingreso.

¹¹ La información conservada no permite establecer la ocupación media por línea; en cualquier caso el número medio de billetes por kilómetro no solo no se redujo, sino que aumentó de forma sostenida entre 1933 y 1935.

Línea	1.925	1.930	1.935	1.940	1.945
P.Real y Riazor	63,53%	63,21%	66,74%	64,43%	63,06%
P. Aires	55,25%	63,09%	63,81%	67,36%	77,30%
Sada	62,16%	61,24%	85,87%	59,72%	69,61%

Tabla 1. Evolución del coeficiente de explotación, por líneas
(1925 - 1945)

La Ilustración 4 muestra la composición del valor añadido del negocio tranviario, por líneas. La contribución de la línea *estrella* de la empresa - Puerta Real y Riazor - se mantuvo en torno al 30% del total, mientras que la aportación de la línea de Sada, en sus distintos recorridos, se redujo a la mitad en 1935.

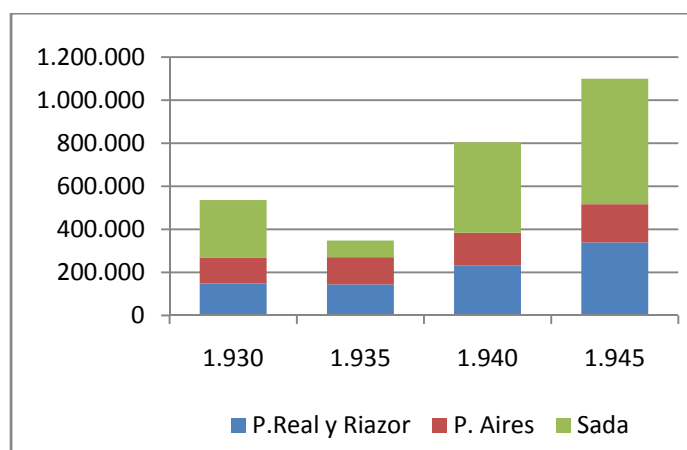


Ilustración 4. Aportación de valor de las líneas de tranvías, a precios corrientes (1930 - 1945)

(Fuente: Memorias de la CT; elaboración propia)

La Asamblea General de Transportes logró que el Ministerio dictase, el 3 de Julio de 1935, una disposición para ordenar los transportes públicos de pasajeros en Galicia. En esta orden se establecía una nítida distinción entre los servicios necesarios para asegurar las comunicaciones y aquellos otros que, por superponerse a otras líneas preexistentes, eran prescindibles; los servicios innecesarios serían suprimidos, al tiempo que se crearían las concesiones necesarias para cubrir los tramos desatendidos.

Un problema adicional era el derivado del vacío legal en cuanto a la tributación de los servicios de transporte por carretera; en ausencia de una regulación específica, estas actividades estaban virtualmente no sujetas a tributación, lo que constituía una evidente ventaja frente a las compañías tranviarias.

Poco después de la regulación de los transportes, se dictó una norma de desarrollo de naturaleza fiscal que homogeneizaba el régimen tributario del transporte por carretera con el de los restantes servicios públicos de transporte, incluyendo el tranvía. No obstante, ninguna de las dos normas llegó a entrar en vigor porque, ante las presiones ejercidas por las entidades asociativas de los transportistas por carretera, la Administración suspendió temporalmente su aplicación, a la espera de una futura negociación entre las partes en conflicto.

En Abril de 1936 se dictaron normas adicionales destinadas a regular el transporte por carretera, pero la sedición militar de Julio supuso su suspensión *de facto*; el régimen franquista ejerció una intensa presión en materia de transportes por carretera, lo que vino a satisfacer los intereses de la Compañía al atenuar la competencia en la línea de Sada desde los primeros meses de 1937.

1.4.3. La crisis de 1936 y sus implicaciones para el negocio tranviario

La crisis suscitada por la sublevación militar contra la República causó notables perturbaciones en la explotación. Durante el ejercicio de 1936 la empresa perdió más de un millón de billetes - un 10% del total - y más del 12% del ingreso a precios constantes; no obstante el gasto se comportó de forma extraordinariamente rígida y se redujo en sólo un 1%, a pesar de la disminución del número de movimientos de los vehículos, y del kilometraje en general, debido esencialmente al aumento de los costes de personal: a lo largo de 1936 los empleados lograron, tras varias protestas, mejoras salariales para compensar el rápido crecimiento de los precios y la reducción de su poder adquisitivo.

La empresa intentó estabilizar la cuenta de resultados suspendiendo las amortizaciones, pero el valor añadido y el BAIT cayeron en una tercera parte, y la empresa entró en pérdidas.

La causa de esta situación no debe buscarse en la cuenta de explotación, que se desarrolló de manera relativamente satisfactoria a pesar de la excepcionalidad de la situación sociopolítica, sino más bien en las consecuencias desfavorables del endeudamiento, más específicamente en la inversión del apalancamiento.

La Cuenta de Explotación devolvió un resultado superior a 270.000 pesetas corrientes (160.000 pesetas constantes), un valor relativamente pequeño pero que debe ser interpretado en el contexto de una profunda convulsión social, de un creciente aislamiento internacional, y de una tendencia hacia el estancamiento que se venía observando en el negocio desde los primeros años treinta. La contracción en el margen de explotación no habría tenido otras consecuencias distintas de la supresión de los dividendos y la reducción de las amortizaciones, de no haber concurrido una circunstancia adicional: el peso de las cargas financieras, que desfondó la Cuenta de Resultados y causó una pérdida neta superior a 86.000 pesetas (53.000 pesetas constantes). Este valor es, de hecho, engañoso porque no incluye los cupones y la amortización de los títulos de renta fija

previstos para la segunda mitad del ejercicio y que, con un importe superior a 100.000 pesetas constantes, fueron aplazados *sine die*¹².

La mini-crisis de 1936 puso de manifiesto la debilidad de la estructura económica de la empresa, y los riesgos implícitos en su mezcla financiera. La Compañía abordó esta última cuestión reformando profundamente la estructura de capital, con la conversión de toda la deuda en circulación, pero la reestructuración del negocio se demoró más de una década debido al fracaso de los primeros intentos por introducir servicios de autobuses.

1.4.4. Una visión comparativa: La Compañía de Tranvías de Gijón

La Ilustración 1 muestra la evolución del tráfico de viajeros en la década de 1930 en *Compañía de Tranvías de La Coruña* y la *Compañía de Tranvías de Gijón*¹³; esta comparación puede resultar clarificadora desde el punto de vista del análisis de los efectos de la Guerra Civil sobre la explotación tranviaria aunque, es importante señalarlo, no permite contrastar la eficiencia de la explotación debido a las disparidades en el sistema de tarifas, la densidad de población, y la propia estructura de las redes de tranvías. Por ejemplo, la *Compañía de Tranvías de Gijón* explotaba, además de las líneas urbanas, una línea que enlazaba la ciudad con el puerto del Musel, un importante centro de tráfico marítimo de mercancías y pasajeros.

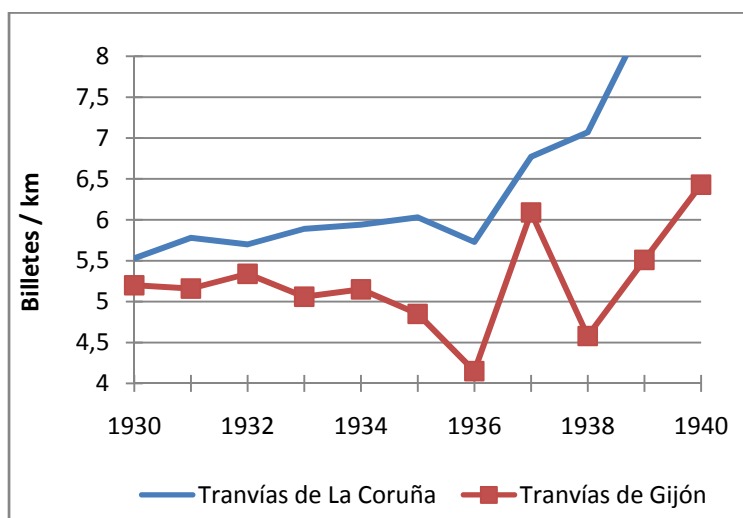


Ilustración 5. Billetes por kilómetro recorrido en la C.T. de Gijón y la C.T. de A Coruña (1930 - 1940)

(Fuente: Memorias de la CT; elaboración propia)

¹² Los pagos financieros se regularizaron progresivamente a lo largo del año 1938.

¹³ La CT de Gijón, constituida en 1890 es una de las empresas pioneras del negocio tranviario en España. Los datos relativos a la ocupación fueron tomados de ALVARGONZALEZ (1990).

En los dos casos el negocio evoluciona de forma más o menos paralela hasta el año 1936; en este ejercicio la Compañía gijonesa expide un 41% menos de billetes y recorre sólo el 70% del kilometraje del año anterior, mientras que los tranvías coruñeses perdieron el 10% de billetes y un 5% de kilometraje - esto quiere sugiere que los efectos de la guerra fueron menos intensos en A Coruña, quizá porque esta ciudad se situó muy pronto en la retaguardia de la zona sublevada.

A partir del ejercicio de 1937 la explotación tendió a normalizarse en A Coruña, mientras que la compañía gijonesa sufrió las consecuencias de la toma de la ciudad por el ejército franquista, en 1938.

1.5. LA POLÍTICA FINANCIERA EN LOS TREINTA

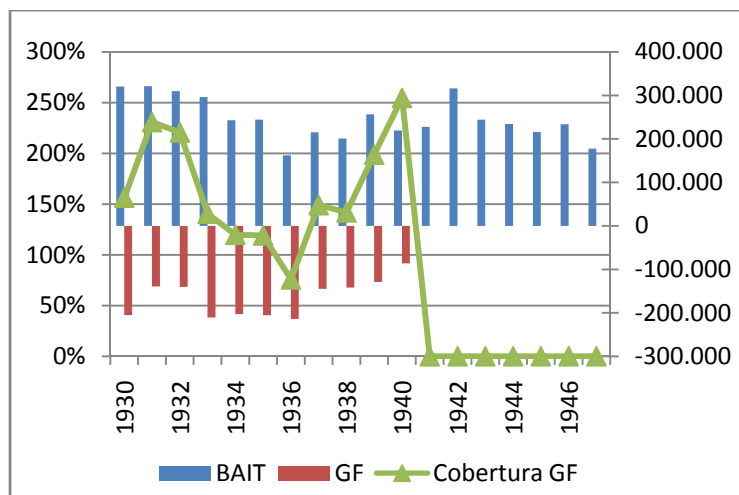
El irregular comportamiento de la explotación planteaba un problema financiero de consideración: las dificultades para cubrir los pagos financieros causados por el endeudamiento asumido para financiar el crecimiento de la red en los años veinte.

1.5.1. El apalancamiento financiero

El coste medio del exigible se situó en torno al 5%, aunque ocasionalmente llegó a superar el 5,7%; esto supone que, siendo el pasivo exigible remunerado cercano a 3,8 millones de pesetas corrientes, la empresa debía abonar en concepto de intereses unas 190.000 pesetas anuales - una cifra que a efectos contables oscilaba de acuerdo con las fechas de pago¹⁴ y las operaciones de autocartera -.

El intenso apalancamiento financiero, que había proporcionado un extraordinario aumento en la rentabilidad financiera en los años veinte, amenazaba ahora a la estabilidad de la cuenta de resultados, cubriendo una proporción creciente del margen de explotación e incrementando el riesgo de insolvencia. La exigencia de primas adicionales por parte de los acreedores de la empresa es la causa de que el coste medio del pasivo se incrementase en dos puntos porcentuales en tan sólo un año - 3,91% en 1932 al 5,60% en 1933 -.

¹⁴ El registro de los gastos financieros se realizaba de acuerdo con un estricto criterio de caja; de hecho la contabilidad no refleja una separación clara entre las amortizaciones financieras - los pagos en concepto de amortización de títulos - y los pagos de intereses, que se registraban conjunta e indistintamente como aplicación del resultado.



**Ilustración 6. La cobertura de los gastos financieros
(a precios constantes, 1930 - 1947)**

(Fuente: Memorias de la CT; elaboración propia)

La empresa cubrió los pagos financieros con relativa holgura precisamente hasta el ejercicio de 1934, que se cerró con una caída del resultado antes de intereses e impuestos (BAIT) superior al 17%; los gastos financieros coparon entonces el 83,50% del BAIT y la empresa suspendió el pago de dividendos.

Esta decisión causó un notable malestar entre una parte del accionariado, ya de por sí molesto por la progresiva reducción de sus rendimientos. En la Junta General del 31 de Marzo de 1933 un grupo de accionistas, encabezados por el Sr. Valenciano, propuso que el Consejo de Administración renunciase a (o fuese privado de) sus emolumentos, en tanto el dividendo no se incrementase hasta el 4% del capital.

Un año más tarde, en la Junta celebrada el 24 de Marzo de 1934, los accionistas propusieron varias medidas destinadas a mejorar la economicidad del negocio, entre ellas precisamente la suspensión del pago de dividendos. Los propietarios sugirieron que estos fondos se destinasen a la adquisición de nuevos coches para las líneas urbanas, lo que permitiría intensificar algunos servicios deficitarios, como el de la estación de ferrocarriles, y recuperar el ingreso. Otras propuestas fueron las siguientes:

- a. Restablecimiento de los billetes de abono para aumentar las disponibilidades líquidas de la empresa.
- b. Mejora del servicio a Sada, y restablecimiento de los servicios suprimidos tiempo atrás como medida para la reducción de costes; los accionistas sostenían que la mejor forma de

contrarrestar la competencia de los servicios de autobuses era mejorar las frecuencias de los tranvías y ofrecer tarifas más beneficiosas a los usuarios; en particular, se propuso la introducción de un billete de ida y vuelta a Sada y San Pedro.

- c. Rebajar las tarifas en las líneas urbanas estableciendo un billete de quince céntimos para dos secciones.

El Consejo se posicionó claramente en contra de estas medidas, argumentando que un aumento en las frecuencias de los movimientos sería económicamente insostenible debido al aumento de las cargas fijas; rechazó también la propuesta de establecer abonos, objetando problemas de control, así como una posible reducción de las tarifas, excepto en lo relativo a la línea de Sada. No obstante los pagos de dividendos se suspendieron *sine die*.

1.5.2. La solvencia

A lo largo de la década de 1930 el endeudamiento se mantuvo por encima del 140% de los recursos propios lo que, si bien no causó problemas de solvencia de consideración, redujo la ratio de garantía hasta 1,5 - esto quiere decir que el valor real del activo fue, en promedio, un 50% superior al valor liquidativo de los pasivos exigibles -.

Los déficits de liquidez observados a lo largo de los años veinte se mantuvieron en los treinta debido al crecimiento del exigible a corto plazo, especialmente intenso a partir de 1934; en un primer momento esta acumulación se justifica por el aumento de los saldos acreedores de Fábricas Coruñesas de Gas y Electricidad - proveedor de energía eléctrica para las líneas de la empresa - y del Banco Pastor, no obstante desde 1936 el principal concepto de pasivo son los exigibles financieros: intereses de la deuda, y amortizaciones de títulos.

El déficit de fondo de maniobra persistió hasta 1941, aunque su intensidad se mitiga progresivamente desde 1937 con el restablecimiento de los pagos financieros y la amortización de una parte de las deudas pendientes con entidades externas (Ilustración 7).

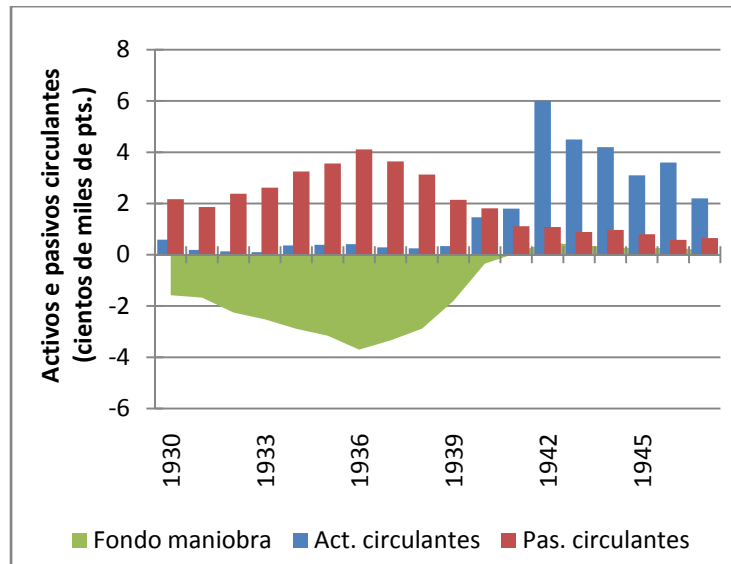


Ilustración 7. Fondo de maniobra (1930 - 1947, en pesetas constantes)

(Fuente: Memorias de la CT; elaboración propia)

2. LA REFORMA DE LA RED EN LA POSTGUERRA. LA INTRODUCCIÓN DE LOS TROLEBUSES

La actividad de la empresa en la posguerra estuvo claramente determinada por la carencia de los materiales precisos no sólo para desarrollar los proyectos de ampliación y transformación de la red, sino también para efectuar las reparaciones ordinarias - la empresa se vio obligada a reducir el número de coches en servicio -. La imposibilidad material de realizar importaciones hizo que los proyectos tranviarios y de autobuses evolucionasen hacia un sistema basado en trolebuses con tracción eléctrica. Este es, entre otros, el caso de la línea tranviaria proyectada a A Silva y San José, que en 1940 fue reconvertida en el proyecto de una línea de trolebuses.

En efecto, progresivamente iba tomando cuerpo la idea de reestructurar las líneas urbanas para introducir trolebuses, atendiendo a las respectivas rentabilidades de cada recorrido. En 1941 la Compañía inició los trámites relativos a varios proyectos cruciales:

1. La transformación y ampliación de la línea de San Andrés, en la que, además de sustituir los tranvías, se pretendía crear tres nuevos enlaces: San Amaro - Monelos, San Amaro-Monelos a través de la calle de Juan Flórez, y Monelos - Estación de Ferrocarriles.
2. La creación de una nueva línea de trolebuses hasta San José, a lo largo de Santa Margarita y la Avenida de Fisterra, con una posible extensión hacia Arteixo. Nuevamente emergía la voluntad,

no ocultada, de la empresa por monopolizar los servicios de transportes a nivel provincial; en esta misma línea, en 1944 se adquirieron 250 acciones de la compañía Trolebuses Coruña - Carballo como "*toma de participación estratégica que permita acciones conjuntas y coordinadas*".

3. El desdoblamiento de la vía de tranvías entre A Coruña y O Carballo, con el que se pretendía agilizar el movimiento reduciendo los retrasos provocados por los sucesivos cruces de los vehículos.
4. El proyecto para llevar el trolebús a Sada y Betanzos, que fue presentado ante el Ministerio de Obras Públicas en el mes de Mayo de 1941. La línea de trolebuses se instalaría en paralelo al recorrido tranviario ya existente, con el objetivo expreso de mejorar las comunicaciones en la zona; no obstante resulta evidente la existencia de un objetivo subyacente: avanzar en el despliegue de la red provincial proyectada y tomar una posición estratégica ventajosa en el eje A Coruña - Betanzos - Ferrol.

Desde el punto de vista financiero, las décadas de 1940 y 1950 vinieron marcadas por la conversión de la deuda en capital ejecutada con éxito en 1940, una profunda reestructuración destinada a acomodar la mezcla financiera a las condiciones de incertidumbre en las que se desarrollaba el negocio.

2.1. LA TRANSFORMACIÓN DE LAS LÍNEAS URBANAS

En Noviembre de 1940 la empresa presentó los proyectos revisados para la ampliación de la línea de San Andrés hacia Monelos, la Estación de Ferrocarriles, y San José¹⁵; en todos los casos la novedad más relevante era la previsión de utilizar trolebuses, en lugar de tranvías¹⁶.

El estudio del proceso de conversión de la línea de San Andrés tiene un especial interés, porque el éxito del proyecto abrió paso a la transformación de toda la red urbana, y a su extensión hacia áreas que hasta el momento habían quedado más allá del servicio de transporte público. El proyecto perseguía un segundo objetivo, de naturaleza instrumental, e indudablemente más prosaico: poder destinar los tranvías hasta el momento utilizados en la línea de San Andrés al servicio de la línea de Puerta Real, cuya dotación de medios era deficitaria e insuficiente para cubrir la demanda de los usuarios - recordemos que la oferta de materiales era muy limitada en el mercado nacional, y que su importación era prácticamente inviable -.

¹⁵ Aunque existía una previsión para ampliar el recorrido hasta Arteixo, se suscitó cierto debate en cuanto a la economicidad del tramo final entre A Silva y San José, una discusión ya planteada años atrás.

¹⁶ La tramitación del proyecto de conversión de la línea de San Andrés se inició formalmente en Febrero de 1941, con la formalización del oportuno depósito administrativo de garantía.

La tramitación administrativa de los proyectos se demoró casi seis años: en Julio de 1946 la Compañía llegó a un acuerdo con el Ayuntamiento en lo relativo al pliego de condiciones para la transformación¹⁷, e inició la instalación de la línea aérea; el 18 de Junio de 1947¹⁸ el Ministerio de Obras Públicas confirmó la autorización del Ayuntamiento para transformar la línea de San Andrés, y empresa se hizo con la concesión definitiva el 13 de Octubre del mismo año.

En 1944, aún sin disponer de la concesión definitiva, la empresa había contratado con Hispano Suiza la compra de ocho trolebuses destinados a la línea de San Andrés; también se instalaron sucesivos tramos de la línea aérea de conducción eléctrica, a medida que se recibió el material a lo largo del bienio 1945 - 1947¹⁹. La empresa pretendía con ello adelantar la puesta en servicio de la línea pero su primer tramo - Juana de Vega a la Estación de Ferrocarriles - se inauguró el 26 de Julio de 1948, con cierto retraso debido al incumplimiento de los plazos de entrega de los trolebuses - la primera unidad se recibió a primeros de Julio de 1946 -. La segunda mitad de la línea, entre Juana de Vega y San Amaro, se puso en servicio en el verano de 1949²⁰, aunque con posterioridad se realizaron algunos trabajos complementarios, como el levantado de las vías y el asfaltado definitivo de la calle San Andrés²¹.

El éxito de la transformación de la línea de San Andrés proporcionó un fuerte impulso a la estrategia de innovación en la Compañía. En 1946, con el recorrido principal de San Andrés en obras, la empresa inició los estudios previos para la transformación del ramal hacia Riazor y su posible extensión hacia Ciudad Jardín, en el Segundo Ensanche; inmediatamente, se redactó también el proyecto para la transformación de la línea de Puerta Real a Monelos. Cuando en 1949 se inauguró el tramo entre Juana de Vega y San Amaro, ambos proyectos estaban en tramitación: la de Ciudad Jardín ante el Ministerio de Obras Públicas, y la de Puerta Real en la Jefatura de Obras Públicas de A Coruña²².

También se desarrollaron algunos planes - que no llegaron a fructificar - para transformar las líneas interurbanas; en particular, se encargó la redacción de los proyectos para establecer servicios de trolebuses en sustitución de los autobuses en la línea a Betanzos, y de los ya clásicos tranvías en la línea de Sada.

¹⁷ En particular, la Compañía hizo constar la exigencia de que la extensión de la línea estuviese sometida a dos condiciones: un poblado mínimo de 80 viviendas, y la existencia previa de una vía pública técnicamente admisible (ACACT, 11/07/46). Este requisito estaba indudablemente vinculado a la posible demanda de ampliación de la línea hacia A Moura y San José, dos entidades de población situadas a unos tres kilómetros del perímetro urbanizado de la ciudad.

¹⁸ BOE de 23 Julio.

¹⁹ El último de los ocho trolebuses encargados a Hispano Suiza se recibió en los primeros días de 1950.

²⁰ Durante los trabajos para la sustitución de la línea aérea los tranvías fueron reemplazados por autobuses.

²¹ Estos trabajos fueron encargados al contratista D. Raimundo Vázquez (ACACT, 14/11/49). El seguro de responsabilidad civil relativo a los servicios de autobuses se contrató con el Banco Vitalicio.

²² La Compañía logró en Mayo de 1947 las concesiones para explotar líneas de trolebuses entre Juana de Vega y Monelos, de la Plaza de Pontevedra a San José, y del Espino a la Estación de Ferrocarril de Santiago (ACACT 17/05/47).

En Septiembre de 1949 se retiraron las columnas sobre las que descansaba la conducción eléctrica de los tranvías en la Avenida de A Marina y los Cantones - el núcleo socioeconómico de la ciudad -, y se levantaron las vías entre Puerta Real y Monelos, pasos previos a la introducción del servicio de trolebuses. En Octubre de 1947 la Compañía logró con carácter definitivo las concesiones para la explotación de las líneas Plaza de Pontevedra - San José, por la Avenida de Fisterra, y Juana de Vega a Monelos, por la calle de Juan Flórez.

La acumulación de iniciativas trajo a un primer plano de interés un problema quizá no suficientemente previsto: la insuficiencia de oferta interna para los materiales - en particular, los vehículos - necesarios para poner en explotación las líneas. La Compañía diseñó una estrategia cuando menos peculiar para abordar esta situación: adquirir una participación mayoritaria en la "*Sociedad Trolebuses de Arosa*", que había logrado autorización para adquirir seis trolebuses Vetra a un proveedor francés, para "*poder realizar sin impedimentos la importación de dichos trolebuses*" (ACACT, 21/1/1949).

La introducción de los trolebuses supuso algunos cambios de consideración en la infraestructura básica de la red. Fue preciso reformar el acceso a la estación sita en O Orzán, porque las dimensiones de la puerta y el firme de acceso no eran los adecuados a las exigencias de los nuevos vehículos; también hubo de ampliarse la cubierta del patio, para mejorar la protección de los vehículos.

La Ilustración 8, relativa a la cuantía de las inversiones corrientes comprometidas en cada uno de los sistemas de transporte, muestra claramente la evolución de los intereses de la empresa durante los años treinta y cuarenta. El valor de las líneas de tranvías crece sostenidamente, debido a los trabajos de mejora en la red, pero una parte sustancial de los recursos empezaba ya a desviarse hacia otros negocios alternativos, los autobuses en los años treinta y claramente los trolebuses en los cuarenta. La apuesta de la Compañía fue clara e inequívoca: en siete años la inversión en las líneas de trolebuses (5,9 millones corrientes) sumó más de la mitad del valor acumulado por las líneas de tranvías durante cuatro décadas (10,6 millones corrientes).

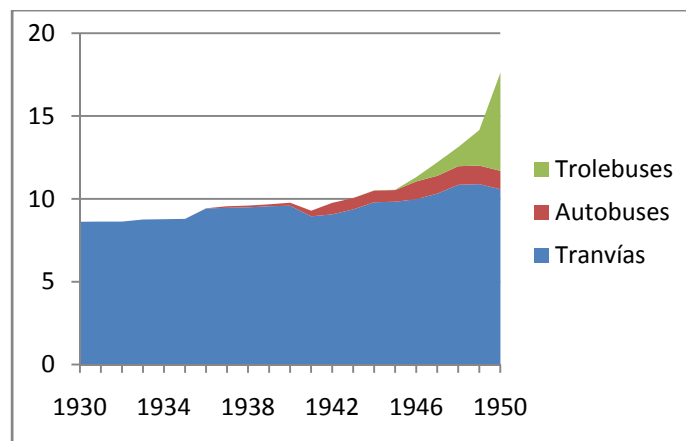


Ilustración 8. Evolución de la inversión en las líneas
(en millones de pesetas corrientes)

(Fuente: *Memorias de la CT; elaboración propia*)

Al mismo tiempo la empresa avanzó en el desarrollo de la - proyectada - línea a San José, que poco a poco empezó a plantearse como el germen de un servicio a Carballo - población situada a poco más de treinta kilómetros de A Coruña - basado en trolebuses. No obstante la incertidumbre del negocio era muy relevante, y hasta 1945 la empresa no renunció expresamente a la posibilidad de crear un servicio de autobuses (ACACT, 12/10/45).

2.2. EL MANTENIMIENTO DE LA RED DE TRANVÍAS

A medida que se avanzaba en la transformación de las líneas se hizo evidente la imposibilidad material de mantener la red tranviaria. La falta de materiales de repuesto esenciales, unida a los problemas para adaptar las tarifas al crecimiento de los precios, hacía inevitable la transformación de todas las líneas a medio plazo. A pesar de ello la Compañía mantuvo a los tranvías en buenas condiciones de uso, abordando tareas de consideración como la construcción de nuevas carrocerías; los principales problemas tuvieron su origen en las irregularidades del suministro eléctrico - que puso también en cuestión la viabilidad de los proyectos relativos a los trolebuses - y las carencias de materiales y repuestos.

En los primeros cuarenta una parte significativa de los vehículos estaba seriamente deteriorada por el uso intensivo al que aquéllos venían siendo sometidos, agravado por la limitada disponibilidad de repuestos esenciales para el mantenimiento. Como solución experimental, la empresa encargó a D. Tomás Piñeiro Cabarcos la construcción de una nueva carrocería para un tranvía del tipo 70 a cambio de 33.800 Pts. corrientes; la empresa contaba por entonces con cinco tranvías de esta serie, todos ellos adquiridos a Siemens en el año 1912.

Ante el éxito de esta iniciativa, en 1943 se acordó renovar la carrocería de todos los tranvías tipo 70, manteniendo los chasis y el instrumental eléctrico originales - datados en 1912 -. Los datos disponibles en cuanto al coste de estas operaciones ofrecen una idea de las consecuencias de la inflación y de la carencia de materiales: la Compañía encargó en Abril de 1945 y Abril de 1948 la construcción de dos carrocerías para otros tantos tranvías de tipo 70; los proveedores seleccionados fueron Carrocerías Gil (A Coruña, en 1945) y Carrocera Gallega, S.L. (1948), que facturaron por su trabajo 35.000 y 70.000 pesetas corrientes, lo que equivale a unas 7.900 y 9.571 pesetas, a precios constantes²³.

Otras mejoras significativas fueron la introducción de frenos de aire comprimido en los tranvías de la serie 50, el perfeccionamiento de algunos sistemas de cambio en nudos urbanos, y la introducción de líneas telefónicas para la comunicación de varios puntos clave de la red²⁴.

Avanzados los cincuenta se introdujeron algunos cambios en la cabecera de la línea de Sada, como consecuencia del rápido crecimiento urbano. En concreto se desvió el recorrido de entrada a la ciudad, que discurría por la Avenida General Sanjurjo y la Calle Ramón y Cajal, hacia la calle de Concepción Arenal, donde se construyeron también una nueva estación así como almacenes para el material móvil (ACACT, 28/12/49); sin perjuicio de la argumentación de la empresa, no puede escapar a la atención del lector el hecho de que el recorrido original coincidiese con uno de los tramos en los que estaba previsto establecer un servicio de trolebuses.

El valor corriente de la inversión acumulada en las líneas de tranvías aumentó de forma continua durante los treinta y cuarenta, como muestra el gráfico adjunto, a una tasa media del 1% anual. Este aumento no se justifica a posibles ampliaciones de la red, que prácticamente no modificó su dimensión, sino a trabajos para su mejora; también es claro el crecimiento de la inversión por kilómetro de vía instalada y en servicio, que aumentó en proporción superior (1,7% anual).

²³ Base: 1913 = 100.

²⁴ Adicionalmente, se realizaron tareas de simple mantenimiento como la sustitución de varios cambios de vía, instalados originalmente en 1913, y de una parte de los ejes de los vehículos - que fueron encargados a la Compañía Auxiliar de FFCC de Beasaín -.

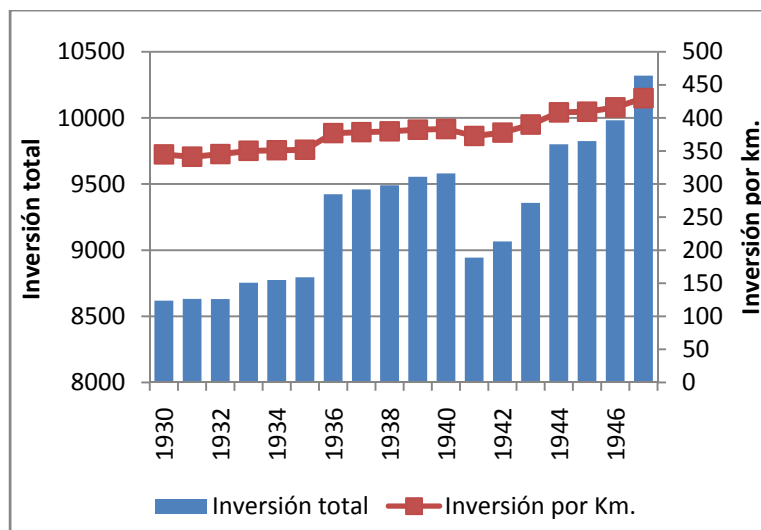


Ilustración 9. Inversión total y inversión por Km.
en las líneas de tranvías (miles de pesetas corrientes)

(Fuente: Memorias de la CT; elaboración propia)

2.3. LA EVOLUCIÓN DE LA EXPLOTACIÓN

A pesar del progresivo despegue de los negocios de autobuses y trolebuses, la evolución del negocio en los cuarenta estuvo claramente marcada por la evolución económica del servicio de tranvías, no sólo por el peso relativo de la inversión comprometida en este negocio (Ilustración 8) sino, también, porque dos terceras partes de la actividad - movimiento de personas, transporte de mercancías, etc. - corrían a cargo de la red tranviaria.

Un aspecto de interés es el estudio de la eficiencia del servicio durante este período de transición, en el que la red estaba desestructurada debido a la concurrencia de tres tecnologías de transporte.

La Ilustración 10 ofrece una perspectiva general de la evolución del negocio de la empresa en los treinta y cuarenta. El núcleo principal de la actividad, al menos desde la perspectiva de la generación de valor en términos corriente, es el negocio tranviario; sólo en los primeros cuarenta el negocio de autobuses empieza a ofrecer una aportación significativa, que se ensancha sustancialmente a partir del bienio 1949-50 con la progresiva normalización del suministro de combustible y neumáticos.

En 1948 se pone en servicio aproximadamente la mitad del recorrido principal de la nueva línea de trolebuses de San Andrés; el resto de del recorrido principal se abrió en 1949 y

posteriormente - ya en los cincuenta - se incorporaron nuevos ramales. La aportación de valor de este negocio fue, durante estos primeros años, relativamente pequeña debido al carácter parcial del recorrido en servicio y a sus características sociodemográficas - una parte del área de servicio, sita en el Segundo Ensanche, no estaba todavía plenamente urbanizada -. No obstante el negocio se consolidó rápidamente, en especial tras la reestructuración de la línea de Puerta Real.

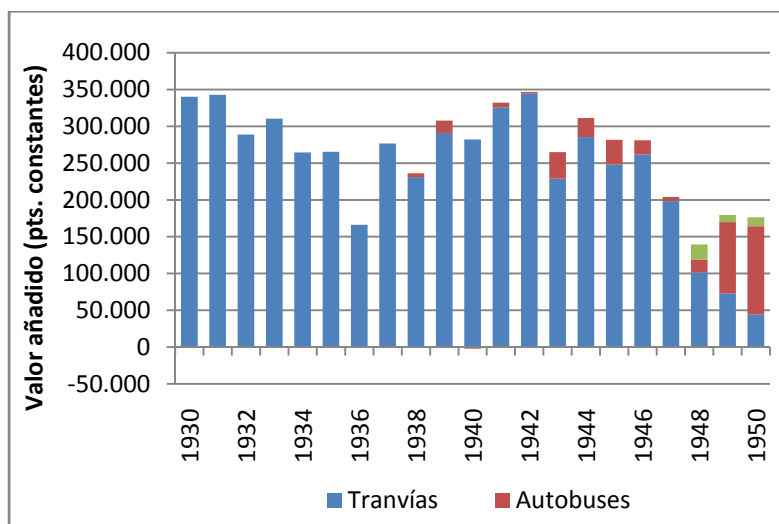


Ilustración 10. Fuentes del valor añadido de la empresa (1930 - 1950, a precios constantes)

(Fuente: Memorias de la CT; elaboración propia)

El comportamiento de cada área de negocio puede examinarse con mayor detalle a la luz de sus respectivas rentabilidades medias. El rendimiento medio de la explotación (en trazo grueso) se mantiene exactamente sobre la senda marcada por el negocio tranviario (con marcadores en círculo) hasta los últimos cuarenta; en este momento concurren dos movimientos antitéticos:

- a. Una intensa expansión de los servicios periféricos de autobuses - en 1950 esta actividad llegó a aportar el 68% del margen total de explotación -.
- b. La puesta en servicio de las líneas urbanas de trolebuses, con sus correspondientes ineficiencias iniciales.

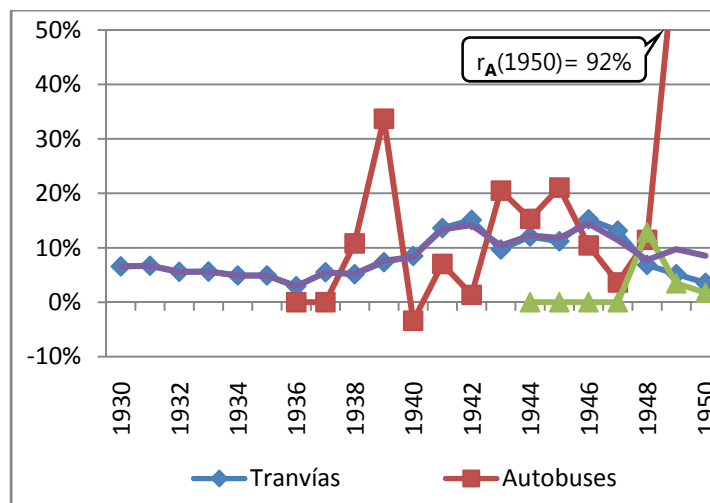


Ilustración 11. Resultados y rentabilidad por negocios (1930 - 1947)

(Fuente: Memorias de la CT; elaboración propia)

Examinaremos con detalle el comportamiento de la explotación de cada uno de estos negocios; previamente, nos detendremos para revisar un elemento clave en la estructura económica del negocio: los gastos de personal y cargas sociales.

El aumento de los costes de explotación fue una constante durante la posguerra; una parte de esta inflación puede imputarse sin duda al incremento de los precios en el conjunto de la economía, pero existen razones para pensar que también se produjo un crecimiento del coste real de los bienes y servicios debido a la lenta recuperación de la guerra civil, el aislamiento internacional de la dictadura franquista, y el déficit persistente de materiales de todo tipo; a todo ello se añadía la problemática inherente a la actualización de ingreso, coartado por la necesidad de obtener una autorización ante la que la Administración solía mostrarse explícitamente reticente.

2.3.1. Los gastos de personal

Tratándose del estudio de la economicidad de la explotación en el primer franquismo, un capítulo especialmente relevante es el de los gastos de personal y sociales.

En Septiembre de 1939 se promulgó la legislación relativa al Subsidio de vejez, que reemplazaba al sistema republicano de retiro obrero; el subsidio suponía el pago de una cuota periódica equivalente al 3% de los salarios, lo que en términos agregados vino a incrementar las cargas sociales de la Compañía en unas 18.000 pesetas corrientes. Al año siguiente se reguló el descanso semanal retribuido para los trabajadores, y en poco después se incorporó una segunda paga extraordinaria - adicional a la de Diciembre -, lo que supuso sucesivos aumentos tanto de la plantilla como de los costes unitarios de personal.

En 1941 la empresa acordó un aumento unilateral de una peseta en todos los salarios que no hubiesen sido regularizados al amparo de las disposiciones dictadas por el Ministerio de Trabajo el 20 de diciembre del año anterior; también se incrementaron las remuneraciones del Ingeniero de la empresa, y de otros cargos ejecutivos.

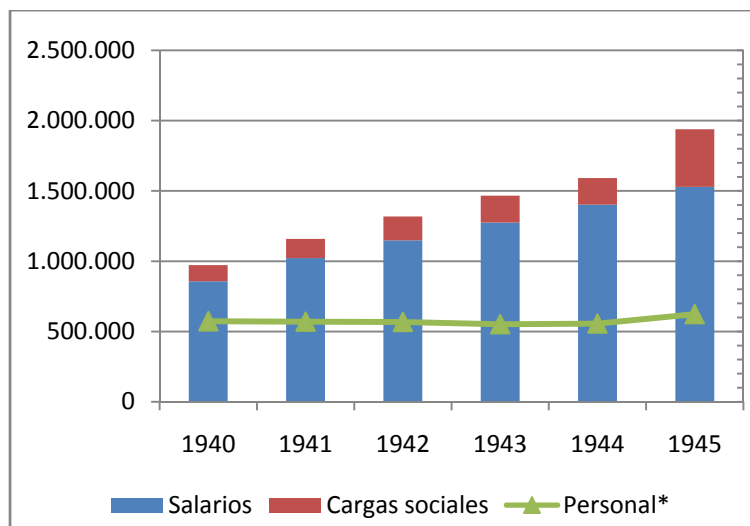
A lo largo de los primeros cuarenta se realizaron varias revisiones significativas en los salarios. Así, En 1942 el Consejo acordó conceder a los trabajadores una mensualidad extraordinaria, a cargo de los resultados de explotación del ejercicio de 1941, para compensar la intensa reducción de su poder adquisitivo; en ese mismo año la empresa se hizo eco de las reclamaciones formuladas por el Sindicato local de la Construcción, que demandaba complementos por el trabajo en días festivos no recuperables: la remuneración de cada una de estas horas de trabajo se incrementó linealmente en un 40%.

Los salarios aumentaron nuevamente en Julio de 1944, cuando los jornales de una amplia mayoría de los empleados mayores de veinte años se elevaron hasta diez pesetas; se exceptuaban de esta revisión los responsables de la limpieza de los vehículos y las vías y los guarda-agujas, muchos de los cuales disfrutaban ya de salarios superiores gracias a su antigüedad en la empresa.

A las revisiones salariales se unieron sucesivos aumentos en las cargas sociales de la empresa. En 1941 la Administración creó la cuota sindical, una contribución obligatoria equivalente al 1,5% del importe nominal de los salarios a cargo de la empresa - más una aportación del cinco por mil a cargo de los propios trabajadores -. Poco tiempo después se creó el Seguro de Enfermedad, que obligaba a las empresas a concertar los oportunos contratos para la cobertura de servicios sociales y sanitarios para sus empleados.

En agosto de 1945 la empresa constituyó el Montepío del Personal, de acuerdo con las exigencias de la Reglamentación del Trabajo²⁵; en ese mismo ejercicio se realizó una dotación inicial de 25.000 pesetas corrientes, una cantidad equivalente al 10% del conjunto de los gastos de explotación. No obstante su progresivo aumento, las cargas sociales no entraron a formar parte de los estadillos mensuales de explotación hasta avanzado el año 1946.

²⁵ AACT 30/08/45.



(*) *Importe del coste total de personal, a precios constantes*

Ilustración 12. Gastos de personal
(1940 - 1945, a precios corrientes y constantes)

(Fuente: Memorias de la CT; elaboración propia)

El movimiento claramente alcista de los costes de personal fue una de las razones esgrimidas por la empresa para justificar los sucesivos aumentos de tarifas solicitados a lo largo de la década de 1940, actualizaciones que - como veremos - fueron autorizadas por la Administración sólo de manera parcial. La Ilustración 12 muestra que el gasto real aumentó sólo hacia la mitad de la década, mientras que en los años precedentes las variaciones - aún siendo apreciables - resultaron coherentes con la variación general de los precios en la economía española.

2.3.2. La explotación de las líneas de tranvías

En el caso del negocio tranviario la evolución de la explotación vino marcada por tres circunstancias: las oscilaciones en el suministro eléctrico, especialmente intensas durante el verano, la pérdida de valor de la recaudación como consecuencia de la inflación, y las dificultades para obtener los suministros necesarios para acometer las tareas de mantenimiento de los vehículos y la propia red. Estas limitaciones, muy específicamente las fallas en el suministro energético, causaron frecuentes y repetidas suspensiones de servicio.

Estas anomalías fueron especialmente frecuentes, y relevantes, en los primeros años cuarenta; el servicio tuvo que reducirse sistemáticamente en todos los veranos de la primera mitad

de la década, y llegó a suspenderse por completo en todas las líneas urbanas entre Julio y Septiembre de 1943²⁶;

El Consejo analizó la posibilidad de instalar una subcentral térmica propia, opción que fue finalmente desechada debido a su coste y a las expectativas de mejora del suministro a medio plazo. No obstante la documentación refleja la existencia de frecuentes tensiones con el proveedor de energía - *Fábricas Coruñesas de Gas y Electricidad* -, tanto en lo relativo a las líneas urbanas (subestación de Santa Margarida²⁷) como a la línea de Sada (subestación de O Carballo²⁸).

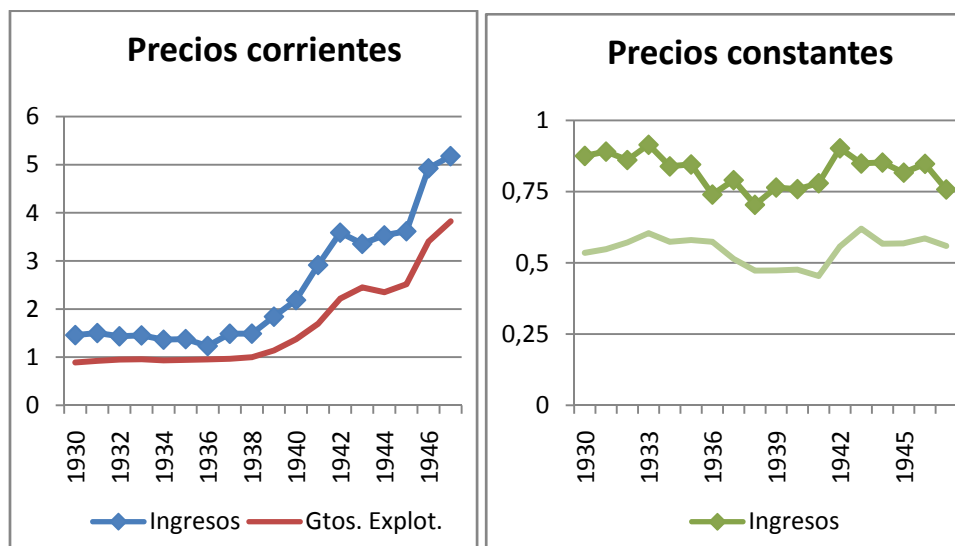


Ilustración 13. Ingresos y gastos de explotación
(1930 - 1947, en miles de pesetas corrientes y constantes)

(Fuente: *Memorias de la CT; elaboración propia*)

En términos corrientes, el ingreso aumentó sustancialmente a lo largo de los cuarenta, y el margen de explotación se ensanchó gracias a la contención del gasto; no obstante, el estudio de estas magnitudes a precios constantes (Ilustración 13) muestra que en realidad el valor añadido por el servicio de tranvías se redujo lenta y sistemáticamente a lo largo de todos los cuarenta - si bien llegó a recuperar los valores de preguerra en el ejercicio de 1942 -.

La causa principal del deterioro de la explotación de las líneas de tranvías en los años cuarenta fue la rápida reducción del valor real del ingreso medio, debido la congelación de las tarifas administrativas justamente en un momento de intenso crecimiento de los precios. Las tarifas

²⁶ El resultado de la explotación se redujo en este ejercicio en 465.000 Pts. corrientes, lo que supone un 34% en relación al margen del ejercicio de 1942. Los servicios de tranvías tuvieron que recortarse en un 50% en el verano de 1944 debido a las limitaciones impuestas administrativamente al consumo de energía eléctrica, a consecuencia del estiaje.

²⁷ AACT, 22/6/45.

²⁸ AACT, 26/9/45.

fueron actualizadas en varios momentos, y de manera relevante en los años 1944 y 1945²⁹, no obstante estas revisiones fueron en general insuficientes.

La situación de la línea de Sada empeoró notablemente tras la guerra civil: la congelación de las tarifas, unida a la intensa inflación, menguó el valor real del ingreso justamente cuando los costes de explotación crecían impulsados por los salarios y el mantenimiento. Se produjeron también reducciones en los servicios, impuestas "*por disposición superior*"³⁰, restricciones en el suministro eléctrico y carencias de repuestos que obligaron a apartar del servicio a varios vehículos.

A pesar de todo, las afirmaciones de la empresa en cuanto al aumento de la masa salarial deben ser matizadas; el Consejo expresó repetidamente su disconformidad con el crecimiento de los gastos de personal, sin embargo es interesante comprobar que con frecuencia su variación fue muy inferior al incremento del coste de la vida (Tabla 2). Por señalar sólo un ejemplo, en el bienio 1940-1941 los costes crecieron en casi 165.000 pesetas corrientes, pero su valor real *se redujo* en 24.000 pesetas.

Año	Valor corriente	Valor real
1940	857.783,20	297.598,25
1941	1.022.446,89	273.387,92
Variación	164.663,69	-24.210,34

Tabla 2. Evolución de los gastos de personal (1940 - 41)

La explotación de la línea de Sada experimentó repetidos problemas operativos; en 1938 el estío obligó a reducir los servicios y fue preciso reforzar los tranvías con autobuses; en 1940 el servicio e interrumpió entre los últimos días de Enero y a mitad de Mayo debido al hundimiento de una parte del puente sobre la ría de O Burgo; en otoño la sequía provocó nuevas restricciones eléctricas, y el servicio se redujo nuevamente. No resulta inesperado que el Consejo desarrollase un plan concreto para suprimir la línea de Sada y crear un servicio alternativo de autobuses.

La sequía en el verano de 1943 redujo la producción eléctrica, y la empresa tuvo que suspender los servicios urbanos entre los meses de Julio y Septiembre; el resultado de explotación cayó en 465.000 Pts.

El gráfico inferior muestra las oscilaciones de los costes y la rápida reducción del valor real de la recaudación, con el subsiguiente estrechamiento del margen. En particular el gráfico derecho

²⁹ En 1944 las tarifas aumentaron tanto en las líneas urbanas (diez céntimos) como en la de Sada veinte céntimos).

³⁰ Memoria de la CT, año 1938.

muestra los claros daños causados por las reticencias de la Administración a actualizar la tabla de precios para adaptarla al crecimiento de los precios. Las tarifas fueron revisadas y actualizadas en los años 1944 y 1945, lo que se refleja en un aumento en la recaudación por viajero a precios constantes (gráfico derecho de la Ilustración 14).

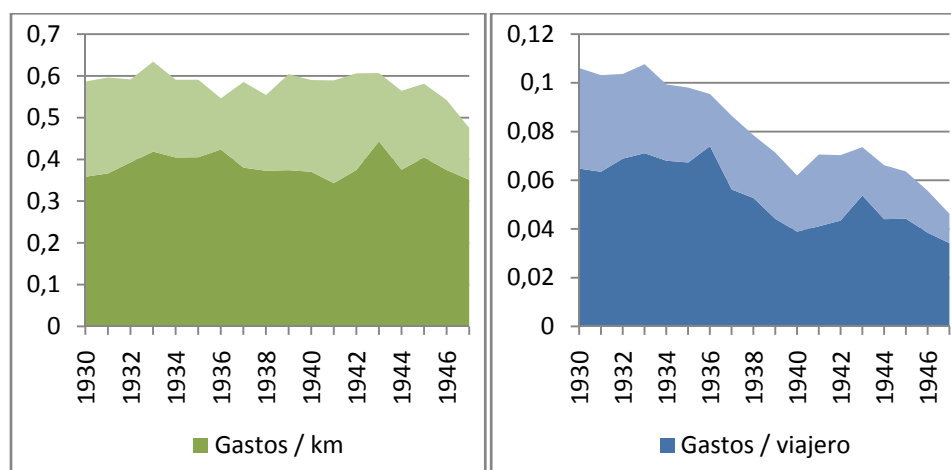


Ilustración 14. La explotación del negocio tranviario, en términos relativos (a precios constantes, 1930 - 1950)

(Fuente: Memorias de la CT; elaboración propia)

La caída del ingreso estuvo también influida por la drástica reducción del número de billetes expedidos en las líneas de tranvías a partir del año 1947, en que se alcanzó un nivel máximo de 16,4 millones; a finales de la década el negocio tranviario tenía un billeteaje prácticamente igual al de 1940 y la revisión de las tarifas, autorizada en el año 1949, no supuso mejoras significativas. En los años cincuenta la situación empeoró apreciablemente a medida que las líneas de tranvías eran sucesivamente transformadas en servicios de trolebuses; en 1951, tras la conversión de la línea de Puerta Real, se expedieron sólo ocho millones de billetes, cuatro millones en 1952, y en 1957 no se alcanzaron los dos millones.

Sin embargo es interesante observar que el billeteaje mostró un elevado grado de elasticidad, porque su contracción fue mucho más intensa que la variación del kilometraje total del servicio: la ocupación media de los vehículos descendió casi dos billetes por kilómetro, probablemente porque las primeras líneas transformadas fueron precisamente aquellas con mayor demanda de servicio - San Andrés y Puerta Real -; por tanto los servicios tranviarios remanentes fueron con carácter general los menos ocupados y rentables.

La conversión selectiva aceleró el deterioro de la cuenta de explotación de los tranvías, aunque que es evidente que también favoreció a rápida mejora de la economicidad de los servicios de autobuses y trolebuses.

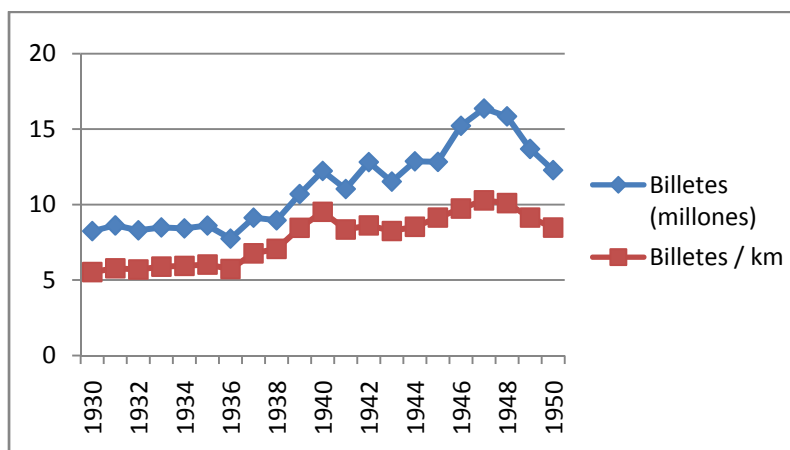


Ilustración 15. Billetes expedidos en las líneas de tranvías (1930 - 1950, en millones de movimientos)

(Fuente: Memorias de la CT; elaboración propia)

2.3.3. La explotación de las líneas de autobuses

Durante buena parte de la década de 1940 la explotación de las líneas de autobuses se debatió entre el racionamiento de gasolina, la carencia de neumáticos, la suspensión de las importaciones, y la necesidad imperativa de reestructurar la red urbana; el fracaso del plan para cambiar la tracción de la red de transporte público se subsanó con el desarrollo de un proyecto para modificar introducir una tecnología que, basada en el mismo sistema tractor, proporcionaba evidentes ventajas en términos de eficiencia: los trolebuses.

Los planes originales de la compañía en los años treinta contemplaban la progresiva transformación de la red de transporte en un sistema mixto en el que los autobuses desarrollarían los servicios de mayor recorrido hacia la periferia: Sada, Betanzos, etc. Sin embargo la explotación de estas líneas se encontró muy rápidamente con una amplia variedad de problemas: en los primeros meses de la guerra civil varios autobuses destinados al servicio a Santa Cristina fueron requisados por los sediciosos; posteriormente el estallido de la guerra en Europa y el cada vez más intenso aislamiento político y económico de la dictadura provocaron graves dificultades en el abastecimiento de gasolina y neumáticos.

El servicio a Santa Cristina se inició en el verano de 1937, y a lo largo del mes de Diciembre del mismo año se abrieron progresivamente los recorridos a Vilaboa, Alvedro y Fontemaior a medida que se recuperaron los vehículos confiscados; sin embargo la problemática creada en torno a la II Guerra Mundial cuestionó repetidamente su continuidad durante 1940.

En Febrero de 1940 la Compañía recibió la autorización para iniciar el servicio entre A Coruña y A Rocha, en Sigrás (Cambre), con carácter *tolerado*. Ante la perspectiva de la ampliación de las líneas la empresa adquirió un nuevo chasis Diamond T valorado en 15.000 pesetas, destinado al ensamblaje de un autobús de mayor capacidad que los existentes

Un objetivo clave de esta decisión era el de optimizar los movimientos de los vehículos, para reducir el consumo de suministros. En efecto la actividad de las líneas de autobuses fue irregular y estuvo sometida a las oscilaciones en el abastecimiento de gasolina y neumáticos.

En 1941, dadas las restricciones en el suministro de combustibles, la empresa adquirió dos chasis Mercedes-Benz de Gasoil; dos años más tarde se puso en servicio un nuevo chasis con motor de aceite pesado Klöckner. Sin embargo a lo largo de 1941 sólo se pudo mantener el servicio regular de una línea, y la situación no mejoró sustancialmente en los años siguientes.

Como solución temporal para afrontar la carencia de combustible, a lo largo de los primeros cuarenta se instalaron gasógenos en varios vehículos³¹; pero el problema principal no era ya el suministro de gasolina o gasoil, sino el acceso a neumáticos. El progresivo desplazamiento de la guerra en el Pacífico hacia los principales países productores - Malasia, Indonesia, Sri Lanka, Vietnam, India, etc. - y la incautación de la producción para el consumo militar redujo sustancialmente la disponibilidad de neumáticos, un consumible absolutamente indispensable para el normal desarrollo del servicio; la explotación de las líneas de autobuses quedó paralizada por completo durante buena parte de 1945.

A pesar de estas dificultades, la empresa amplió progresivamente la red de concesiones. En 1942 se adquirieron las líneas de O Pedrido y Betanzos³², que en 1943 se amplió con el paso a la margen derecha de la ría. No obstante sólo se pusieron en servicio algunos tramos aislados, atendiendo a la demanda de servicio y al nivel medio de ocupación de los vehículos³³. En 1946 se adquirió, también conjuntamente con el autobús que prestaba el servicio, la línea entre A Coruña y Soñeiro (Oleiros) - también una línea explotada con carácter *tolerado* -; al año siguiente se adquirió de D. Ángel Mena la línea entre la ciudad y Cambre, junto con el vehículo adscrito a ella.

³¹ El primero de ellos, adquirido en 1941, supuso un desembolso de 10.000 pesetas corrientes.

³² Esta última fue adquirida por 165.000 pesetas a su anterior propietario, D. José Iglesias Pampín. La concesión fue valorada en 25.000 pesetas, y los vehículos en 140.000 pesetas corrientes.

³³ A Coruña - Betanzos y Fontemaior - Sigrás (1942), A Coruña - O Pedrido (1943), etc. En Junio de 1945

El suministro de neumáticos - no así el de gasolina - se normalizó progresivamente con el armisticio de 1945, y la Compañía restableció el servicio en todas las líneas suspendidas³⁴, al tiempo que se lograban algunas revisiones en las tarifas del servicio. No obstante la economicidad del negocio estaba hipotecada por las características de los vehículos, todos ellos unidades antiguas y de varias marcas diferentes, y que generaban cuantiosos costes de reparación y mantenimiento

La Compañía solicitó en 1947 autorización para adquirir doce nuevos vehículos en Gran Bretaña, demanda que fue rechazada por la Administración; esta solicitud tiene su causa en el fracaso de la búsqueda en el mercado nacional de proveedores solventes³⁵.

La progresiva normalización de los servicios puso de relieve la extraordinaria economicidad del servicio de autobuses en relación a los trolebuses y tranvías (Ilustración 11), por lo que la empresa mantuvo en todo momento su política de adquirir nuevas concesiones para frenar la expansión de posibles competidores en la área metropolitana: en 1942 adquirió las líneas de Betanzos y de A Pasaxe a O Pedrido; en 1943 se solicitó la ampliación de la línea más allá del puente de O Pedrido, hacia Miño, y progresivamente se redactaron los proyectos para otras varios recorridos de proximidad.

También se concertaron algunos servicios no regulares, incluso más allá de la provincia; el caso más relevante es la contratación del transporte temporal de viajeros entre Pontevedra y el balneario de A Toxa con el Marqués de Riestra, al parecer titular de la concesión.

La explotación de las líneas de autobuses en los cincuenta se debatió entre las trabas burocráticas para la importación de vehículos y repuestos, y las carencias de neumáticos y combustible; de ahí que la Compañía concediese prioridad a la reestructuración de la red urbana.

2.4. LA POLÍTICA FINANCIERA EN LOS CUARENTA

La acumulación de inversiones elevó el inmovilizado material de la empresa, que en el transcurso de la década de 1940 duplicó su valor a precios corrientes. La mayor parte del aumento corresponde a activos productivos de tipo material - trolebuses, nuevas instalaciones eléctricas, etc. - aunque también es destacable el crecimiento de las inversiones financieras de naturaleza permanente, que en 1950 sumaban poco menos de 1,2 millones de pesetas corrientes.

³⁴ En 1946 los autobuses recorrieron 97.262 km.; esta distancia creció hasta 183.777 km. en 1947.

³⁵ ACACT del 12 de Octubre de 1945. La Compañía había contactado con Hispano Suiza, el proveedor habitual de los trolebuses, para examinar la posibilidad de adquirir también autobuses.

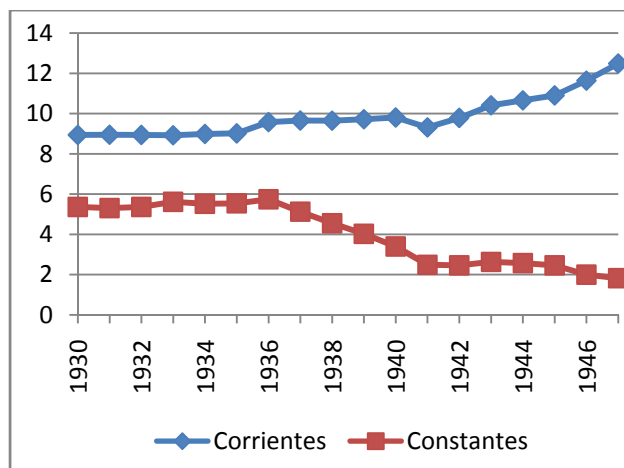


Ilustración 16. Evolución del inmovilizado material (Millones de pesetas, a precios corrientes y constantes)

(Fuente: Memorias de la CT; elaboración propia)

A pesar del crecimiento del inmovilizado, el circulante aumentó progresivamente su participación en el activo hasta superar el 20% en los últimos años de la década de 1940; el gráfico inferior muestra que este comportamiento se justifica fundamentalmente por el incremento de las disponibilidades de tesorería y de las cuentas a cobrar a corto plazo; por el contrario es destacable la reducción del valor contable de los realizables de todo tipo.

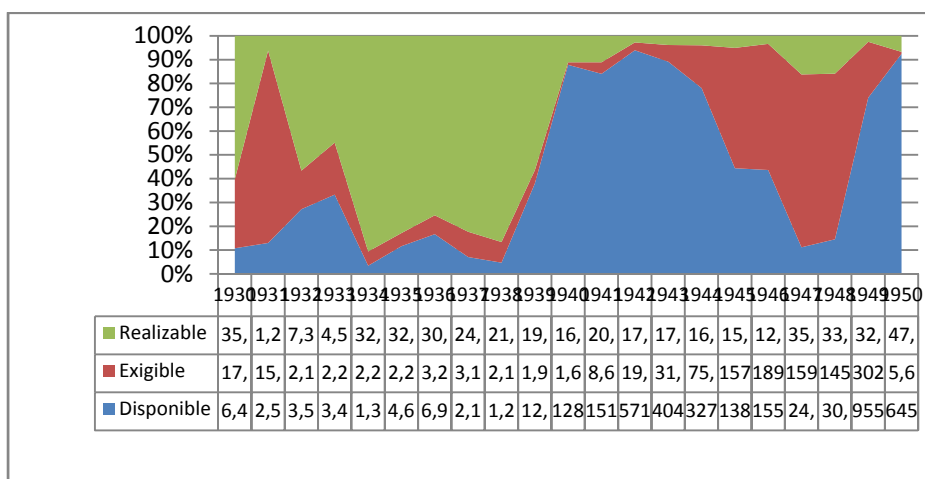


Ilustración 17. Composición del activo circulante (miles de pesetas, a precios constantes)

(Fuente: Memorias de la CT; elaboración propia)

El aumento del circulante en términos absolutos y relativos está claramente relacionado con los cambios introducidos en la política de financiación a partir de 1940. Como hemos comprobado,

la política financiera en la segunda mitad de los treinta fue continuista - se mantuvieron el desequilibrio a corto plazo así como el endeudamiento, que venía causando un apalancamiento negativo -; esta situación cambió radicalmente tras la reestructuración financiera de 1940.

La evolución desfavorable de la explotación y la incertidumbre en cuanto a su futuro impulsaron el diseño de un nuevo modelo financiero basado en los recursos propios. Esta alternativa proporciona mayor estabilidad a la estructura financiera y ofrece cierto grado de flexibilidad desde el punto de vista operativo porque, mientras los cupones constituyen en la práctica un gasto fijo, la empresa - más concretamente, los propietarios - es libre para establecer los pagos de dividendos atendiendo a las circunstancias económicas de cada momento; por otra parte el nivel de endeudamiento alcanzado en los últimos treinta era evidentemente elevado, y estaba creando un riesgo evidente para la supervivencia de la Compañía - más de la mitad del resultado neto se distribuía fuera de la empresa, en forma de pagos financieros -. Por tanto se acordó proponer a los obligacionistas la posibilidad de convertir sus títulos de renta fija en acciones de la empresa o, alternativamente, optar al reembolso del nominal de las obligaciones.

La cifra nominal de recursos propios pasó de nueve a doce millones de pesetas y desapareció el saldo vivo de las obligaciones; la operación se saldó con el reembolso de 800.000 pesetas corrientes, lo que representa menos del 14% de los 5,8 millones de pesetas en circulación a finales de 1939.

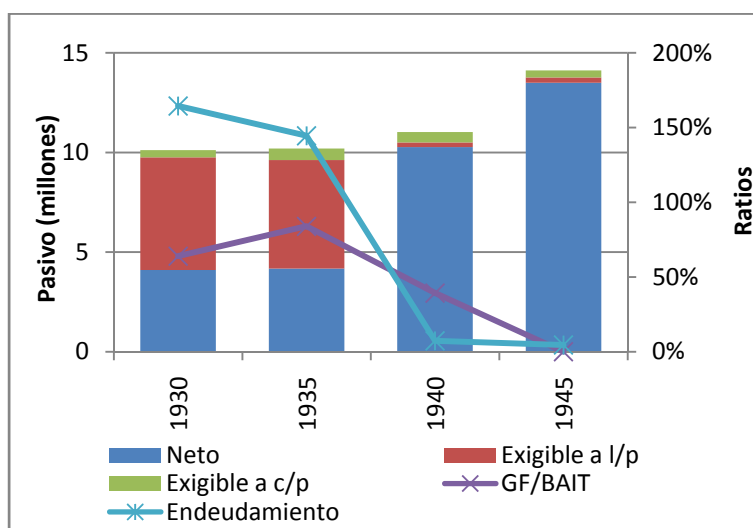


Ilustración 18. Los cambios en la estructura financiera en el año 1940 (en millones de pesetas corrientes)

(Fuente: Memorias de la CT; elaboración propia)

En el ejercicio de 1940 se desembolsaron 247.983,88 pesetas por los cupones corridos hasta el momento de la amortización o conversión de las obligaciones, pero su participación en el BAIT

descendió de los 70,51% hasta el 39%³⁶; al mismo tiempo la ratio de endeudamiento bajó de un alarmante 126% hasta poco más de los 7%; en 1942 se pusieron en circulación tres millones de pesetas en acciones que estaban en autocartera, dando preferencia a los accionistas actuales de la empresa - se acordó la oferta de una acción nueva por cada tres antiguas -³⁷.

La nueva estructura financiera trajo consigo la recuperación del apalancamiento y un rápido aumento de la rentabilidad de los accionistas, que creció a una tasa ligeramente superior a la del rendimiento económico (Ilustración 19).

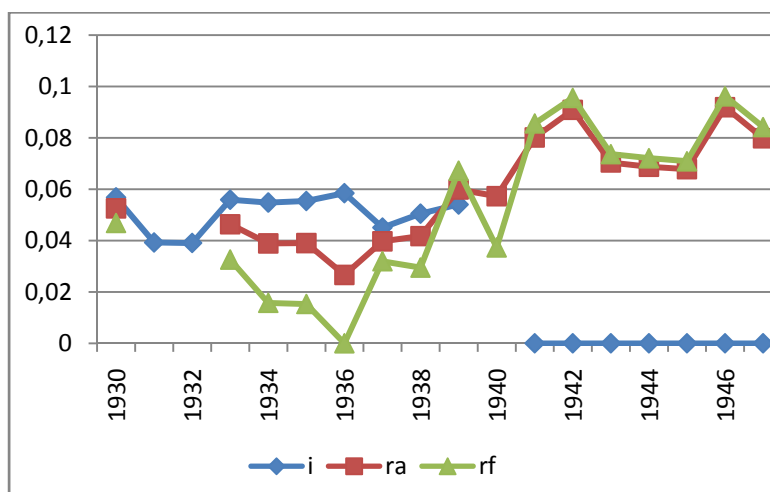


Ilustración 19. Rentabilidad económica y financiera (1930 - 1947)

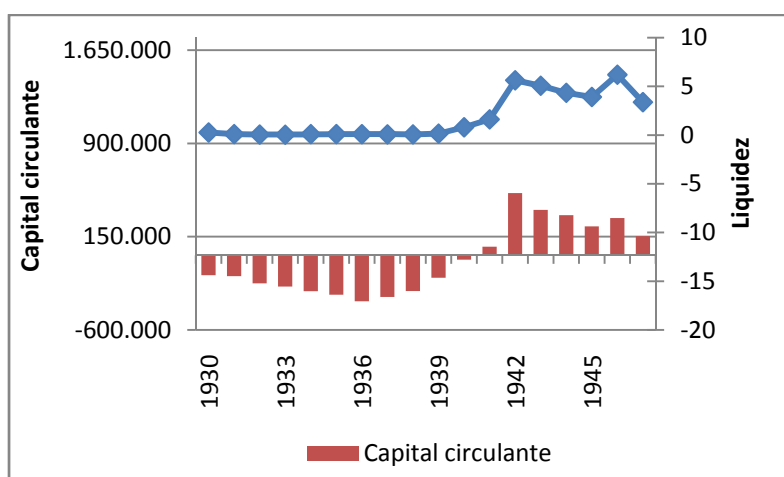
(Fuente: Memorias de la CT; elaboración propia)

La supresión de las obligaciones en circulación mejoró ostensiblemente a solvencia a largo plazo, reduciendo a cifra nominal de exigibles a menos de la catorceava parte del activo real. También salió beneficiada la solvencia a corto plazo, porque con carácter general se restableció un capital circulante positivo (Ilustración 20) integrado fundamentalmente por recursos líquidos (Ilustración 17). Los datos de capital circulante correspondientes al bienio 1949-1950 están distorsionados debido a la emisión de obligaciones realizada en 1949, y que proporcionó a la empresa doce millones de pesetas en efectivo.

En efecto, la Sociedad había aprobado en Enero de 1949 el proyecto elaborado por el Ingeniero Subdirector de la empresa, relativo al establecimiento de la estación de cabecera en la línea de tranvía de Sada; para su financiación - y para colaborar en los restantes proyectos en cartera - se acordó una emisión de obligaciones simples a 25 años.

³⁶ Setenta céntimos, de cada peseta ganada por la empresa en 1939, se destinaron al pago de los intereses de las obligaciones.

³⁷ AACT, 12/06/42.



**Ilustración 20. Solvencia a corto plazo
(1930 - 1947, a precios constantes)**

(Fuente: Memorias de la CT; elaboración propia)

La premura de estos proyectos se explica por la preocupación suscitada por la evolución del negocio tranviario. El número de billetes expedidos aumentó significativamente - en torno a un 20% anual, en el bienio 1939 - 41), y de forma un tanto errática a lo largo de la década de 1940. El ingreso medio por billete creció ligeramente en los primeros años de la década gracias a las actualizaciones de tarifas, pero llegó a caer más de un 35% a lo largo de los cuarenta mientras que los costes de explotación, sostenidos por el crecimiento de los gastos de personal, se mantuvieron relativamente estables.

En conjunto, la economicidad se resintió apreciablemente: el beneficio por billete se redujo a la mitad, en valores reales, mientras que el kilometraje total aumentó en un intento por mantener el volumen de viajeros. El coeficiente de explotación creció hasta el 74% en 1947, lo que supone una rápida y sostenida reducción del margen desde el 38% de los ingresos (1939) hasta el 26% (1947).

A empresa intensificó la dotación de fondos de amortización, presuntamente a medida que se hizo evidente la obsolescencia tecnológica del sistema tranviario. La Ilustración 21 muestra que a partir de 1939 las dotaciones crecieron apreciablemente, alcanzando tasas próximas al 1% del inmovilizado depreciable; también se observa un rápido crecimiento de los fondos de amortización, que llegaron a representar el 7,3% del valor contable del activo depreciable; el valor de la ratio de cobertura de las amortizaciones se altera en los últimos cuarenta debido a las inversiones ejecutadas para desarrollar las líneas de trolebuses.

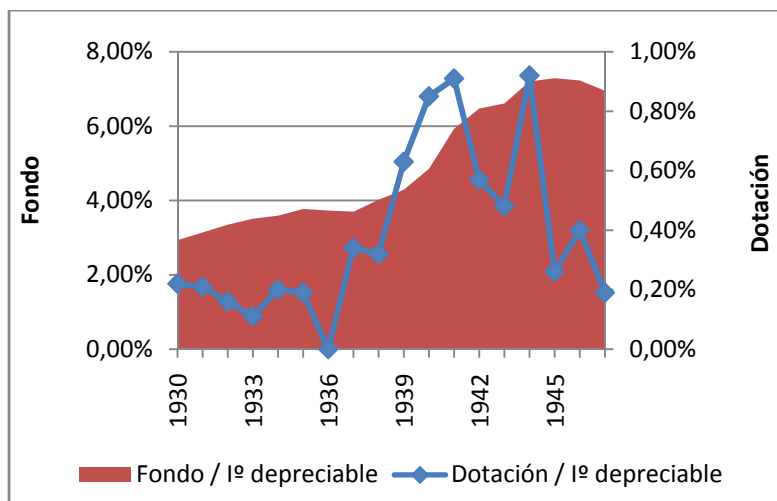


Ilustración 21. Amortización del inmovilizado
(1930 - 1947, a precios constantes)

(Fuente: Memorias de la CT; elaboración propia)

La recuperación de la explotación, a la que en los referiremos en breve, hizo posible un reparto de dividendos en 1938, el primero desde el año 1933. En un primer momento la tasa de reparto fue moderada, poco más del 50%, pero creció rápidamente cuando se hizo evidente la economicidad de negocio de los trolebuses; a Ilustración 22, relativa a la distribución porcentual del resultado y a la evolución de la ratio de *pay out*, pone de relieve la rápida expansión de los dividendos a partir de 1939.

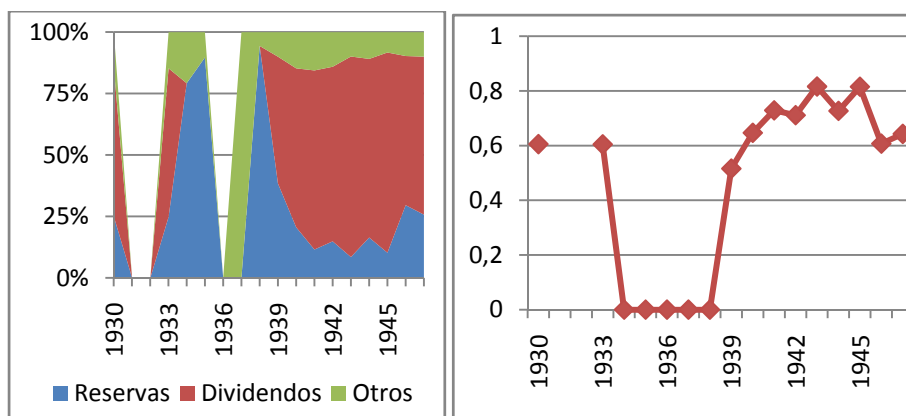


Ilustración 22. Distribución del resultado (1930 - 1947)

(Fuente: Memorias de la CT; elaboración propia)

El énfasis en el reparto de dividendos está sin duda relacionado con la conversión de capital del año 1940: es probable que la empresa intentase mejorar el atractivo de las acciones intensificando el reparto de beneficios aunque que no se conserva ninguna referencia explícita a esta hipótesis. Si fue el caso, a política tuvo éxito porque el cambio fue aceptado por una parte mayoritaria de los obligacionistas³⁸, pero tuvo como contrapartida la estabilización del valor real de las reservas. Entre 1930 y 1950 las reservas crecieron a un ritmo anual medio de 95.000 pesetas (unas 24.470 Pts., en términos reales), sin embargo a finales de la década de 1950 el valor real de los fondos era prácticamente el mismo que en 1930³⁹ debido a la inflación; la divergencia entre los valores corriente y real de los fondos de reserva se muestra claramente en la Ilustración 23.

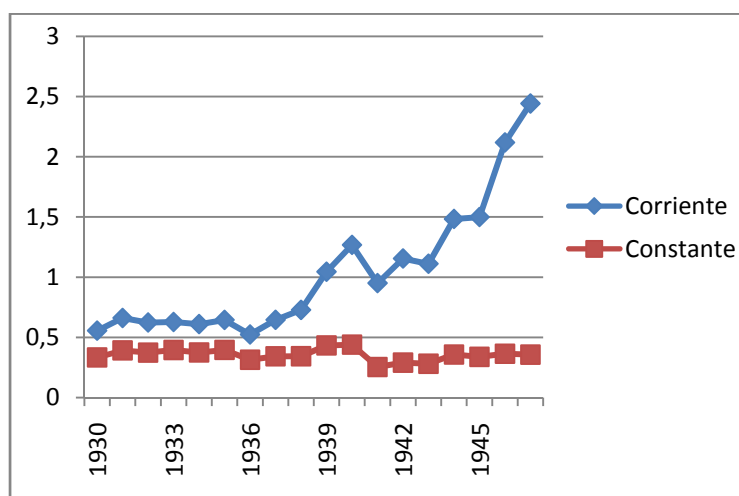


Ilustración 23. Evolución del valor contable de las reservas (1930 - 1947)

(Fuente: Memorias de la CT; elaboración propia)

La nueva estructura financiera de posguerra se completó en 1949 con la emisión de obligaciones por un nominal total de doce millones de pesetas⁴⁰, y un plan para incrementar la cifra nominal de capital social hasta veinticinco millones de pesetas. La empresa esperaba obtener los recursos precisos para abordar con garantías de éxito la transformación de toda la red urbana y el desarrollo de servicios de autobuses hacia la periferia. De hecho, en el año 1944 la Compañía había

³⁸ A finales del año 1939 las obligaciones en circulación sumaban 5,8 millones de pesetas; cinco millones fueron convertidos en capital, y se amortizaron poco más de 800.000 pesetas.

³⁹ De hecho, un 3,6% inferior.

⁴⁰ La Junta General Extraordinaria del 7 de Marzo había autorizado al Consejo a emitir acciones y obligaciones en las cantidades necesarias para financiar el crecimiento. Haciendo uso de esta autorización, la Compañía emitió 12.000 obligaciones al portador con un nominal de 1.000 pesetas y un cupón del 6,5% anual pagadero semestralmente (30 de Junio y 31 de Diciembre); la emisión debía ser amortizada en 25 años a contar desde 1952.

adquirido un paquete de 250 acciones de Trolebuses Coruña - Carballo, como *"toma de participación estratégica que permita acciones conjuntas y coordinadas"*⁴¹.

⁴¹ Memoria de la CT del ejercicio 1944.

Índice de contenido

1. El negocio en el período de preguerra	2
1.1. La red urbana	2
1.2. La línea a San José y A Silva	3
1.3. Los primeros proyectos relativos a los autobuses	4
1.4. La evolución de la explotación	5
1.4.1. Evolución de los ingresos y costes	5
1.4.2. La cuestión de la línea de Sada	8
1.4.3. La crisis de 1936 y sus implicaciones para el negocio tranviario	11
1.4.4. Una visión comparativa: La Compañía de Tranvías de Gijón	12
1.5. La política financiera en los treinta	13
1.5.1. El apalancamiento financiero	13
1.5.2. La solvencia	15
2. La reforma de la red en la postguerra. La introducción de los trolebuses	16
2.1. La transformación de las líneas urbanas	17
2.2. El mantenimiento de la red de tranvías	20
2.3. La evolución de la explotación	22
2.3.1. Los gastos de personal	24
2.3.2. La explotación de las líneas de tranvías	26
2.3.3. La explotación de las líneas de autobuses	30
2.4. La política financiera en los cuarenta	32

Índice de gráficos

Ilustración 1. Evolución de la explotación (1930 - 1947, a precios constantes).....	6
Ilustración 2. Resultados por billete en el negocio tranviario (1930 - 1947, a precios constantes).....	6
Ilustración 3. Billetes expedidos y kilómetros recorridos por el servicio tranviario (1930 - 1947) ..	8
Ilustración 4. Aportación de valor de las líneas de tranvías, a precios corrientes (1930 - 1945) ..	10
Ilustración 5. Billetes por kilómetro recorrido en la C.T. de Gijón y la C.T. de A Coruña (1930 - 1940)	12
Ilustración 6. La cobertura de los gastos financieros (a precios constantes, 1930 - 1947)	14
Ilustración 7. Fondo de maniobra (1930 - 1947, en pesetas constantes)	16
Ilustración 8. Evolución de la inversión en las líneas (en millones de pesetas corrientes).....	20
Ilustración 9. Inversión total y inversión por Km. en las líneas de tranvías (miles de pesetas corrientes)	22
Ilustración 10. Fuentes del valor añadido de la empresa (1930 - 1950, a precios constantes)	23
Ilustración 11. Resultados y rentabilidad por negocios (1930 - 1947).....	24
Ilustración 12. Gastos de personal (1940 - 1945, a precios corrientes y constantes).....	26
Ilustración 13. Ingresos y gastos de explotación (1930 - 1947, en miles de pesetas corrientes y constantes).....	27
Ilustración 14. La explotación del negocio tranviario, en términos relativos (a precios constantes, 1930 - 1950).....	29
Ilustración 15. Billetes expedidos en las líneas de tranvías (1930 - 1950, en millones de movimientos)	30
Ilustración 16. Evolución del inmovilizado material (Millones de pesetas, a precios corrientes y constantes).....	33
Ilustración 17. Composición del activo circulante (miles de pesetas, a precios constantes)	33
Ilustración 18. Los cambios en la estructura financiera en el año 1940 (en millones de pesetas corrientes)	34
Ilustración 19. Rentabilidad económica y financiera (1930 - 1947)	35
Ilustración 20. Solvencia a corto plazo (1930 - 1947, a precios constantes).....	36
Ilustración 21. Amortización del inmovilizado (1930 - 1947, a precios constantes).....	37
Ilustración 22. Distribución del resultado (1930 - 1947)	37
Ilustración 23. Evolución del valor contable de las reservas (1930 - 1947)	38

Índice de cuadros

Tabla 1. Evolución del coeficiente de explotación, por líneas (1925 - 1945).....	10
Tabla 2. Evolución de los gastos de personal (1940 - 41)	28

*Bibliografía general de la serie de documentos de trabajo
sobre la CT*

- AGRASAR, F. (ed.), 2004, *A Coruña: arquitectura desaparecida*. COAG, A Coruña.
- 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.
- ALONSO, L. y CARMONA, X., 2005, «La configuración del tejido empresarial de Galicia, 1880-2002», en J. L. García Ruíz y C. Manera, *Empresa y región en la Historia de España*. Madrid, Lid Editorial.
- ALVARGONZÁLEZ, R. M^º (1990): *Los tranvías de Gijón*. Gijón: Compañía de Tranvías de Gijón.
- ANTCUS (Asociación Nacional de Transportes Colectivos Urbanos de Superficie), 2005, *El transporte urbano de viajeros en autobús, Informe de la...* Ejemplar en soporte informático facilitado por la CTC.
- ANTOLÍN, F. (1991): "Las empresas de servicios públicos municipales", en Comín, F. y Aceña, P. (dtores), *Historia de la empresa pública en España*. Espasa Calpe, Madrid.
- APARICIO, M. A., (1980), *El sindicalismo vertical y la formación del Estado Franquista, 1939-1945*, Barcelona: Eunibar.
- BABIANO, J., (1996), "Menos rígidas de lo que la menudo se piensa. La dirección de empresa y las relaciones laborales en la España de posguerra", en *I Jornadas de Historia Económica de las Relaciones Laborales*, Sevilla, 14/15-XI-1996.
- BAIROCH, P. (1988), *Cities and Economic Development. From the Dawn of History to the Present*. Mansell, London.
- BARCIELA, C. (ed.) (2003), *Autarquía y mercado negro: el fracaso económico del primer franquismo, 1939-1959*. Barcelona Crítica.
- BARREIRO, X. R. (1986), *Historia de la ciudad de La Coruña*. La Voz de Galicia, A Coruña.
- BASU, S. N., (1985), "Changing patterns of Trade Union movement in the Calcutta tramways (1920-1947)", en *Quarterly Review of Historical Studies* [India], n^º 25(1), pp. 41-57.
- 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.
- BRODER, A. (1976), « Les investissements étrangers en Espagne au XIXe siècle: méthodologie et quantification ». *Revue d'Histoire Economique et Sociale* LIV, pp. 29-62.
- CAPUZZO, P. (2003), « Between Politics and Technology : Transport as a Factor of Mass Suburbanization in Europe, 1890-1939 », in Divall and Bond (ed.), *Suburbanizing the masses: public transport and urban development in historical*

perspective. Ashgate, Aldershot.

- CARLIER, O., (1989), "Les traminois algérois des années 1930: un groupe social médiateur et novateur", en *Le Mouvement Social* [Francia], nº 146, pp. 61-89.
- 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.
- CARMONA, J. (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.] (1989): *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.
- CHURCHWARD, A. R., (1982) "Attempts to form a union: the employees of the Melbourne Tramway and Omnibus Company, 1882-1898", en *Labor History* [Australia], nº 42, pp. 27-39.
- CLIFTON, J. et al (2005), *Redes de empresas en España: una perspectiva teórica, histórica y global*. Editorial Lid, Madrid.
- COLOMER, J.V. et al. (2002). *El transporte público en las áreas metropolitanas: experiencias españolas*. Valencia Los autores.
- COMÍN, F., MARTÍN ACEÑA, P., MUÑOZ, VIDAL, J., (1998), *150 años de historia de los ferrocarriles en España*. Anaya, 2 vols.
- COMPAÑÍA DE TRANVÍAS DE LA CORUÑA (2003), *Compañía de Tranvías de La Coruña. 100 años acompañándote*. Editorial Deprisa.
- COMPAÑÍA GENERAL DE LOS TRANVÍAS ELÉCTRICOS DE VALENCIA, (1900), *Reglamento General del Personal*, Valencia, Imprenta de Manuel Alufre.
- CORIASSO, R., (1989), "Sindacato y servizi pubblici agli inizi del Novecento. Il caso dei tramvieri torinesi (1907-1916)", en *Società e Storia* [Italia], nº 43, pp. 83-116.
- CORTAVITARTE CARRAL, E., (2004), "Globalización, reformas laborales y conflictividad laboral", en *Mientras Tanto*, nº 91-92, pp. 45-61.
- DIAZ FERNANDEZ, J. A. (2000), El sistema de comunicaciones y transportes en el área metropolitana de A Coruña, 1970-1998. Diputación de A Coruña, A Coruña.
- DIAZ LEMA, J. M. (1994), "Los servicios públicos locales en la ley municipal de 1877", *II Simposio de Historia da Administración*. EGAP, Santiago, 24 pp..
- DIRECCIÓN GENERAL DE ACTUACIONES CONCERTADAS EN LAS CIUDADES (1994), *Metro ligero: nuevos tranvías en la ciudad*.
- DOGLIANI, P. (1988), "Il Dibattito sulla municipalizzazione in Europa dall'inizio del

novecento alla prima guerra mondiale", en BERSELLI, DELLA PERUTA e VARNI (eds.), *La municipalizzazione nell'area padana. Storia ed esperienze a confronto*. Milano, Angeli, pp. 222-256.

- EGMOND, P., NIJKAMP, P. AND VINDIGNI, G. (2001), "A comparative analysis of the performance of urban public transport systems in Europe". Free University of Amsterdam, Faculty of Economics, Business Administration and Econometrics. Research Memoranda número 39
- EIROA SANFRANCISCO, M., (1996), "Organización sindical y represión en el primer Franquismo", en *I Jornadas de Historia Económica de las Relaciones Laborales*, Sevilla, 14/15-XI-1996.
- ESTÉBAN, J. M., (1978), "La política económica del Franquismo: una interpretación", en PRESTON, P., *España en crisis: la evolución y la decadencia del régimen de Franco*, México: Fondo de Cultura Económica.
- FRAGA, X. (1997), A Coruña - Sada - Carballo, 1903 - 1979: tranvías e trolebuses. A Coruña, Espiral Mayor.
- FRAGA, X. (2000), Pontevedra-Vigo. Tranvías e trolebuses (1889-1989). Espiral Maior, A Coruña.
- FRAGA, X. (coord.) (2001), *Trolebús*. Carballo, Agrupación Cultural Lumieira.
- FROELICHER, A. (1991), "L'électrification des transports publics à Bordeaux et dans la périphérie 1890-1901. Un cas d'application de la stratégie de la Thomson-Houston". *Bulletin d'Histoire de l'Électricité* n° 18, pp. 5-29.
- GARCÍA ÁLVAREZ, M. E. (2001), *Los valores del fundador y su influencia en la empresa familiar en Galicia*. Tesis doctoral, Universidad Autónoma de Barcelona.
- 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), pp. 150 - 189. Barcelona: Ariel.
- GARCÍA DELGADO, J. L. (1992), *Las ciudades en la modernización de España. Los decenios interseculares*. S. XXI, Madrid.
- GARCÍA DELGADO, J. L. [ed.] (1989), *El primer franquismo. España durante la segunda guerra mundial*. Madrid: S. XXI.
- GIADÁS, L.A. (1997), La vida política municipal en La Coruña entre 1900 y 1931. Sada-A Coruña, Ed. O Castro.
- GIFFORD, J.L. (2003), *Flexible urban transportation*. Amsterdam Elsevier Science.
- GÓMEZ MENDOZA, A. (1989): "Transportes y comunicaciones", en Carreras, A. [ed.] (1989), pp. 269 - 325.
- GONZALEZ - CEBRIÁN, J. (1984): *La ciudad a través de su plano. La Coruña*. A Coruña: Ayuntamiento de La Coruña.
- GONZÁLEZ CATOYRA, A., 1997. *Nuevas biografías coruñesas*. Imprenta Valladares, A Coruña.
- GONZÁLEZ MURILLO, P., (1996), "La política familiar del primer franquismo a través del Ministerio de Trabajo: 1938-1957", en *I Jornadas de Historia Económica de las Relaciones Laborales*, Sevilla, 14/15-XI-1996.
- GONZÁLEZ PROBADOS, M., (1992), *O Socialismo na II República (1931-1936)*, A Coruña-Sada: Eds. do Castro.
- HERNÁNDEZ MARCO, J. L. (2002) "Desarrollo urbano y autobuses de transporte

público en una ciudad española de tamaño medio durante la segunda mitad del siglo XX: Transporte Urbanos de Vitoria, S.A.", *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones. TST*, 2002, 3.

- LAGE, M. 2005, *Historia de la Industria Española de Automoción. Empresas y personajes*. Fitsa, Alcobendas.
- LAMELA GARCÍA, L., (1998), *Estampas de injusticia. La guerra del 36 en La Coruña y los documentos originados en la represión*, A Coruña-Sada: Eds. do Castro.
- LAMELA GARCÍA, L., (2002), *A Coruña, 1936. Memoria convulsa de una represión*, A Coruña-Sada: Eds. do Castro.
- LINDOSO, E. (1999), *Empresas y empresarios en La Coruña, 1830-1914*. Fundación Empresa Pública, Programa de Hª Económica, documento de trabajo 9905.
- LINDOSO, E. y MIRÁS, J. (2001), "La trayectoria de una economía urbana, A Coruña (1868-1936)", en AAVV., *El republicanismo coruñés en la Historia. Concello de A Coruña*, A Coruña, pp. 31-38.
- 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.
- LÓPEZ TABOADA, J. A. (1996), *La población de Galicia, 1860-1991*. Fundación Caixa Galicia.
- LOSCERTALES, J. (2005), "Inversiones alemanas en España, 1870-1920", *VIII Congreso de la Asociación Española de Historia Económica*, Santiago.
- MAIXÉ, J.C. (dir.), VILAR, M., LINDOSO, E. (2003), *El ahorro de los gallegos. Orígenes e historia de Caixa Galicia (1876-2002)*. Fundación Caixa Galicia.
- MARTÍNEZ ROMERO, Mª F., (1996), "Los salarios en el período franquista", en *I Jornadas de Historia Económica de las Relaciones Laborales*, Sevilla, 14/15-XI-1996.
- MARTÍNEZ, A. (2002), "Las empresas de tranvías en Madrid, del control extranjero a la municipalización, 1871-1948", en Benegas, Matilla y Polo (dtores), *Ferrocarril y Madrid: historia de un progreso*. M. Fomento, M. Educación y FFE, Madrid, pp. 149-179.
- MARTÍNEZ, A. (2003), "Belgian investment in trams and secondary railways. An international approach, 1892-1935", *Journal of Transport History*, vol. 24, nº 1, pp. 59-77.
- MARTÍNEZ, A. (2005), "Capital extranjero y estrategias empresariales: un análisis comparativo en el transporte urbano de Madrid y Barcelona, 1871-1948", *VIII Congreso de la Asociación Española de Historia Económica*, Santiago.
- MARTÍNEZ, A. (coord.), Giadás, L., Mirás, J., Piñeiro, C. y Rego, G. (2004), *Las venas incesantes. Abastecimiento de agua y gestión empresarial en A Coruña, 1850-2003*. Lid (en prensa).
- 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.
- 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.
- MCKAY, J. P. (1976): *Tramways and Trolleybus*. Princeton: Princeton University Press.

- 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.
- MIRÁS, J. (2005), "The Spanish tramway as a vehicle of urban shaping. La Coruña, 1903-1962". *The Journal of Transport History*, 26/2, pp. 20-37.
- MONCLÚS, F. J. y OYÓN, J.L. (1996), "Transporte y crecimiento urbano en España, mediados s. XIX-finales s. XX", *Ciudad y Territorio XXVIII* (107-108), pp. 217-240.
- NADAL, J., CARRERAS, A., SUDRIÁ, C. [comp.] (1987), *La economía española en el siglo XX. Una perspectiva histórica*. 3ª edición, 1989. Barcelona: Ariel.
- NAYA PÉREZ, J., 1982, *Resumen de la Historia de La Coruña*. Banco de Vizcaya, A Coruña.
- NELSON, R. R. & WINTER, S. G.(1982), *An Evolutionary Theory of Economic Change*. Cambridge Mass., Belknap Press.
- NÚÑEZ, G. (1996), "Servicios urbanos colectivos en España durante la segunda industrialización: entre la empresa privada y la gestión pública", en COMÍN, F. y MARTÍN ACEÑA, P. (eds.), *Empresas y empresarios en la Historia de España*. Civitas, pp. 399-419.
- 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.
- NÚÑEZ, G. (2005), "Nicolás de Escauriaza y Fabro", en Torres, E., *Cien empresarios españoles del siglo XX*. Lid, Madrid, pp. 170-175.
- ORTEGA LÓPEZ, T. M., (1998), "Marco jurídico, económico y social de las relaciones laborales bajo la Dictadura Franquista (1939-1957)", en BAENA, Y.-FERNÁNDEZ, J. (coord.), *Encuentro de Investigadores sobre el Franquismo y la Transición*, Sevilla, 14/16-I-1998.
- PAZO, A.X e SOLLA, X.M. (1995), *Poboación e territorio. As parroquias galegas nos últimos cen anos*. Difus, A Coruña.
- PEREIRA, D. (coord.), (1992), *Os conquistadores modernos. Movemento obreiro na Galicia de anteguerra*, Vigo: Eds. A Nosa Terra.
- PEREIRA, D., (1994), *A CNT na Galicia, 1922-1936*, Santiago: Eds. Laiovento.
- 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.
- SALORT, S. (1997), *La Hacienda local en la España contemporánea. La Hacienda municipal de Alacant (1800-1923)*. Alacant, Instituto de Cultura "Juan Gil Albert".
- SÁNCHEZ, G. y TASCÓN, J. (2003), *Los empresarios de Franco. Política y economía en España, 1936-1957*. Crítica, Barcelona.
- SMITH, D. N., (1987), "Managerial strategies, working conditions and the origins of unionism: the case of the tramway and omnibus industry, 1870-1891", en *Journal of Transport History* [Gran Bretaña], nº 8(1), pp. 30-51.

- SOTO, A. (2003), "Rupturas y continuidades en las relaciones laborales del primer franquismo, 1938-1958", en Barciela, C. (ed.), pp. 217-245.
- SUDRIÀ, C. (1987): "Un factor determinante: la energía", en Nadal, J., Carreras, A., Sudrià, 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.
- TORINO, J. (1902), Legislación de ferrocarriles y tranvías.
- TORRE VILLAR, Y. de la, (1974), *Notas para la historia del trabajo y de las comunicaciones en México. La Compañía de Tranvías y las luchas obreras, 1900-1945*, México.
- TORRES, E. (2003), "La empresa en la autarquía, 1939-1959. Iniciativa pública versus iniciativa privada", en Barciela, C. (ed.), pp. 170-216.
- TORRES, X., 1996, "A chegada da luz eléctrica a Betanzos". *Anuario Brigantino* nº 19, pp. 185-194.
- VELASCO SOUTO, C. F., (2000), *Galiza na II República*, Vigo: Eds. A Nosa Terra.
- Velasco, C. (1996): "Conflicto obreiro e sindicalismo na Galicia republicana: a Compañía de Tranvías da Coruña". *Grial* Nº 131, T. XXXIV, pp. 407-422.
- VIDAL, J. (1983), "Burguesía y negocios: la especulación en el sector servicios de la ciudad de Alicante a fines del siglo XIX (1880-1900)", *Anales de la Universidad de Alicante. Historia Contemporánea*, nº 2, pp. 159-181.
- VILAR RODRÍGUEZ, M., (2005), *El precio del trabajo industrial en las primeras décadas del franquismo (1936-1963): las limitaciones de las fuentes estadísticas*, Santiago de Compostela: Fundación 10 de Marzo.