

ASPECTOS ECONÓMICOS Y DE GESTIÓN DEL SEGUNDO CAMBIO DE TRACCIÓN EN LA COMPAÑÍA DE TRANVÍAS DE LA CORUÑA (1948 - 1962).

Carlos Piñeiro Sánchez (*)

Departamento de Economía Financiera y Contabilidad

Universidad de A Coruña

Resumen

Desde los primeros años cuarenta la perspectiva estratégica de la Compañía de Tranvías estuvo centrada en dos cuestiones: por una parte el tratamiento de la delicada situación financiera causada por el endeudamiento asumido para electrificar la red en los treinta y la crisis de explotación causada por la Guerra Civil; y por otra, la introducción en la red urbana de tecnologías de transporte más eficientes, concretamente los trolebuses. Durante todo este período el transporte por autobús desempeña un papel meramente instrumental - se busca esencialmente conservar y proteger las concesiones - debido a la carestía del crudo y las dificultades en el suministro de neumáticos. El ciclo finaliza, en los últimos sesenta, con la venta de la empresa a nuevos propietarios.

(*) 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. LA CONVERSIÓN DE LA RED EN LOS CUARENTA Y CINCUENTA

En Octubre de 1947, con los trabajos de transformación de la línea de San Andrés muy avanzados¹, 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.

No obstante el centro de atención de la empresa era la transformación del resto de la red urbana, y el tratamiento de la problemática situación de los servicios interurbanos. Las líneas de autobuses atravesaban una precaria situación económica - de hecho, algunas de las concesiones fueron enajenadas - y la línea de Sada suponía un lastre insalvable para la economicidad de la explotación.

Otra cuestión en cartera, indudablemente secundaria dentro de la problemática económica de la empresa, era el posible traslado de las cocheras a la periferia de la ciudad, para mejorar la operatividad de las instalaciones y desarrollar una estación de autobuses propiamente dicha²; este proyecto se retrasó, no obstante, hasta bien entrada la década de los sesenta.

1.1. EL ENTORNO SOCIOECONÓMICO

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

¹ A partir de Julio de 1948 la Compañía puso en servicio sucesivos tramos del recorrido entre San Amaro y la Estación de Ferrocarriles; la nueva línea de trolebuses de San Andrés quedó definitivamente inaugurada en Junio 1949 - casi una década después de la redacción del proyecto -, salvo en lo relativo al ramal a la playa de Riazor; la Compañía encargó en 1946 los estudios previos de viabilidad técnica y económica para su transformación, no obstante el servicio tranviario se mantuvo hasta el año 1962 - este fue, de hecho, el último tramo servido por tranvías -.

² 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. Estas alteraciones - unidas a la coexistencia de múltiples tecnologías de transporte - de se hallan sin duda entre las causas del proyecto de una nueva estación.

En la urbe coruñesa también se aprecia la recuperación económica en indicadores globales como el crecimiento demográfico intercensal (Tabla 1) o la actividad portuaria, en especial de tráfico de mercancías³ y tonelaje de buques, en que se duplican los datos (Tabla 2).

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

Tabla 1. Evolución de la población coruñesa de hecho, 1900-1970

Fuente: *Batanero (1976: 73)*.

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

Tabla 2. Tráfico en el puerto de A Coruña, 1920-1980

Fuente: *Autoridad Portuaria; elaboración propia*

Tenemos pues una mejora relativa sobre la situación precedente que debió haber afectado a la empresa local de transporte público. En efecto, el fuerte aumento demográfico, la expansión física de la urbe (*Plan Cort* de 1948, aumento del ritmo anual de construcción de viviendas) y una posible mejora de los salarios reales debió redundar en un incremento de la demanda. Por otro lado, la normalización de relaciones comerciales con el exterior y el impulso a la producción hidroeléctrica gallega permitiría superar los estrangulamientos productivos de la etapa anterior (de tracción y energéticos). Habrá que esperar, sin embargo, al final del período para que se aprueben dos importantes medidas de impulso industrial, el *Plan Coruña* (1957) y el *Polo de Desarrollo* (1964). El primero supuso la creación de un complejo industrial en A Grela, reubicando la actividad

³ El fortísimo crecimiento del tráfico de mercancías de los años sesenta se debe principalmente a los productos petrolíferos, consecuencia de la instalación de una refinería (Petrolíber).

industrial fuera del marco tradicional del propio casco urbano. Las bases de este *Plan Coruña* radicaban en el capital del *Banco Pastor*, la energía hidroeléctrica de *Fenosa* y la modernización del puerto, siendo Pedro Barrié de la Maza, presidente de las tres entidades, el impulsor del mismo. Por esos mismos años se potencia también un nuevo foco de localización industrial, ubicado en la Ría de O Burgo, limítrofe con el ayuntamiento coruñés (Precedo, 1990: 73,130).

En estos años cincuenta, sin embargo, la ciudad acentuó ligeramente su perfil terciario⁴, a causa del retraso en su despegue industrial, el carácter intensivo en capital del mismo, el crecimiento urbano y comercial, el mayor peso burocrático y militar y el incipiente desarrollo turístico reforzado por la estancia estival del Jefe del Estado.

1.2. LA TRANSFORMACIÓN Y EXTENSIÓN DE LA LÍNEA DE PUERTA REAL

En Enero de 1948 el Consejo dio los primeros pasos hacia la transformación de la línea de Puerta Real a Monelos, que todavía hoy constituye la línea principal de la red; se examinaron entonces las características técnicas del proyecto y, en particular, la suficiencia de los recursos financieros habida cuenta de la necesidad de suspender el servicio en un núcleo medular de la red de transporte. No es casual que el Consejo hiciese uso de la habilitación concedida por la Junta de Accionistas (AJACT, 7 de Marzo de 1949), y pusiera en circulación obligaciones por doce millones de pesetas nominales.

Los trabajos se iniciaron en Septiembre de 1949, una vez finalizada la tramitación del expediente, con la retirada de la línea aérea - catenaria y soportes en las fachadas de los edificios - y de las vías en los Cantones y la Avenida de la Marina, el centro social y económico de la ciudad.

El avance de los trabajos devolvió nuevamente a un primer plano de interés el déficit en el material móvil, que ya se había planteado con ocasión de la apertura de la línea de San Andrés: la empresa contaba ahora con nuevas fuentes de fondos⁵, pero la oferta era

. A lo largo de las primeras semanas de 1949 se recibieron dos de los trolebuses encargados a Hispano Suiza - el octavo y último se recibió en Enero de 1950 -, que fueron inmediatamente asignados al servicio en aquella línea.

Ante la imposibilidad de acceder al mercado exterior - limitado por las restricciones administrativas -, la Compañía diseñó una estrategia cuando menos peculiar: adquirir una participación mayoritaria en la Sociedad Trolebuses de Arosa, que había logrado autorización para

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

⁵ Además de las ampliaciones de recursos permanentes, existía ahora la posibilidad de obtener fondos a través de la enajenación del material fijo y móvil de la red de tranvías: en 1950 se constituyó en Lugo una comisión para estudiar la posibilidad de adquirir los tranvías sobrantes tras la conversión de la red coruñesa.

adquirir seis trolebuses Vetra a un proveedor francés, para “*poder realizar sin impedimentos la importación de dichos trolebuses*” (ACACT, 21/1/1949).

La empresa insistió nuevamente en la solicitud de permiso para importar desde Francia diez trolebuses Vetra, pero finalmente sólo se logró autorización para utilizar temporalmente los vehículos. Esta solución permitió salvar las limitaciones del parque móvil, y proporcionó además algunas aportaciones de interés; este fue el caso del sistema recogedor, que en 1953 se adaptó también para los vehículos de Hispano-Suiza porque reducía la frecuencia y gravedad de las averías en el tendido aéreo.

El recorrido entre Porta Real y Monelos fue inaugurado el 24 de Julio de 1951⁶, y años más tarde se puso en servicio el ramal desde Cuatro Caminos y Os Castros, con lo que se creó un servicio completo entre los dos puntos más extremos de la bahía que ciñe a la ciudad⁷.

En 1955 se recibieron dos trolebuses Pegaso, adquiridos un año antes para reemplazar a los Vetra afectos temporalmente a la concesión de Puerta Real a Monelos. La autorización para esta operación fue otorgada por la Jefatura de Obras Públicas en Febrero de 1955.

1.3. LA LÍNEA DE SAN JOSÉ

A principios de 1950 se disponía de todo el material necesario para la instalación de la línea de San José, y se esperaba iniciar las obras en breve. La Compañía era ya propietaria del terreno elegido para la instalación del enlace de retorno para los trolebuses - la compra se perfeccionó en Enero de 1950 -, y poco después empezaron los trabajos de instalación del equipo eléctrico.

Una parte de las conmutatrices instaladas en la subcentral de O Carballo - en la línea de Sada - fue trasladada a la nueva subcentral creada en Santa Margarita - situada al término del primer tercio del recorrido desde la Plaza de Pontevedra a San José -; las obras avanzaron a un buen ritmo, a tenor de la documentación conservada, no obstante la falta de cobre y, muy en particular, la demora en la entrega de los trolebuses, retrasaron la apertura de la línea hasta 1956.

1.4. LAS LÍNEAS PERIURBANAS

Las líneas de tranvías fueron desapareciendo de la ciudad, paralelamente a la introducción de servicios de trolebuses; la empresa sufragó de forma casi exclusiva los gastos de mantenimiento ordinario, y la única inversión de relevancia fue la realizada en 1950 para desviar la línea de Sada y

⁶ En 1953 se rectificó el trazado de la línea aérea desde la calle Caballeros, en el cruce de las líneas de trolebuses a Monelos.

⁷ Hasta bien entrado el año 1956 la línea de Cuatro Caminos a Os Castros fue servida provisionalmente por tranvías, a la espera de la autorización definitiva para su conversión. El permiso se logró en Agosto (Orden de 17 de Agosto, BOE nº 223 de 2 de Septiembre) y el nuevo ramal fue inaugurado el 30 de Septiembre.

facilitar así el tráfico de trolebuses a lo largo de la Avenida del General Sanjurjo y la calle de Ramón y Cajal⁸.

Cuando estos trabajos finalizaron, muy avanzado ya el año 1951, todas las líneas habían sido transformadas o estaban en obras, salvo la de Sada y los ramales urbanos a Ciudad Jardín y Riazor - cuyos proyectos estaban siendo tramitados por la Administración -.

El problema principal residía en la explotación de la línea de Sada, cuyo déficit suponía un lastre insalvable para la empresa. Esta situación no era, sin embargo, singular: como veremos inmediatamente, el negocio tranviario en España estaba abocado a la desaparición debido al efecto conjunto del aumento de los costes de explotación, la emergencia de medios de transporte más eficientes, y la caída del valor real del ingreso; la Compañía de Tranvías de La Coruña no era una excepción, y en 1952 recordó a la Administración su derecho de abandonar la explotación de la línea de Sada.

1.4.1. La conversión de la línea de Sada

La crisis generalizada de las redes tranviarias llevó al Gobierno a crear, a partir de 1954, un marco jurídico-económico favorable a la transformación de estos sistemas. La empresa se acogió en 1955 a un plan para la sustitución de tranvías por autobuses, remitido por el Gobierno a las Cortes para su tramitación como proyecto de Ley; para ello obtuvo el 9 de Marzo la preceptiva autorización de la Diputación de A Coruña.

El proyecto de transformación fue definitivamente aprobado por el Gobierno a través de una orden publicada en el Boletín Oficial del Estado del 9 de Mayo de 1956; el nuevo servicio de autobuses se inauguró el 21 de Noviembre de 1956⁹, y la empresa puso a la venta todo el material fijo y móvil adscrito a la concesión tranviaria ahora abandonada.

A finales de 1956 sólo quedaba en A Coruña un tramo de tranvía, entre la Plaza de Mina y Riazor-Ciudad Jardín. En Octubre de 1962 se estableció un servicio de trolebuses entre la calle de Rubine y la denominada Ciudad Escolar, adscrito a la línea de Puerta Real; el último tranvía circuló en A Coruña el 19 de Julio de 1962 recorriendo el trayecto de la línea número 3.

⁸ La empresa acordó, "*por interés general*", desviar el tráfico de tranvías a calle de Concepción Arenal; allí se construyeron la nueva cabecera de la línea y la estación para el material móvil (ACACT 28/12/49).

⁹ Este acto provocó un nuevo roce entre la empresa y la Administración, que denegó el permiso para iniciar los servicios argumentando que no se habían examinado los horarios y precios del servicio. Del estudio de la documentación conservada se desprende que la causa de esta fricción se hallaba en la expedición de abonos, a los que la empresa se resistía y que parecían ser demandados por la delegación provincial de Sindicatos y la alcaldía de Sada. Finalmente, el servicio se inició de forma provisional a cambio de la expedición de tarjetas de abono semanales y mensuales para obreros con una rebaja del 25 y 30% respectivamente sobre la tarifa ordinaria.

1.4.2. Las líneas de autobuses

La explotación de las líneas de autobuses evolucionó irregularmente debido, por una parte, a las carencias de vehículos y repuestos, y por otra a las dificultades para acomodar el crecimiento del ingreso real al aumento de los precios en la economía; en estas circunstancias el negocio tuvo un carácter persistentemente deficitario, y la empresa llegó a desprenderse de algunas de las concesiones adquiridas en años anteriores.

En Mayo de 1950 se solicitó a la Empresa Nacional de Autocamiones, S.A. una oferta concreta de cara a la posible adquisición de un lote de entre diez y doce vehículos Pegaso con motor diesel, destinados a reemplazar a una parte de la flota: la autorización para importar los doce autobuses ingleses, largamente demorada, había sido finalmente rechazada por la Administración, por lo que resultaba imperativo iniciar la renovación recurriendo a la oferta nacional¹⁰.

La empresa encargó finalmente doce bastidores diesel marca Pegaso a Finanzauto, S. A., e inició las consultas para la contratación de seis carrocerías¹¹; la adquisición separada de estos equipos se justificó por su mayor economicidad, y por la ausencia de un proveedor capaz de suministrar conjuntamente los vehículos.

La empresa amplió progresivamente el número y la extensión de sus concesiones, sin embargo la explotación de las líneas era, en su conjunto, manifiestamente deficitaria. La situación mejoró sustancialmente tras la conversión de la línea de Sada, operación que dotó a la red de autobuses de una dimensión - número de vehículos, movimientos, etc. - suficientemente grande como para sufragar los costes fijos de operación del sistema.

2. LA EVOLUCIÓN DE LA EXPLOTACIÓN

La evolución de la *Compañía de Tranvías de La Coruña* parece seguir en general pautas similares a las del conjunto de las empresas de servicios públicos, cuyo comportamiento resulta bastante homogéneo: fuerte caída de los beneficios durante los años cuarenta por la congelación administrativa de las tarifas y recuperación en la siguiente década, apoyada en el cambio de tracción y en general en las medidas gubernamentales de respaldo ante las dificultades del sector¹².

¹⁰ Un problema aparte, todavía no completamente solucionado, era el constituido por el déficit persistente de materiales de repuesto y carburantes.

¹¹ Se solicitaron ofertas a Seida, a la Compañía Auxiliar de Ferrocarriles, a Carde y Escoriaza, a Barro Chavín S.A, y a la sociedad Material y Construcciones S.A.

¹² Nos basamos en los datos, deflactados por nosotros a precios de 1935, de beneficios empresariales aportados por Tafunell (1996), seleccionando las empresas de tranvías (para Granada, Núñez, 1999: 145) y la de *Agua de La Coruña*. Varios decretos de 1952 y 1954 establecían bonificaciones y subvenciones para la dotación y mejora

La reestructuración del negocio otorgó un protagonismo cada vez mayor a los trolebuses como medio de transporte en el entorno urbano, así como una oportunidad para acomodar la dimensión del negocio al nuevo entorno sociodemográfico de la ciudad y su entorno; a lo largo de la década en la que tranvías y trolebuses coexistieron en A Coruña, el progresivo deterioro de las condiciones de explotación del negocio tranviario se vio compensado, en mayor o menor medida, por la bonanza de las líneas servidas por trolebuses.

Frente al tranvía, el trolebús tenía la ventaja de no depender de raíles y por lo tanto la vía pública no resultaba tan afectada, además de poseer una mayor eficiencia económica por kilómetro recorrido. Por otro lado, el rodar sobre neumáticos le permitía una relativa mayor autonomía de movimientos y ocasionaba menor ruido. El trolebús se difundió ampliamente por Europa en los años treinta, siendo Bilbao la primera ciudad española en que circuló, en 1940¹³. A Coruña fue una de las pioneras en su uso pues en 1950 sólo existía, al parecer, este servicio en seis ciudades¹⁴.

Diversos retrasos¹⁵ aplazaron hasta 1947 la entrada en servicio de la primera línea servida por trolebuses, la de Monelos, pero tres años más tarde, con la reforma de la línea de Porta Real entre 1948 y 1950, la columna vertebral de la ciudad estaba recorrida por servicios de trolebuses.

También las líneas de autobuses recuperaron progresivamente la normalidad con la regularización del suministro de combustible y neumáticos, y su aportación a la explotación fue creciente a partir de 1948, aunque relegadas generalmente al tráfico suburbano.

La Ilustración 1 muestra la rápida caída del valor añadido aportado al negocio por las líneas de tranvías, a medida que éstas eran sustituidas por los nuevos sistemas de tracción, y la creciente contribución de los servicios de trolebuses, que permitió mantener la cuenta de explotación en valores positivos.

de infraestructuras urbanas, como el abastecimiento de aguas o el cambio de tracción en el transporte urbano, así como una mayor flexibilidad en la política de tarifas. Por el contrario, el conjunto de empresas tuvo unos beneficios en torno al 5% en la década de los cuarenta y del doble en el siguiente decenio.

¹³ Cava (1990: 162). La Ley de 5 de octubre de ese año favorecía con una serie de beneficios la transformación de líneas de tranvías por otras de trolebuses.

¹⁴ Las dos metrópolis Barcelona y Madrid y cuatro ciudades norteñas: Bilbao, A Coruña, Pontevedra y S. Sebastián, *Anuario Estadístico de España* (1950: 280).

¹⁵ La Compañía había venido gestionando con diversos proveedores europeos la adquisición de las nuevas unidades desde principios de los años cuarenta. Sin embargo, tal y como ocurrió en 1947 con la adquisición de varios autobuses en Gran Bretaña, no se obtuvo la autorización administrativa para su importación y fue preciso recurrir a la oferta nacional, todavía muy reducida. Finalmente, fue el retraso en la obtención de la autorización para la importación de neumáticos lo que aplazó hasta 1947 la entrada en servicio de los nuevos trolebuses.

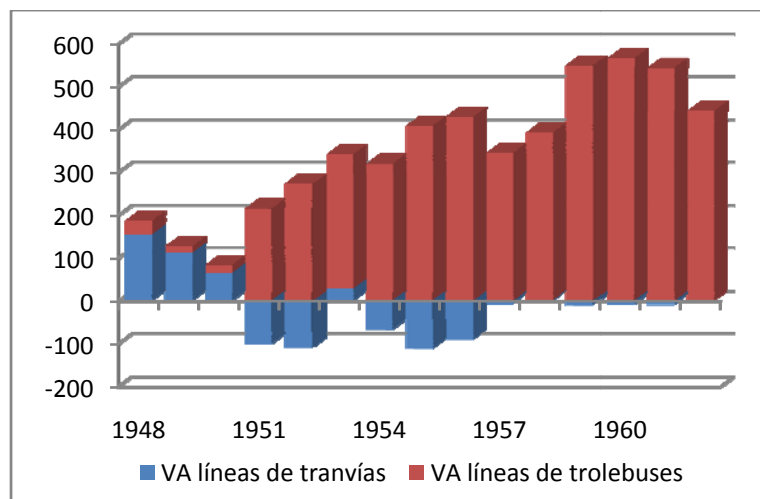


Ilustración 1. Valor añadido por los negocios tranviario y de trolebuses, 1948-1962 (a precios constantes de 1935)

Fuente: Memorias y Actas de la Compañía de Tranvías; elaboración propia.

La evolución del número de viajeros transportados muestra un claro estancamiento entre 1947 y 1955, coincidiendo con el cambio de tracción - aunque no existen razones para afirmar que la conversión sea la única o la principal causa de este fenómeno -. Incluso el uso per cápita del transporte público desciende debido los problemas e incomodidades de esa fase de tránsito (Ilustración 2). Sin embargo, desde mediados de los cincuenta, una vez sustituidos los tranvías en la mayoría de las líneas, la utilización se incrementa, tanto en términos absolutos como per cápita, en coincidencia con el inicio del despegue económico de la ciudad.

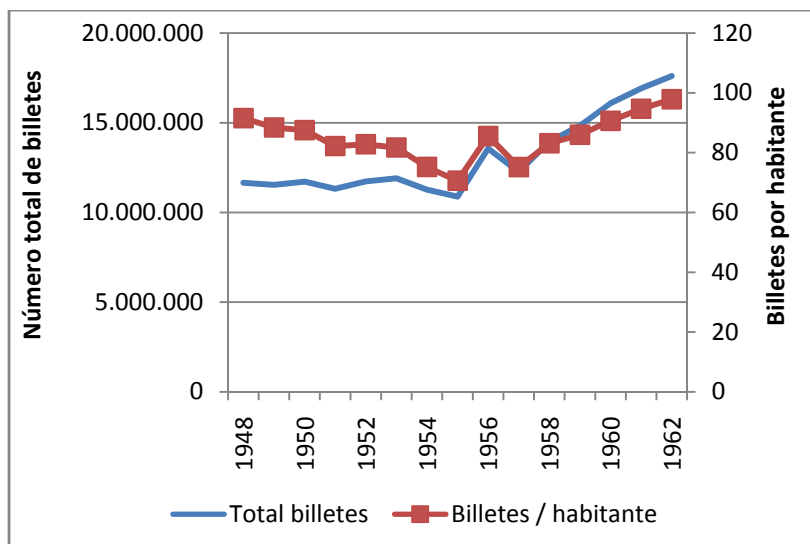


Ilustración 2. Viajeros transportados por los tres negocios (tranvías + trolebuses + autobuses; 1948 - 1962) ¹⁶

Fuente: para 1935-1947 Memorias de la Compañía de Tranvías, para 1948-1962 AEE; elaboración propia

El negocio tranviario entró en pérdidas en 1951, pero la situación era particularmente grave en la línea de Sada, cuyo déficit amenazaba la supervivencia de la empresa. El billeteaje de la línea representaba poco menos del 30% del total, pero la progresiva reducción del valor real del billete - unida al crecimiento de los costes de explotación como consecuencia del deterioro de los materiales y la falta de repuestos - estrangulaba el margen de explotación; el Consejo solicitó reiteradamente la actualización de tarifas y, como solución alternativa, la municipalización del servicio¹⁷ pero, ante el reiterado rechazo de la Administración, optó por planificar la sustitución de la línea por un servicio de autobuses.

¹⁶ Avanzada la década de 1950, la línea de Sada llegó a representar más de dos terceras partes del billeteaje del negocio de los tranvías, a medida que se reemplazaron los tranvías por trolebuses en las líneas urbanas. Los datos que engloban dicha línea son muy semejantes en 1947 y 1948, por consiguiente hay que desechar la fuerte caída de ese último año que se observa en el gráfico y sustituirla por continuidad.

¹⁷ Acorde con el ascenso en España del movimiento municipalizador a partir de los años veinte y que se acelera en la posguerra, como la municipalización del servicio en Madrid en 1948 (Martínez, 2002: 170) o Barcelona en 1957 (Alemany y Mestre, 1986: 225). En algunas ciudades se habían creado previamente empresas mixtas (Ayuntamiento/capital privado) para la gestión del transporte urbano, caso de Madrid en 1933, Barcelona en 1940 o Bilbao en 1940 (Cava, 1990: 145). El ayuntamiento coruñés aprobó en 1949 municipalizar el servicio de aguas pero dos años después desistió de tal proyecto.

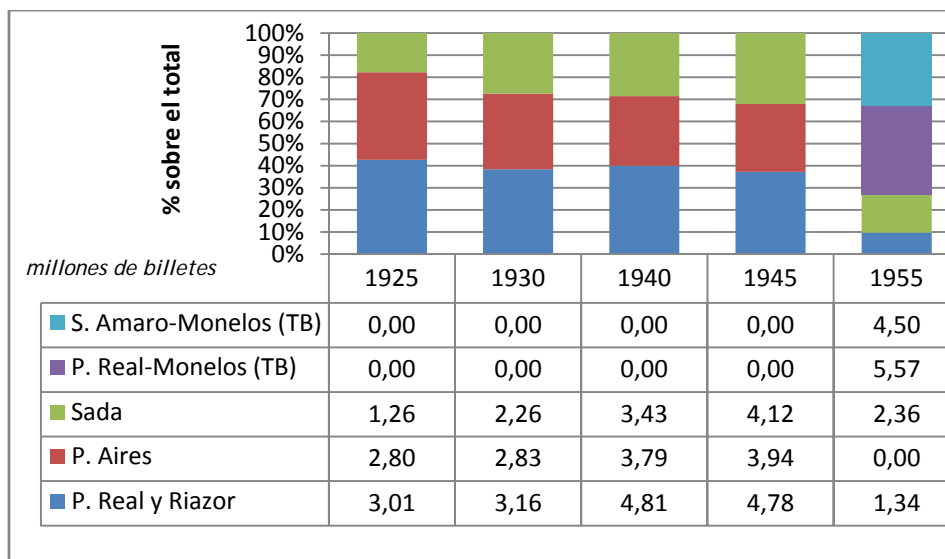


Ilustración 3. Distribución del billeteo,
por líneas de tranvías (1925 - 1955) ¹⁸

*Fuente: Memorias y estadillos mensuales de explotación de la
Compañía de Tranvías; elaboración propia.*

Al año siguiente la línea devolvió una rentabilidad económica negativa (-11%) y la Compañía decidió acogerse a los incentivos de un programa estatal para la conversión de las líneas tranviarias¹⁹, que condujo a la puesta en servicio una línea de autobuses a Sada en noviembre de 1956; quedaba en explotación una sola línea de tranvías, entre la Plaza de Mina y Riazor, que fue sustituida por un servicio de trolebuses en octubre de 1962.

¹⁸ El gráfico presenta únicamente los datos relativos a los años para los que se dispone de información individualizada de la ocupación en cada una de las líneas. La línea de trolebuses de Porta Real a Monelos sustituyó al servicio antes prestado por los tranvías, si bien el recorrido entre la calle Juana de Vega y la ensenada de Riazor siguió servido por tranvías hasta 1962. Por su parte, la línea de trolebuses entre San Amaro y Monelos vino a sustituir a la anterior línea tranviaria de San Andrés - Porta de Aires.

¹⁹ El Decreto de 16 de junio de 1954 establecía bonificaciones para la sustitución de tranvías por autobuses similares a las de 1940 para trolebuses.

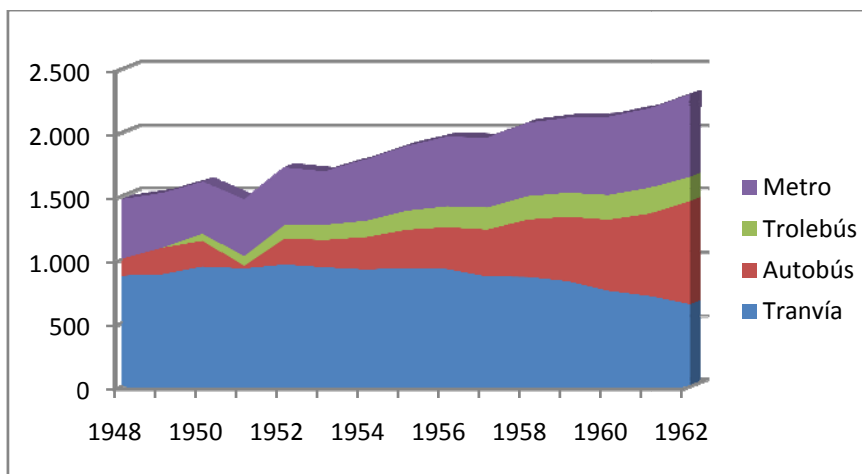


Ilustración 4. Transporte urbano en España, 1948-1962, en millones de viajeros

Fuente: Gómez Mendoza (1989: 308).

Este abandono del tranvía como transporte público en beneficio del trolebús y, sobre todo, del autobús es un fenómeno generalizado en España a partir de los años cincuenta (Ilustración 4). El autobús no requería toda la infraestructura terrestre y aérea que necesitaba el tranvía, y que suponía un estorbo para las obras de reparación de los viales; era más versátil, menos ruidoso, las averías eran individuales, es decir no tenían influencia sobre el conjunto de la red, y además no estorbaba la circulación privada de vehículos (motivo definitivo para la eliminación del tranvía).

Aunque en este cambio no cabe desdeñar el factor cultural que asociaba al autobús y, sobre todo, al automóvil privado con la comodidad, independencia, flexibilidad, en definitiva con la modernidad, como en su tiempo el tranvía eléctrico frente al de mulas o de vapor, no se debe perder de vista el interés protagonizado por las multinacionales petrolíferas en difundir un nuevo sistema de transporte que suponía una gigantesca demanda potencial para sus productos y que se podría estimular mediante una adecuada política de precios. Obsérvese al respecto (Ilustración 5) cómo se acorta el diferencial entre los precios energéticos (electricidad y gasolina) de los dos sistemas de transporte en liza a partir de los años cincuenta, después de la fuerte caída del precio real de la electricidad por la decisión gubernamental de bloqueo de tarifas durante los años cuarenta. En realidad algo similar había sucedido con el interés mostrado a principios de siglo por grupos financieros extranjeros (belgas principalmente) en promocionar el cambio de tracción eléctrico en los tranvías para dar salida a sus producciones metalúrgicas y electromecánicas.

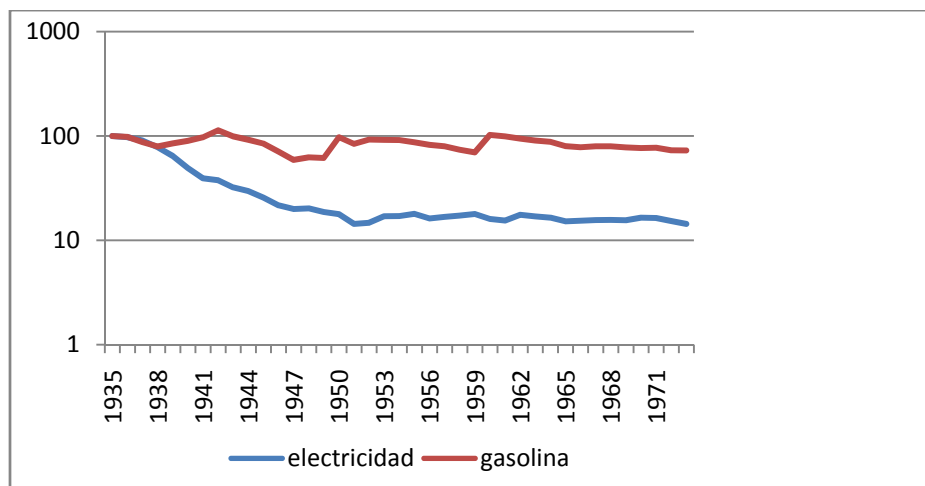


Ilustración 5. Precios reales al por mayor de la electricidad y la gasolina en España, en número índice, 1935-1973

Fuente: Carreras (1989: 218). Elaboración propia

A pesar de la marcha negativa del negocio tranviario, el resultado conjunto de la explotación arroja un saldo claramente positivo gracias al creciente papel del trolebús (Ilustración 1). El abandono del tranvía permite un substancial recorte en el capítulo de gastos, mientras que la recaudación se incrementa notablemente no sólo por el aumento del billeteaje sino del ingreso por viajero, superior en el trolebús al del tranvía. Esto permitió absorber con cierta holgura el notable incremento experimentado por los gastos de personal desde mediados de los cincuenta (Ilustración 7).

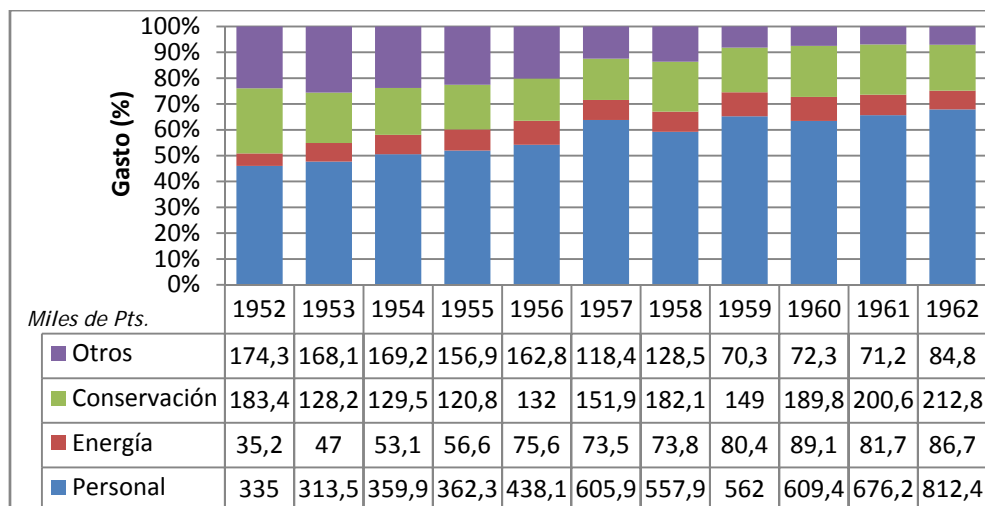


Ilustración 6. Distribución de los gastos de explotación, 1952-1962
(miles de pesetas constantes de 1935) ²⁰

Fuente: *Memorias y estadillos mensuales de explotación de la Compañía de Tranvías; elaboración propia.*

Desde una perspectiva comparativa de tamaño empresarial *Tranvías de La Coruña* pierde peso progresivamente en el seno de las grandes empresas gallegas, pasando del 5º puesto en 1930 al 20º en 1950 y desapareciendo de la lista de las 50 primeras en 1973 (Carmona, 1998: 168-170).

2.1. LOS COSTES DE PERSONAL

Los costes de personal eran el principal capítulo de gastos de la empresa (Ilustración 6) y poseían además una tendencia creciente, pues pasan de representar el 46% del total al 68% entre 1952-1962. Este fuerte incremento de los gastos de personal se debe no sólo al aumento de la plantilla sino también al alza de los salarios reales, que resulta bastante superior al de la productividad (Ilustración 7). Las ganancias salariales se concentran en años determinados (1957, 1962), que posiblemente coinciden con la aplicación de nuevos convenios colectivos.

²⁰ El concepto de "Otros" agrega a un amplio conjunto de gastos corrientes de explotación de menor entidad, distintos de los conceptos principales de coste directo asociados a la prestación del servicio: administración, suministros, tributos, etc.

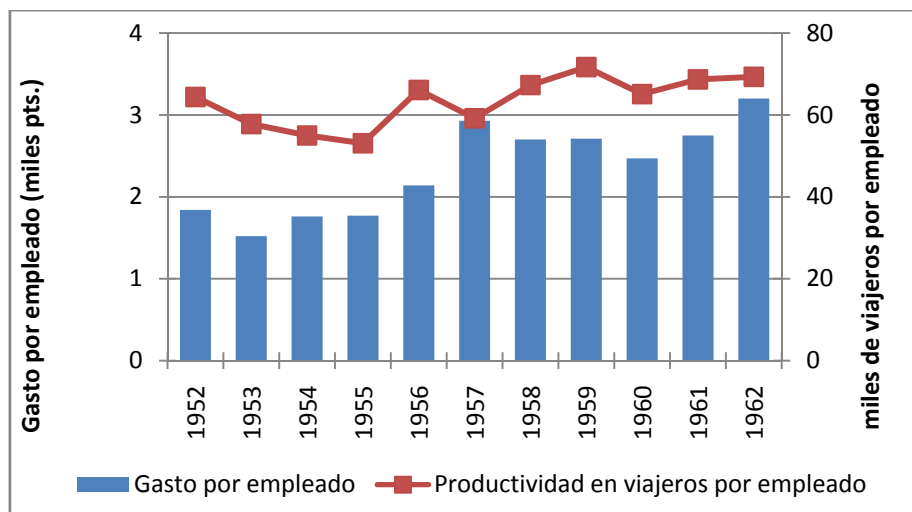


Ilustración 7. Gasto por empleado y productividad, en miles de pts de 1935 y miles de viajeros por empleado, 1952-1962

Fuente: *Memorias y estadillos mensuales de explotación de la Compañía de Tranvías; elaboración propia.*

También las cargas sociales aumentaron de manera sostenida, debido a la sucesiva actualización de las Bases de Trabajo y otras disposiciones laborales. En Mayo de 1951 el Ministerio de Trabajo dispuso, a través de una orden ministerial, la concesión de un plus de carestía de vida equivalente al 25% del jornal, en el que ya estaba contemplado un plus previo del 20%; esto suponía un alza lineal del 30% en los salarios ordinarios del personal, lo que da una idea del rápido deterioro de su poder adquisitivo.

La revisión de las bases de trabajo en Noviembre 1956 provocó un nuevo aumento de las cargas salariales y sociales; a finales del ejercicio la empresa presentó ante la Delegación de Trabajo un expediente de crisis que afectaba a 106 trabajadores.

2.2. OTROS COSTES DE EXPLOTACIÓN

Los gastos de conservación de la red de tranvías se mantienen estables en valores absolutos - e incluso descienden en proporción sobre el total - hasta mediados de los cincuenta, una muestra más del abandono a que fue sometida la red durante esos años, en parte motivada por la próxima finalización de la concesión tranviaria a principios de los años sesenta. Este deterioro en el mantenimiento de la red contribuye a explicar a su vez el estancamiento en el número de usuarios y la caída de la utilización per cápita, así como el descenso de la productividad.

El consumo de energía se duplica en ese período en relación con la ampliación de las líneas servidas por trolebuses y las distancias recorridas, aunque porcentualmente su peso se mantiene en

torno al 7% - 9%; su coste unitario sigue el ritmo de la inflación, después de la congelación de la década anterior. Es de destacar, en este sentido, que la empresa logró una reducción en el coste de la energía gracias a la actuación del Director - gerente "*cerca de la Dirección de la Sociedad General Gallega de Electricidad*" (ACACT, 9/3/1950).

2.3. EL COMPORTAMIENTO DIFERENCIAL DE LAS DISTINTAS TECNOLOGÍAS DE TRANSPORTE

Como hemos señalado, la economicidad observada en las líneas y servicios guarda una estrecha dependencia con la tecnología de transporte subyacente en ellas. En conjunto, las líneas de trolebuses eran marcadamente más económicas que los servicios de tranvías, cuyo rendimiento fue también superior al de las líneas de autobuses hasta los primeros cincuenta.

La creciente divergencia de la estructura económica de los servicios es una de las causas de que la Junta General Extraordinaria del 7 de marzo de 1949 habilitara al Consejo de Administración para reformar la estructura organizativa de la empresa mediante la creación de una sociedad filial de servicios, "*si las condiciones del negocio lo requiriesen*"; no escapa al lector la intención de compartimentar el negocio, segregando en su caso la actividad tranviaria a una empresa filial para limitar el impacto económico de una posible quiebra de esta área de negocio.

2.3.1. Las líneas de trolebuses

El 1 de Junio de 1949 se puso en servicio el tramo entre la calle de Juana de Vega y San Amaro, servido por trolebuses en el seno de la línea de San Andrés, y que prolongaba el recorrido ya existente entre la calle de Juana de Vega y Monelos. El recorrido se organizó en tres secciones, de manera que los viajeros abonasen un billete proporcional a la distancia recorridos; también se crearon un billete reducido para los obreros, válido para los movimientos realizados antes de las ocho de la mañana, y abonos trimestrales (sin rebaja en el precio ordinario del billete) para los funcionarios de organismos oficiales.

Asimismo, las actas de Consejo de Administración de la empresa refieren cómo la empresa aceptó la proposición del Director - gerente de "*conceder un determinado número de pases de libre circulación para los trolebuses, cuya relación nominal se leyó, a otras tantas personas calificadas de la ciudad que por diversos motivos no conviene denegar*" (ACACT, 9 de Octubre de 1951).

Sin embargo la evolución del servicio no fue la esperada, debido al rápido aumento de los costes de explotación y la estabilidad del ingreso medio. Como solución tentativa, se acordó modificar la distribución por secciones, previo acuerdo del Ayuntamiento y autorización de la

Dirección General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera, suprimiendo una de ellas para elevar el ingreso medio²¹.

En 1954 la empresa dirigió escrito al Ministerio de Obras Públicas para solicitar un aumento de las tarifas de las líneas de trolebuses - que se justificó en parte argumentando la congelación de las tarifas en las otras dos áreas de negocios: tranvías y autobuses -; al mismo tiempo se redujo la lista de personas dotadas con pases de libre circulación, de la que se eliminaron aquellas personas que lo disfrutaban de manera "oficiosa" o no tenían derecho a este tipo de beneficios (ACACT, 7/02/1955). También se realizaron algunas gestiones para conseguir una tarifa única de una peseta por billete, para todas las líneas de trolebuses.

En Enero de 1957 se implantó la nueva tabla de tarifas que, en unión a un impuesto sobre beneficios reducido²², causó una notable ampliación del resultado neto después de impuestos; los tributos sobre beneficios, que en el último quinquenio habían venido representando en torno al 26% del BAIT, se redujeron hasta el 15% de éste (Ilustración 8).

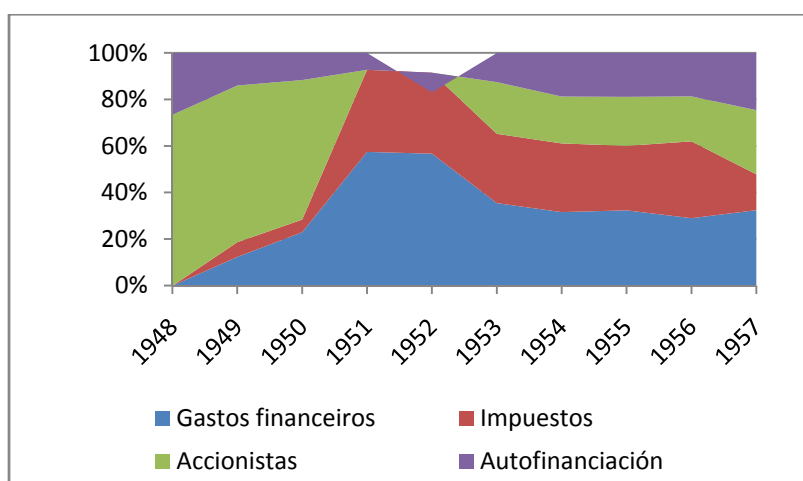


Ilustración 8. Distribución del resultado económico de la empresa (1948 - 1957)

Fuente: *Memorias y estadillos mensuales de explotación de la Compañía de Tranvías*; elaboración propia.

²¹ La Compañía justificó esta propuesta argumentando que era materialmente imposible efectuar el cobro en recorridos tan cortos.

²² Decreto-Ley de 31 de Mayo de 1957.

2.3.2. Las líneas de autobuses

Las tarifas administrativas del servicio fueron actualizadas en 1952, sin embargo al año siguiente el negocio de autobuses devolvió una pérdida de 113.917,45 pesetas corrientes, y por primera vez se planteó la posibilidad de abandonar la explotación de todos los servicios; en 1954 se enajenaron dos líneas, y en 1955 se transfirió la concesión de, precisamente, la línea entre A Coruña, A Rocha, Fontemaior y Sigrás²³.

Esta problemática económica se agudizó con la incoación de expedientes administrativos por RENFE, debido a la coincidencia de las líneas de autobuses y los servicios ferroviarios; de acuerdo con sus pretensiones, La Compañía debía abonar el 15,5% de su recaudación a la sociedad ferroviaria en concepto de indemnización, lo que incrementaría todavía más el quebranto generado por los servicios. Los casos más relevantes y trascendentes eran los de las líneas a Cambre y Betanzos, donde la imposición del canon suponía además una desventaja en términos de coste frente a otras compañías de autobuses que prestaban servicio en la misma zona²⁴.

El problema de la economicidad de las líneas persistió, no obstante, hasta que la suavización de las restricciones a la importación hizo posible la renovación de la flota y el dimensionamiento de la red. A finales de los cincuenta prácticamente todas las líneas de autobuses eran deficitarias, y en 1956 se planteó la posibilidad de abandonar este núcleo de actividad

2.3.3. Las líneas de tranvías. El servicio a Sada

La explotación de las líneas de tranvías entró en pérdidas en el año 1951, si bien venía evolucionando de forma muy desfavorable desde el ejercicio de 1948. El empeoramiento de las condiciones de explotación de las líneas de tranvías tiene varias causas, algunas de ellas intrínsecas a la estructura operativa del servicio y otras vinculadas al entorno socioeconómico y político. La Administración utilizó el régimen de autorización previa de las tarifas para contribuir a la contención de la inflación, interviniendo tanto en servicios de primera necesidad como en productivos y materiales que tuviesen un impacto colateral significativo en el precio de otros bienes o servicios - el transporte es un claro ejemplo de ello -.

A todo ello se añade la rigidez de la estructura de costes de explotación de una red tranviaria, que determina la existencia de una estructura o dimensión óptima y de un umbral de

²³ En Marzo de 1954 la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera aceptó que el expediente 3153, incoado por la empresa para la convalidación del servicio regular de viajeros entre La Coruña y Fontemaior y A Rocha, continuase su tramitación a nombre de D. Ramón Quintela Castro, quien adquirió la concesión con todo su material fijo y móvil.

²⁴ El Consejo acordó remitir escrito al Ministerio de Obras Públicas, solicitando la anulación del citado canon en la de Betanzos en tanto las demás líneas coincidentes no estuviesen igualmente sometidas a él.

rentabilidad claramente definidos²⁵. El hecho es que la progresiva reconversión de la red privó a la empresa de este dimensionamiento, y causó un progresivo aumento de los costes unitarios, que en los últimos cincuenta se situaron muy por encima del ingreso medio por billete; como consecuencia, la explotación entró en pérdidas.

Las cargas de explotación se vieron además incrementadas por la realización de notables tareas de mantenimiento, como el carrozado y la sustitución de los ejes de los vehículos, así como por la sustitución de distintos tramos de vía.

La Compañía solicitó reiteradamente la actualización de las tarifas, no obstante estas peticiones fueron frecuentemente rechazadas o simplemente recibieron como respuesta el silencio administrativo. Este es el caso de la solicitud elevada en 1950 para revisar las tarifas aprobadas un año antes y que, tras un año de tramitación, fue rechazada - al parecer, el MOP autorizaba únicamente las actualizaciones solicitadas por empresas municipales -.

La precariedad de la situación económica de una amplia mayoría de las explotaciones tranviarias - peligrosamente próximas a la quiebra, con la excepción de las compañías municipales - hizo que el Gobierno ordenase la creación de Comisiones en todas las Jefaturas de Obras Públicas para el estudio de alternativas para la viabilidad económica de estos negocios²⁶; las alternativas manejadas en este momento eran esencialmente cuatro: la actualización de tarifas, la concesión de subvenciones, la municipalización, o el abandono definitivo de los servicios y su sustitución por tecnologías más eficientes.

En el caso concreto de A Coruña esta comisión contaba con la participación de dos consejeros de la empresa - D. José Pérez Ardá y D. Demetrio Salorio Rubine -, coordinados y asesorados por el Director - gerente. A este último se le encargó asimismo la redacción del escrito que la empresa debía formular al MOP para iniciar al proceso de conversión.

La Comisión determinó que el servicio era viable sólo si las tarifas se incrementaban en un 300%, una cifra que pareció excesiva a algunos de sus miembros pero que no sirvió para suavizar la negativa gubernamental a la revisión de los precios del servicio. Ante la decisión de no subvencionar el servicio ni municipalizarlo, la empresa declaró su intención de abandonar inmediatamente la explotación línea de Sada, con recuperación del material fijo: "*es absolutamente necesario, para que la Compañía de Tranvías pueda subsistir, abandonar la línea de Sada, causando de enormes quebrantos*". No obstante se ofreció a mantenerlo hasta el día 31 de Diciembre de 1953 a cambio de un alza provisional en las tarifas, a lo que el MOP accedió²⁷.

²⁵ El problema de la dimensión está vinculado, como se sabe, a la cuantía de los costes fijos y a su distribución entre la producción - en este caso, el número de movimientos o el número de billetes expedidos -.

²⁶ Orden de 10 de Febrero de 1952.

²⁷ La suba fue del 60%, no obstante la Compañía mantuvo que esta revisión no absorbía el alza de los precios.

La aplicación de la nueva tarifa causó - como por otra parte era de esperar - una extraordinaria contracción el número de billetes expedidos en la línea de Sada, que estimamos en el 50% sobre el año 1952²⁸. En conjunto, en el año 1953 el sistema tranviario coruñés perdió 900.000 billetes, lo que representa un 20% sobre el número de pasajes del año anterior.

La situación no mejoró significativamente en los años siguientes; el gráfico inferior, donde se muestra la evolución del coeficiente de explotación, pone de manifiesto el rápido deterioro de la economicidad del servicio a Sada, y el estancamiento del negocio en la red tranviaria urbana (Ilustración 9). La característica diferencial entre ambos sectores de negocio es, sin lugar a dudas, el grado de ocupación de los vehículos; ciertamente el número medio de billetes expedidos en la red urbana era muy superior al promedio para los movimientos a Sada, entre otras razones porque estos últimos se producían en un entorno geográfico con una distribución irregular de población, y exhibían además cierto grado de estacionalidad. Esto explica que, aún siendo actividades tecnológicamente equivalentes, la explotación de la red urbana fuese relativamente favorable en los primeros años cuarenta; no obstante esta economicidad se deterioró rápidamente a medida que el negocio perdía dimensión debido a la sucesiva transformación de tramos urbanos (Ilustración 10).

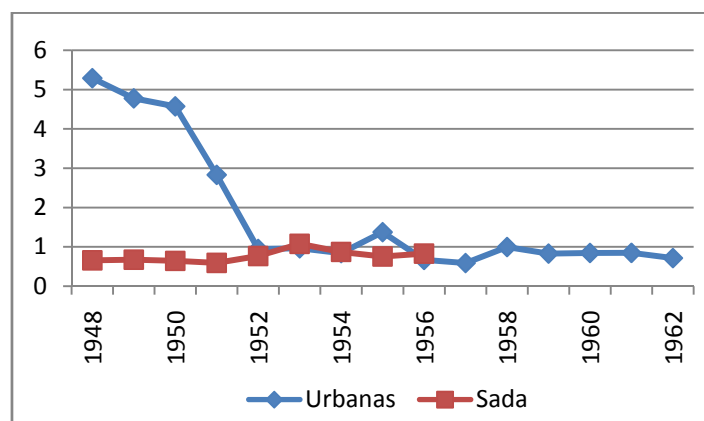


Ilustración 9. Coeficiente de explotación en los servicios tranviarios

Fuente: *Memorias y estadillos mensuales de explotación de la Compañía de Tranvías*; elaboración propia.

La apertura de la línea de trolebuses de Porta Real a Monelos (1951), que como ya hemos destacado constituye el enlace principal de la red de transportes coruñesa, marca un antes y un

²⁸ Todo ello a pesar de que, al mismo tiempo, se acordó aplicar las tarifas especiales para obreros (cuyo precio era la mitad del billete ordinario) en los billetes de ida y de vuelta, siempre y cuando la hora de llegada a A Coruña fuese anterior a las diez de la noche, y su salida de Sada fuese posterior a las seis de la tarde (ACACT, 6/10/52).

después en el rendimiento del negocio tranviario; a partir de 1953 el negocio languidece, y sólo la supresión de la línea a Sada en 1956 permitió restablecer cierto grado de equilibrio económico (Ilustración 11). En ese ejercicio la explotación de los servicios de tranvías devolvió una pérdida conjunta de 923.366,62 pesetas corrientes, una cifra que se habría casi duplicado en caso de haberse mantenido la actividad en todas las líneas durante todo el año.

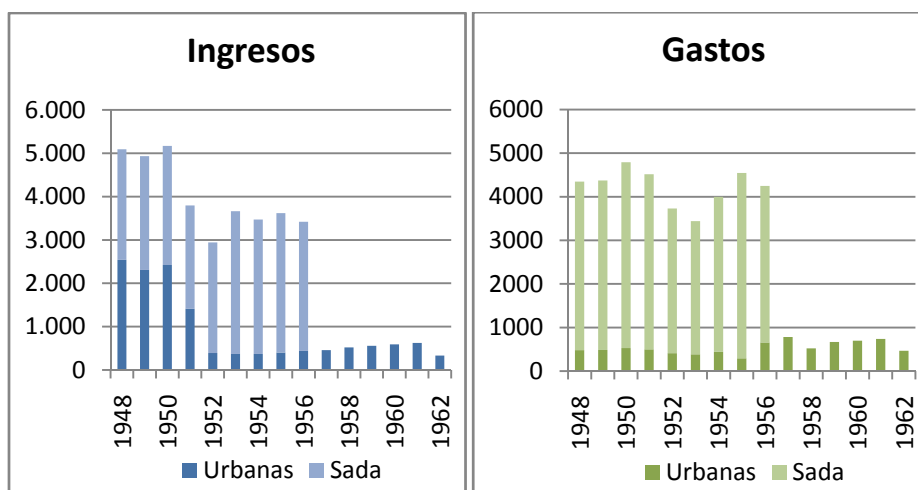


Ilustración 10. Composición de los ingresos y gastos del negocio tranviario (miles de pesetas corrientes)

Fuente: *Memorias y estadillos mensuales de explotación de la Compañía de Tranvías*; elaboración propia.

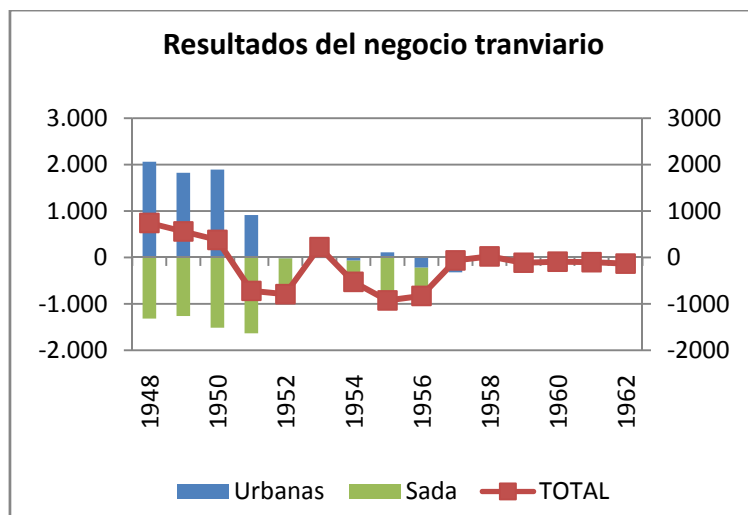


Ilustración 11. Origen del valor añadido del negocio tranviario (miles de pesetas corrientes)

Fuente: *Memorias y estadillos mensuales de explotación de la Compañía de Tranvías*; elaboración propia.

3. POLÍTICA FINANCIERA

Desde el punto de vista de las infraestructuras de transporte, los últimos años de la década de los cuarenta están marcados por el segundo cambio de tracción en las líneas urbanas²⁹, de acuerdo con los proyectos que venían siendo redactados desde 1941. Financieramente, esta reestructuración tiene su correspondencia en la operación de conversión de la deuda del año 1942, continuada con la emisión de obligaciones realizada en el año 1949.

La Junta General Extraordinaria del 7 de marzo de 1949 proporcionó al Consejo de Administración una autorización genérica para emitir el nuevo capital y/o las obligaciones necesarias para dotar a la empresa con los recursos y la estructura financiera necesarios para acometer los proyectos de conversión y ampliación de la red.

Haciendo uso de esta habilitación, ese mismo año se puso en circulación una emisión de deuda de doce millones de pesetas nominales al 6,5% anual pagadero semestralmente con una prima de emisión del 3% y amortizables en 25 años a contar desde 1952³⁰. La nueva emisión - que venía a cubrir la holgura dejada por la conversión de la deuda del año 1942 - situó el endeudamiento en el 89% de los recursos propios, manteniendo la ratio de garantía en torno al 200%. Contribuyó asimismo a reorganizar la estructura del pasivo y, si bien causó un apalancamiento temporalmente negativo,

²⁹ El primero fue la electrificación de las líneas, llevada a cabo en la segunda y tercera décadas.

³⁰ El Consejo autorizó a su Presidente para otorgar, en nombre de la Sociedad, la escritura pública de emisión y firmar cuantos documentos públicos o privados fueren menester.

hizo posible una mejora sostenida a largo plazo de la rentabilidad financiera. En 1953 la ratio de apalancamiento se situó en el 120%.

La reducción de las cargas financieras y del coste promedio del endeudamiento aseguró un resultado final después de intereses coherente con el margen de explotación, e hizo posible el aprovechamiento de una palanca financiera positiva que sostuvo la rentabilidad final del accionista por encima de la rentabilidad económica o de los activos (Ilustración 12).

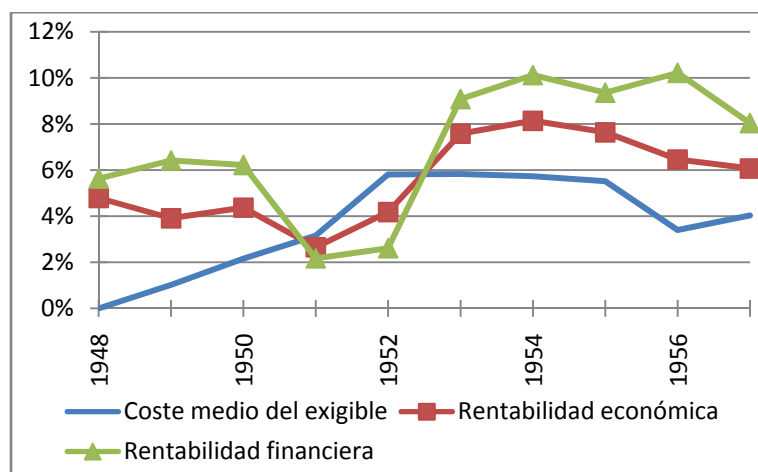


Ilustración 12. Rentabilidad y coste promedio del endeudamiento, 1935-1957 (a precios constantes de 1935)

Fuente: *Memorias y Actas de la Compañía de Tranvías*; elaboración propia

Un aspecto especialmente cuidado por el Consejo fue la autofinanciación de la empresa, tanto en lo relativo a la renovación de los equipos (amortizaciones económicas y autofinanciación de mantenimiento) como a la dotación de reservas (autofinanciación de enriquecimiento). En tan sólo una década la proporción de activos respaldada por fondos de amortización creció desde el 6,46% hasta el 10,42%, una evolución verdaderamente significativa si tenemos en cuenta que durante este período el valor del inmovilizado material aumentó un 250% debido a la acumulación de inversiones en las líneas de trolebuses - y, naturalmente, también a la inflación -.

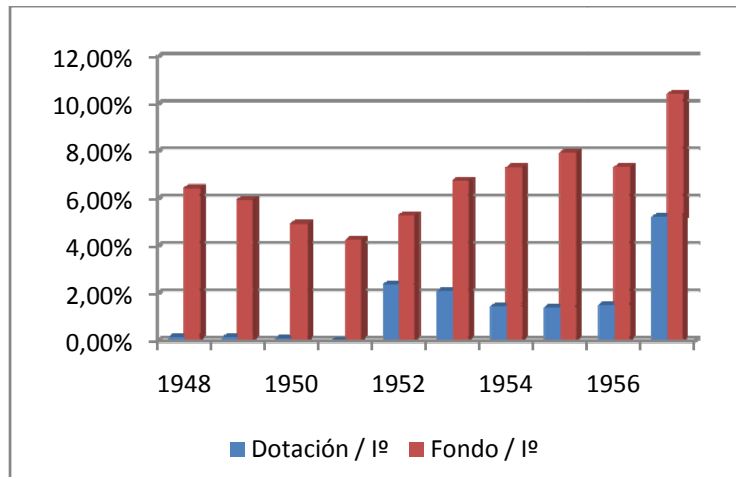


Ilustración 13. Dotación y fondo de amortización, como proporciones del inmovilizado depreciable

Fuente: *Memorias y Actas de la Compañía de Tranvías*; elaboración propia

El impacto de la crisis de explotación de 1952 es evidente en la política de aplicación de resultados: previamente la empresa venía distribuyendo aproximadamente dos terceras partes del beneficio líquido en forma de dividendos; una vez recuperado el equilibrio, a partir de 1953 esta tasa se redujo al 54% (Ilustración 14).

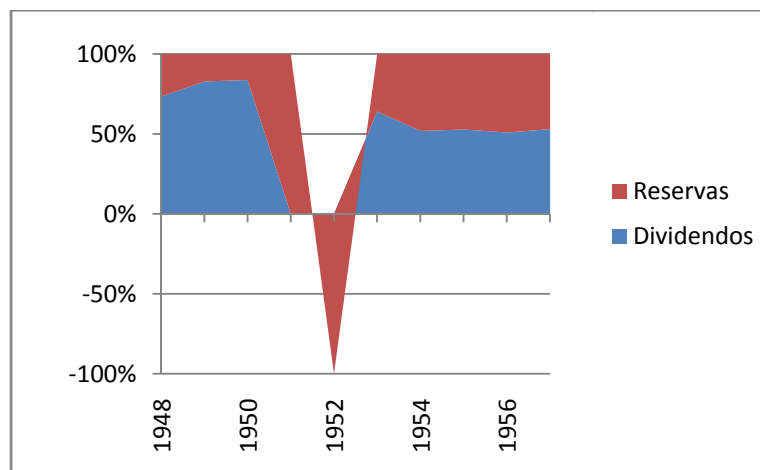


Ilustración 14. Distribución del resultado (1948 - 1957)

Fuente: *Memorias y Actas de la Compañía de Tranvías*; elaboración propia

Índice de contenido

1. La conversión de la red en los cuarenta y cincuenta	2
1.1. El entorno socioeconómico	2
1.2. La transformación y extensión de la línea de Puerta Real	4
1.3. La línea de San José	5
1.4. Las líneas periurbanas	5
1.4.1. La conversión de la línea de Sada	6
1.4.2. Las líneas de autobuses	7
2. La evolución de la explotación	7
2.1. Los costes de personal	14
2.2. Otros costes de explotación	15
2.3. El comportamiento diferencial de las distintas tecnologías de transporte	16
2.3.1. Las líneas de trolebuses	16
2.3.2. Las líneas de autobuses	18
2.3.3. Las líneas de tranvías. El servicio a Sada	18
3. Política financiera	22

Índice de gráficos

Ilustración 1. Valor añadido por los negocios tranviario y de trolebuses, 1948-1962 (a precios constantes de 1935)	9
Ilustración 2. Viajeros transportados por los tres negocios (tranvías + trolebuses + autobuses; 1948 - 1962)	10
Ilustración 3. Distribución del billeteaje, por líneas de tranvías (1925 - 1955)	11
Ilustración 4. Transporte urbano en España, 1948-1962, en millones de viajeros	12
Ilustración 5. Precios reales al por mayor de la electricidad y la gasolina en España, en número índice, 1935-1973	13
Ilustración 6. Distribución de los gastos de explotación, 1952-1962 (miles de pesetas constantes de 1935)	14
Ilustración 7. Gasto por empleado y productividad, en miles de pts de 1935 y miles de viajeros por empleado, 1952-1962	15
Ilustración 8. Distribución del resultado económico de la empresa (1948 - 1957)	17
Ilustración 9. Coeficiente de explotación en los servicios tranviarios	20
Ilustración 10. Composición de los ingresos y gastos del negocio tranviario (miles de pesetas corrientes)	21
Ilustración 11. Origen del valor añadido del negocio tranviario (miles de pesetas corrientes)....	22
Ilustración 12. Rentabilidad y coste promedio del endeudamiento, 1935-1957 (a precios constantes de 1935)	23
Ilustración 13. Dotación y fondo de amortización, como proporciones del inmovilizado depreciable	24
Ilustración 14. Distribución del resultado (1948 - 1957)	24

Índice de cuadros

Tabla 1. Evolución de la población coruñesa de hecho, 1900-1970	3
Tabla 2. Tráfico en el puerto de A Coruña, 1920-1980	3

*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^a (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. (dtors), *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: Euníbar.
- 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 Escauriza 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.