

ANÁLISE FINANCIERA NO LONGO PRAZO DUNHA EMPRESA DE SERVIZOS: A COMPAÑÍA DE TRANVÍAS DA CORUÑA (1901-1963)

CARLOS PIÑEIRO SÁNCHEZ

Departamento de Economía Financeira e Contabilidade
Facultade de Ciencias Económicas e Empresariais
Universidade da Coruña

Recibido: 14 Febreiro 1996

Aceptado: 10 Xullo 1996

Resumo: Durante moitas décadas, a complicada natureza dos servicios públicos fixo deles o obxecto preferente de investigación por especialistas de distintos campos do coñecemento: os historiadores analizaron o patrón xeral da súa creación, e xuristas, economistas e facendistas trataron de identificar as súas condicións básicas de eficiencia e os niveis óptimos de prestación para, finalmente, xustificar a súa existencia, pero parece existir un baleiro no tocante á investigación microeconómica das empresas de servicios públicos. Neste artigo presento as conclusións máis salientables da miña investigación sobre o financiamento, patrimonio e explotación da Compañía de Tranvías da Coruña, un avance do noso traballo sobre a creación e desenvolvemento dos servicios públicos no que afloran as liñas mestras da explotación do servizo de transporte público urbano nesta cidade ó longo da primeira metade do século.

Palabras Clave: Servicios públicos; Tranvías; Financiamento; Contabilidade, Historia; España.

LONG-TERM FINANCE ANALYSIS OF A PUBLIC SERVICE CORPORATION: THE TRAMS COMPANY OF A CORUÑA (1901-1963)

Summary: For many decades, the complex nature of public services has made them a preferential object of research for experts of different fields of knowledge; historians have analysed the general pattern of their birth and jurists, economists and financial experts have attempted to identify their basic conditions of efficiency and optimal levels of performance in order to justify their existence, but there seems to be a gap in microeconomic research of public-service corporations. In this paper we show the most outstanding conclusions of our research on financing, patrimony and exploitation of the Trams Company of A Coruña, a preview of our work about the beginning and development of public services where the outstanding points of the exploitation of urban public transport in that town along the first half of this century are shown.

Keywords: Public services; Trams; Financing; Accountancy; History; Spain.

INTRODUCCIÓN

Dende mediados do século XIX a iniciativa privada desenvolveu, en réxime de concesión administrativa, moitos servicios públicos básicos que, como o subministro de auga e electricidade ou o transporte urbano, resultaban imprescindibles para garanti-lo desenvolvemento social, industrial e comercial urbano incluso en cidades periféricas de tamaño medio como A Coruña¹ pero que os concellos non prestaban debido ás limitacións competenciais impostas polas Leis Municipais de 1870 e 1877 e/ou polas características do investimento requirido (Núñez, 1995). Un dos obxectos comúns desta "externalización" foron os trans-

¹ Propulsada polo movemento comercial do porto en 1857, A Coruña era xa a primeira cidade de Galicia con 27.000 habitantes censados, superando a Santiago; en 1877 alcanza os 33.000 e en 1887 os 37.000.

portes públicos urbanos debido á complexidade intrínseca da xestión do servizo e as especialidades do investimento requirido, en particular a súa magnitude e o prolongado período de recuperación.

Neste artigo presentámo-los principais resultados da nosa investigación sobre a *Compañía de Tranvías da Coruña*, unha sociedade anónima privada que dende o ano 1903 presta nesta cidade o servizo de transporte urbano². Pretendemos analiza-la situación económico-financiera da empresa, o seu equilibrio patrimonial e o desempeño da explotación dende a súa constitución en 1901 ata mediados dos anos 60, data na que acaban os arquivos históricos da empresa, e explicar de acordo con iso as decisións que conduciron á creación da rede tranviaria coruñesa, a súa ampliación á periferia e as súas transformacións, primeiro para introduci-la tracción eléctrica e, nos anos 40, para substituí-los tranvías por trolebuses e autobuses.

FONTES DOCUMENTAIS

DOCUMENTACIÓN CONSERVADA

Coa soa excepción do bienio de cesión ó capital belga (1907-1909), no que a dirección se desenvolveu en Bruxelas, a sede administrativa da Compañía radicou, durante os seus case que cen anos de vida, na Coruña e, probablemente, a iso debemos que na actualidade dispoña dun amplo arquivo histórico no que podemos consultar, entre outra, a seguinte documentación, correspondente ó período 1901-1966:

- Balances anuais orixinais de 1901 a 1936, incluíndo o Balance de apertura de 1901, consignado inmediatamente despois da constitución da Sociedade, a partir do que emana toda a súa contabilidade histórica.
- Os inventarios anuais de materiais e repostos nos que se especifican polo miúdo tódolos materiais adquiridos pola empresa. Xunto a eles consígnanse a liña á que están adscritos³, o seu custo orixinal e, nalgúns casos, o estado de conservación. Os inventarios son sistemáticos, precisos e extensivos agás no período de xestión belga, no que os balances de peche e apertura presentan o valor do inmovilizado agregadamente.
- Varios maiores e libros de obras.
- Memorias presentadas polo Consello de Administración ás Xuntas de Accionistas entre 1901 e 1957, agás as correspondentes ós períodos 1907-1912 e 1931-1932.

² Este traballo, que constituirá a miña memoria de licenciatura, enmárcase no proxecto *Xénese e desenvolvemento dos servizos públicos municipais na cidade da Coruña (1850-1935)*, desenvolvido polo Departamento de Historia e Institucións Económicas desta Universidade no que se investiga o proceso de creación dos servizos públicos na Coruña entre 1850 e 1935. Este proxecto gozou de financiamento da Xunta de Galicia durante o bienio 1994-1995 (XUGA 10002A94).

³ Tódolos materiais figuran inventariados en atención á liña da infraestrutura da que forman parte, no caso dos inmovilizados, ou da que son utilizados, no caso das ferramentas e materiais menores. O resto ten a consideración de repostos de almacén.

- Libros de caixa dende 1913 a 1957.
- Libros de actas das Xuntas de Accionistas de 1901 a 1957.
- Actas do Consello de Administración de 1901 a 1966.
- Diversas estatísticas mensuais e anuais de explotación, escandallos de custos, orzamentos, tarifas, etc.

Superados os modelos personalista e materialista (Fernández Pirla, 1967, pp. 64-70), a contabilidade da Compañía de Tranvías ten unha estrutura e mecánica interna moi semellante á das contabilidades modernas; os criterios de rexistro e valoración e o formato dos estados financeiros mantéñense ó longo do período analizado, aínda que estes últimos son adaptados en 1952 ó modelo oficial previsto na Lei de sociedades anónimas.

O Activo aparece xerarquizado de maior a menor prazo de permanencia, do inmovilizado ós créditos e á tesourería, e empréganse técnicas como a activación e amortización sistemática dos gastos de constitución, emisión de renda fixa e ampliación de capital, a activación das melloras do inmovilizado e o rexistro como activo de elementos intanxibles como as concesións administrativas. Sen embargo, ata ben entrados os 50 persiste certa confusión na Conta de Resultados:

- a) As amortizacións financeiras, representativas da retirada de circulación de títulos de renda fixa, non constitúen gasto pero nas Contas de Resultados son tratadas conxuntamente cos réditos, o que fixo necesario reconstruí-los cadros de amortización de tódalas emisións de obrigas e bonos e regulariza-las Contas de Resultados para detallar a amortización financeira e mailos gastos financeiros, tanto os correspondentes á emisión coma os derivados de contas de crédito ou desconto de efectos.
- b) Non existe unha separación precisa entre as amortizacións económicas e o autofinanciamento de enriquecemento porque a empresa dota por ámbolos dous conceptos varios fondos cuns saldos que se mesturan ano a ano.

O investimento contabilízase atendendo á liña á que está adscrito, o que nos permitiu estudar o desenvolvemento das liñas en función do capital inmovilizado en cada unha delas: vías, coches e vagóns, estacións e apeadeiros, terreos e, se é o caso, instalación eléctrica. Sen embargo, a Conta de Resultados non aparece desagregada, de forma que aspectos tan interesantes como a rendibilidade por liñas ou traxectos ou a creación de valor engadido tiveron que ser estudados agregadamente para o conxunto da explotación. A composición do inmovilizado pon de manifesto a existencia dunha separación clara entre os activos productivos e aqueles outros que non contribúen directamente á prestación dos servizos de transporte.

O Pasivo organízase en tres grupos de contas: os recursos propios, os esixibles e un conxunto heteroxéneo de partidas que inclúe, entre outras, as amortizacións económicas e as dotacións ó Montepío do Persoal. Dentro do esixible distínguense con precisión as débedas financeiras dos créditos de explotación dos provedores de materiais, o persoal e a facenda pública.

A contabilidade artículase de acordo co principio de caixa, o que fai innecesaria a peiodificación de ingresos e gastos, pero certas excepcións na súa aplicación comprometen gravemente a fiabilidade dos estados financeiros. Un caso particularmente grave é o da conta de Capital Social cun importe que, atendendo ó principio de caixa, debería representalo capital emitido, subscrito e feito efectivo polos accionistas; sen embargo, o seu saldo engloba o capital nominal en sentido xenérico, de forma que baixo un mesmo epígrafe aparecen, xunto á parte subscrita, títulos en autocartera e incluso series de accións que non foron postas en circulación xa que non foron emitidas, ningún dos cales constitúe capital en sentido estrito xa que carecen de todo apoio patrimonial⁴.

METODOLOXÍA DE INVESTIGACIÓN

Os estados financeiros de cada un dos 65 anos foron revisados para eliminar calquera posible erro numérico ou de concepto nas fontes orixinais; regularizáronse as Contas de Resultados en relación coas amortizacións económicas e financeiras, xuros e gastos financeiros e as dotacións a reservas e autofinanciamento do enriquecemento. Ó mesmo tempo, redistribuíronse no Activo e no Pasivo diversas partidas, entre elas os dividendos a conta e amortizacións económicas, e os ingresos e gastos dentro da Conta de Resultados e a proposta de distribución do beneficio. Unha vez depurados, os datos económico-financeiros foron tabulados nun modelo informático *ad hoc* que presenta a información alternativamente en forma de serie transversal ou temporal e, á vez, permite realizar sobre eles diversos cálculos matemáticos e estatísticos.

Os datos foron actualizados en atención ó índice do custo da vida⁵ co obxecto de convertelos en pesetas constantes e limita-lo efecto que a inflación provoca sobre os estados financeiros clásicos, baseados no principio do custo histórico⁶: en xeral, o inmovilizado productivo está infravalorado porque o seu valor está medido en unidades monetarias históricas, e o resultado está sobrevalorado precisamente porque a base do cálculo para as amortizacións é menor da real (Senéterre, 1983, p. 19). Esta adaptación é da maior importancia para a validez dos nosos resultados debido á extensión do período obxecto de estudo, no que se desenvolven intensos procesos inflacionistas entre 1915 e 1920 e a partir de 1937.

A partir destes datos confeccionáronse as series temporais relativas ós datos patrimoniais e de explotación máis significativos e unha batería de ratios financeiros de uso xeral, previamente adaptados ás especialidades da documentación para garanti-la fidelidade dos

⁴ Na contabilidade do exercicio 1920 figuran como capital oito millóns de pesetas, pero deles estaban en auto-cartera case cinco millóns, catro dos cales non foron emitidos; da parte subscrita (3.017.500 pesetas) estaban desembolsadas só 888.205 pesetas, de forma que a garantía real era só o 37,71% do capital nominal e, en realidade, estaba apoiado por bens tanxibles o 11,10% deste.

⁵ Ojeda Eiseley, A. de (1988), pp. 61, 66-67 e 72-73. Enlazáronse dúas series de prezos, unha do índice do custo da vida e outra do índice de prezos por xunto, cunha correlación extremadamente elevada (próxima ó 99%).

⁶ "Toda la formulación contable reside en el postulado fundamental de la permanencia en el patrón monetario de medida, es decir, en la estabilidad monetaria. Cuando ésta se altera, la contabilidad pierde su significado, su función representativa y pasa a exponer un conjunto heterogéneo de valores no comparables entre sí, porque vienen expresados en distintas unidades monetarias de medida que están dadas por los diversos poderes de adquisición del dinero correspondientes a las fechas en las que fueron realizadas las inversiones" (Fernández Pirla, 1967, p. 361).

resultados ós datos orixinais. Sen embargo, e a pesar de cubrir un abano relativamente amplo de áreas financeiras críticas, os resultados da análise de ratios deben interpretarse á luz do ambiente no que se producen: o contexto social, demográfico e económico xeral, a evolución da explotación e o equilibrio patrimonial xeral da empresa, as deliberacións do Consello de Administración e as Xuntas de Accionistas, as relacións da Compañía coas Administracións Públicas e os proxectos de obras proporcionan o marco no que situar e interpretar os resultados numéricos da análise financeira clásica.

RESULTADOS DA INVESTIGACIÓN

FINANCIAMENTO E INSTALACIÓN DAS LIÑAS

Constitución e primeiro establecemento

Na súa sesión do 7 de marzo de 1884, o Concello da Coruña sentara as bases para a creación dunha liña urbana de tranvías que enlazaría Porta Real coa Estación de Ferrocarrís e o balneario de Riazor co obxecto de contribuír ó desenvolvemento económico da cidade, que arrastraba xa varias décadas de crise provocada pola perda do privilexio do comercio ultramarino (1778), a independencia das colonias americanas (1810-1822) e o escaso dinamismo da burguesía galega, cunha actividade comercial que non abondou para relanzar a economía local. O proxecto definitivo, aprobado polo Ministerio de Fomento o 27 de decembro de 1895, incluía unha liña que enlazaría os dous extremos da cidade ó longo da Pescadería, un próspero barrio comercial, e o chamado Camiño Novo (a actual rúa de Juan Flórez), unha área en expansión no seo dos proxectos do ensanche, ó tempo que contribuíría a supera-lo secular illamento da *Cidade Vella*⁷ e abrir unha nova vía de entrada e saída da cidade.

A Sociedade Anónima *Compañía de Tranvías da Coruña* foi constituída por escritura pública outorgada o 3 de decembro de 1901 ante o notario D. Rafael Pérez Santamarina dotada dun capital de 350.000 pesetas, co obxecto social de explotar as liñas urbanas de tranvías daquela cidade en réxime de concesión administrativa. Sen embargo, a concesión tiña xa titular⁸, polo que a Compañía a adquiriu a cambio de 22.250 pesetas nominais en accións propias, operación que lle evitou un desembolso en efectivo que non podería afrontar dados os seus escasos recursos: a compañía naceu cun capital idéntico ó presuposto de capital do proxecto⁹ e só dous anos despois foi necesario ampliarlo capital ata 500.000 pesetas co obxecto de facer fronte ós investimentos e ós gastos. No momento de constituírse,

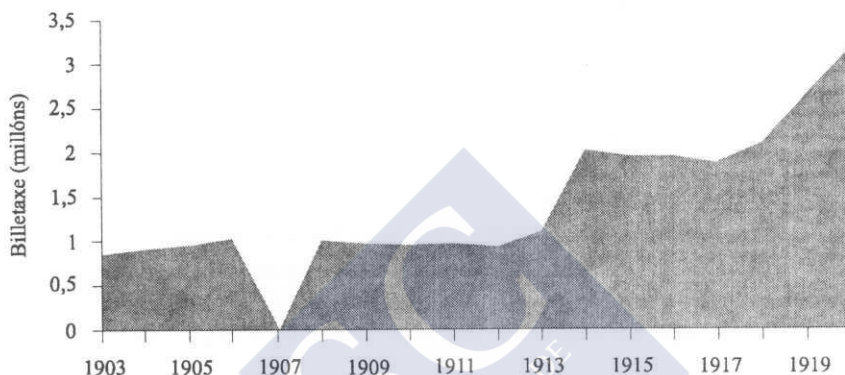
⁷ A *Cidade Vella* é o xerme da cidade da Coruña, un recinto amurallado cunhas defensas que non foron derribadas ata 1840 a pesar de que causaban graves trastornos ó tráfico comercial: "se reconoció la necesidad de unir las dos partes que forman esta hermosa ciudad, derribando la muralla que las divide y que es conocidamente inútil como obra de defensa, después que la de la Pescadería formó la mayor, la más hermosa y más rica parte de la población" (Bando Municipal do 3 de outubro de 1840, cit. en Barreiro (1986), p. 392). Os muros da Pescadería subsistiron ata 1869.

⁸ O enxeñeiro coruñés D. José Luis Cortón Viqueira.

⁹ En efecto, o valor do capital era idéntico ó presuposto do capital do proxecto, 350.000 pesetas correntes, pero a este importe habería que engadirle os gastos correntes de explotación, entre eles os de persoal, mantemento dos materiais e a manutención, limpeza e sanidade dos animais de tiro. Por outra parte, a fin de ano estaban subscritas só 294.250 pesetas.

a empresa recibiu do Concello un terreo para a instalación de cocheiras xunto co compromiso da exención de tódolos tributos locais mentres durase a concesión, todo o que foi valorado en 50.000 pesetas e contabilizado baixo o epígrafe de *Concesión*. Tras máis dun ano de obras, a Compañía iniciou a súa actividade en 1903, con 3.407 metros de vía e nove coches de sangue que enlazaban Porta Real con Monelos. En 1904 abríronse ó tráfico o ramal da Estación de Ferrocarrís e a liña de San Andrés, as últimas obras da entidade ata a transformación das liñas a partir de 1912.

Figura 1.- Número de viaxeiros (billeteaxe), 1903-1920¹⁰



A grande aceptación do servizo fixo que o Consello se formulase xa en 1904 o cambio de tracción, polo que en xullo de 1904 a Compañía acordou amplia-lo seu capital social ata 1.500.000 pesetas e emitir 400.000 pesetas en forma de obrigas. Sen embargo, a operación fracasa en 1905 ante a falta de interese dos capitalistas locais e do público en xeral¹¹, abríndose unha discusión sobre a conveniencia de cede-lo negocio a novos propietarios. Analizadas as propostas recibidas¹², o 1 de outubro de 1905 aceptouse a dun grupo de accionistas belgas representados polo Sr. M. Lecoq, acordo que foi referendado pola Xunta de Accionistas o 11 de novembro de 1905, unha vez que aquel se comprometeu formalmente a construí-lo tramo do Burgo e electrifica-la totalidade dos tramos urbanos. O 7 de marzo de 1907 constituíuse en Bruxelas a *Sociedade Anónima dos Tranvías Eléctricos de Galicia*, una sociedade interposta cun capital dun millón de francos que, logo de adquiri-la totalidade do Activo e do Pasivo da *Compañía de Tranvías da Coruña*, integrou tamén as concesións do tranvía de Vigo; as accións antigas foron intercambiadas por accións da nova empresa, e entregóuselles unha prima en efectivo ós seus titulares¹³, converténdose a *Com-*

¹⁰ Non dispoñemos de datos para o ano 1907.

¹¹ Do novo capital emitido (un millón de pesetas nominais) a fin de 1905 quedaban en carteira 940.000 pesetas, máis 4.250 pesetas da ampliación do ano 1903.

¹² Ó longo de 1905 recibíronse as ofertas de D. Enrique Romero "en nombre de una sociedad extranjera", do Sr. Escoriaza (Zaragoza), de Ingarzua e Compañía (Bilbao) e "de un grupo de capitalistas de Florencia" (*Actas da CT, 1905 e 1906*). Aínda que a documentación analizada non fai mención probablemente porque non eran economicamente competitivas.

¹³ Cada acción da serie A (500 pesetas nominais) foi intercambiada por 2 accións novas de 250 francos e 50 pesetas en efectivo; cada acción da serie B (250 pesetas nominais) por unha acción nova e 25 pesetas en efectivo.

pañía de Tranvías da Coruña nun caso máis de investimento estranxeiro de capitais en empresas españolas (Broder, 1976, p. 53).

O bienio de xestión belga rematou a principios de 1909¹⁴ con fortes protestas dos antigos propietarios e dos usuarios do servizo. Os arquivos da Compañía proporcionan moi pouca información sobre este período, pero sabemos que había queixas pola falta de información por parte dos novos xestores, polas deficiencias do servizo, polos atrasos nas obras e, en particular, porque malia existir un proxecto para a introducción da tracción eléctrica, tódalas liñas urbanas tiñan aínda tracción de sangue¹⁵. Cos problemas de estrutura financeira agravados, a explotación non experimentara melloras apreciables: aínda que a lonxitude total da rede medrara máis do 50%, a quilometraxe mantíñase practicamente estable; a recadación, que en pesetas constantes de 1913 aumentara un 13%, en só tres anos estancouse e os gastos de explotación medraron novamente a pesar do estricto control ó que foran sometidos dende 1906, de forma que no ano 1908 pechouse con perdas na explotación.

Electrificación das liñas urbanas (1910-1925)

Fracasada a aventura belga, o Consello de Administración retomou o proxecto de electrificación deseñado no bienio de cesión e abordou novamente o problema do financiamento; o capital foi ampliado en 1911 ata un millón de pesetas e, logo de intensas xestións contratáronse os materiais con diversas empresas europeas¹⁶ e o subministro de enerxía cun provedor local, *Electra Industrial Coruñesa*, á espera de que a empresa dispuxese dos medios necesarios para autoabastecerse. En outubro de 1913 entrou en servizo o primeiro recorrido electrificado da cidade, entre Porta Real, o barrio de Monelos e a Estación de Ferrocarril, pero as obras no resto da rede tiveron que paralizarse ata a fin da guerra en Europa en 1918 debido ás dificultades observadas na importación de materiais, en particular dos equipos eléctricos. En 1921 inaugurouse o cambio de tracción da liña de San Andrés e dous anos despois abriuse á explotación a liña de Sada, un proxecto orzamentado en 1920 en 4,5 millóns de pesetas correntes¹⁷ que prevía a conexión da Coruña con esta vila mediante un servizo semellante ós actuais trens de proximidades (aínda que con tracción eléctrica). Durante os anos vinte a explotación da liña impulsou notablemente os ingresos, pero a crise económica, a magnitude do investimento comprometido, o peso do endebedamento contraído para financeira e a competencia dos transportes por estrada provocaron dende media-

¹⁴ O proxecto de reversión prevía a recuperación das accións da sociedade belga e o pagamento ós capitalistas belgas dos desembolsos realizados durante o bienio 1907-1909: custo das melloras realizadas na liña dos Cantóns e Monelos, os importes ofrecidos como prima das accións novas, as cancelacións de débeda e os gastos extraordinarios e de explotación nos que incorreran para o sostemento do negocio.

¹⁵ Nese momento existían xa en España varios traxectos servidos por tranvías eléctricos: en 1896 abriran a liña entre Bilbao e Santurce; Madrid electricificou as súas liñas urbanas entre 1898 e 1901 e Xixón, unha cidade de características análogas á Coruña, cambiara a súa tracción en 1909, gracias ó arrendamento da explotación das súas liñas á Compagnie d'Electricité Thomson Houston de la Méditerranée, sociedade belga domiciliada en Bruxelas (Alvargonzález, 1990).

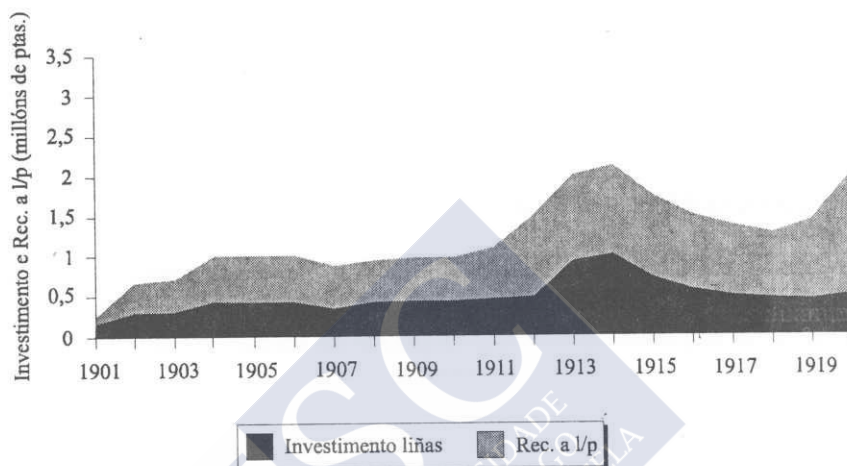
¹⁶ Malia que a Compañía nacera coa expectativa de electricificar-las súas liñas, os raís e cambios instalados só dez anos antes tiveron que ser substituídos por outros novos porque non se tivera a previsión de empregar materiais capaces de soporta-lo peso dos coches eléctricos e os seus vagóns; a electrificación esixe que as vías e as soldaduras estean en perfecto estado co obxecto de previla súa deterioración prematura e perdas de enerxía. As vías e cambios foron contratados con Orenstein e Koppel (Xixón), a aparataxe eléctrica con Siemens e as carrocerías con Carde e Escoriaza (Zaragoza).

¹⁷ A prezos de 1913, o orzamento da liña de Sada era de 1,5 millóns de pesetas pero en 1926, tres anos despois da súa apertura, o investimento comprometido superaba os 3 millóns de pesetas constantes de 1913.

dos dos anos trinta considerables problemas que puxeron baixo un serio risco a supervivencia da empresa.

A electrificación total da rede tranviaria non rematou ata 1929 xa que, abertas as liñas de San Andrés e Sada, se crearon novos ramais e extensións nas liñas urbanas, todos eles electrificados: Peruleiro e Cidade Xardín (1924), Praza de Azcárraga (1925), Rúa da Torre (1929), etc.

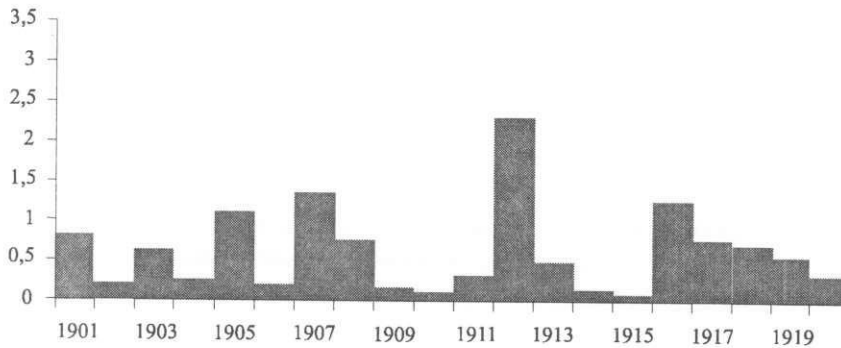
Figura 2.- Investimento total nas liñas e recursos a l/p (pesetas constantes de 1913) (1901-1920)



Dende o punto de vista financeiro, o resultado do crecemento destas dúas décadas non é abondo satisfactorio: entre 1901 e 1913 o investimento inmovilizado nas liñas multiplicouse por trece e os recursos permanentes por oito; o activo circulante medrou un 68% pero os pasivos a curto triplicáronse e superáronse de forma continua ata os anos corenta, determinando a existencia dun fondo de manobra permanentemente negativo¹⁸ (estábanse financiando inmovilizados con recursos a curto prazo) que levaría á empresa a unha suspensión de pagamentos de non ser porque, mentres as entradas de tesourería eran diarias e continuas e longo do ano, os desembolsos eran periódicos e previsibles. Este desequilibrio, unido á falta dunha política decidida de autofinanciamento, os excesos no reparto de dividendos e a deficiente capitalización, obrigou a realizar varias emisións de débeda con altos custos financeiros que dende mediados dos anos 30, coincidindo cunha crise na explotación, debilitaron notoriamente a Conta de Resultados¹⁹. Obsérvese (figura 4) que a ratio de endebedamento se mantén en valores que incluso poderíamos cualificarlos de *reducidos* para unha empresa con grandes inmovilizados, pero que xa a finais da década medra polas primeiras emisións de débeda. Os problemas de liquidez da Compañía débense a tres causas.

¹⁸ As especialidades financeiras das empresas de servicios aconsellaron que a cuantificación do capital circulante necesario ou óptimo sexa materia dun ulterior desenvolvemento desta investigación.

¹⁹ Con todo, debe terse en conta que a adquisición de débeda en períodos inflacionistas é financeiramente beneficiosa dado que o valor de reembolso é certo e se mide en unidades monetarias correntes; ó longo do período no que a débeda está en circulación a unidade monetaria perde poder adquisitivo, de forma que a empresa consegue unha ganancia implícita equivalente á perda de valor da moeda por causa da inflación.

Figura 3.- Ratio de liquidez en pesetas constantes de 1913 (1901-1920)**Figura 4.-** Ratio de endebedamento a prezos constantes de 1913 (1901-1920)

A primeira, unha administración orientada ó *curto prazo*, que determinou unha política errática de emisións de capital e renda fixa, empregadas ás veces non como fonte de recursos a longo prazo senón como orixe de recursos para satisfacer gastos correntes²⁰. En ningún momento se fixeron dotacións de amortización económica suficientes e, aínda que a taxa de reparto de dividendos foi o 55%, en termo medio para todo o período estudado, en moitos dos exercicios superouse o 60% e nalgúns o 80%²¹, de forma que non houbo unha política decidida de autofinanciamento que diminuíra os efectos da crise de explotación dos anos trinta.

En segundo lugar, a existencia de grandes *atrasos no cobro dos dividendos pasivos e dunha elevada autocartera* fixo que unha parte do activo que debería corresponder a tan-

²⁰ O capital foi ampliado en 1903, 1905, 1910, 1918, 1919, 1920 e 1940, e emitíuse débeda en 1913, 1921, 1927 e 1949, o que suxire a existencia de certa imprevisión en canto ó financiamento da empresa e, en calquera caso, constitúe un catálogo de emisións demasiado amplo para a capacidade capitalizadora da Coruña.

²¹ Entre 1934 e 1938 non se repartiron dividendos. Excluindo estes cinco anos, o termo medio de distribución supera o 60%.

xibles ou contas financeiras fose, en realidade, ficticio ou representase, no mellor dos casos, dereitos de cobro de dubidosa eficacia; finalmente, tamén a obsesión da Compañía por abrir á explotación a *liña de Sada*, un incerto proxecto cun valor contable final que alcanzou case os oito millóns de pesetas, tivo un efecto directo sobre a magnitude do capital circulante. Ó longo da segunda metade do s. XIX, moitas das vilas da costa entre A Coruña e Betanzos foron elixidas como lugar de veraneo pola burguesía coruñesa, e observábase xa un movemento crecente de viaxeiros que se desprazaban diariamente por razóns de traballo²²; á vez, a franxa costeira rexistraba unha elevada concentración industrial: a súa posición estratéxica entre dous importantes portos pesqueiros (Fontán-Sada e A Coruña), a proximidade ó camiño real de Madrid e o clima benigno de moitos dos seus vales favoreceron o desenvolvemento de industrias pesqueiras, marisqueiras e conserveiras, fariñeiras, hortofrutícolas, gandeiras e do curtido, etc. que servían os mercados da cidade e esixían un medio de transporte rápido e fiable que axilizase a distribución dos seus produtos. Neste sentido, a liña creou unha dependencia na industria local que lle proporcionou elevadas rendibilidades ata a aparición das empresas de transporte mecánico por estrada a mediados dos anos 30.

Con todo, da falta de liquidez non debe inferirse a existencia dun risco real e inmediato de quebra; aínda que en circunstancias excepcionais se suspenderon temporalmente algúns pagamentos²³, a Compañía non correu nunca risco de insolvencia definitiva tal e como mostra o valor da ratio de garantía, sempre superior a un. A falta temporal de liquidez relaciónase cun desequilibrio entre os activos e pasivos circulantes que fai que, no momento de ser estes esixibles, non exista tesourería nin circulantes suficientes para facer fronte ó seu pagamento; pola contra, a insolvencia implica a existencia dun esixible total superior ó activo real da empresa, de forma que as débedas non poden ser satisfeitas integramente nin aínda con liquidación total do activo.

A ampliación e electrificación da rede urbana provocaron unha grande expansión na Conta de Resultados, tanto no referente ós gastos como no tocante á recadación que, propulsada polo crecemento no número de viaxeiros (máis do 50% en 1914), pola intensificación dos servizos e pola introducción de abonos e tarifas especiais, medrou en proporción moi superior ós gastos.

A partir de 1915 a recadación en pesetas constantes redúcese a pesar de que a billeteaxe se mantén aproximadamente estable, o que indica que o ingreso por viaxeiro en pesetas constantes se reduciu: as tarifas practicamente non variaron e o ingreso por viaxeiro en pesetas correntes mantívose estancado en torno a 0,115 pesetas/viaxeiro, mentres que o custo da vida aumentou apreciablemente no conxunto da economía a partir de 1915; aceptando a hipótese de que o índice empregado na deflación represente, en efecto, a variación xeral de prezos en España no período investigado, o valor da recadación a prezos de 1913 foise reducindo a partir de 1915 malia medrar a prezos constantes.

Os efectos da electrificación maniféstanse máis claramente nos resultados por quilómetro percorrido. En pesetas correntes os gastos por quilómetro experimentan unha forte caída

²² "Todos los autores elogian las excelentes y lujosas casas y quintas de recreo que bordean los caminos de acceso (...). Allí también se ubicaban algunas instalaciones fabriles, aunque muy modestas y artesanales (...) orientadas al mercado urbano. También tenía esta orientación una parte de la producción campesina que, utilizando los abundantes medios de transporte, se llevaba diariamente a los mercados de capital" (Precedo, 1990, p. 69).

²³ Os cupóns de renda fixa nos meses de outubro de 1936 e xaneiro de 1937 non puideron ser satisfeitos ata 1938.

a partir de 1913 debido á maior eficiencia comparativa da tracción eléctrica en relación á tradicional de sangue, pero en 1917 a tendencia quebra por causa dos conflitos sociais, o aumento dos custos salariais, a escaseza de materiais provocada pola guerra en Europa e a falta de provedores nacionais, mentres que o ingreso por quilómetro se mantén practicamente estable; a partir de 1920 os gastos aumentan en menor proporción cá quilometraxe pero a recadación mostra un comportamento máis elástico de forma que, en termos reais, o resultado por quilómetro mellora, ó que tamén contribuíu a inversión do proceso inflacionista en 1921.

Figura 5.- Desenvolvemento da explotación a prezos constantes de 1913 (1903-1920)

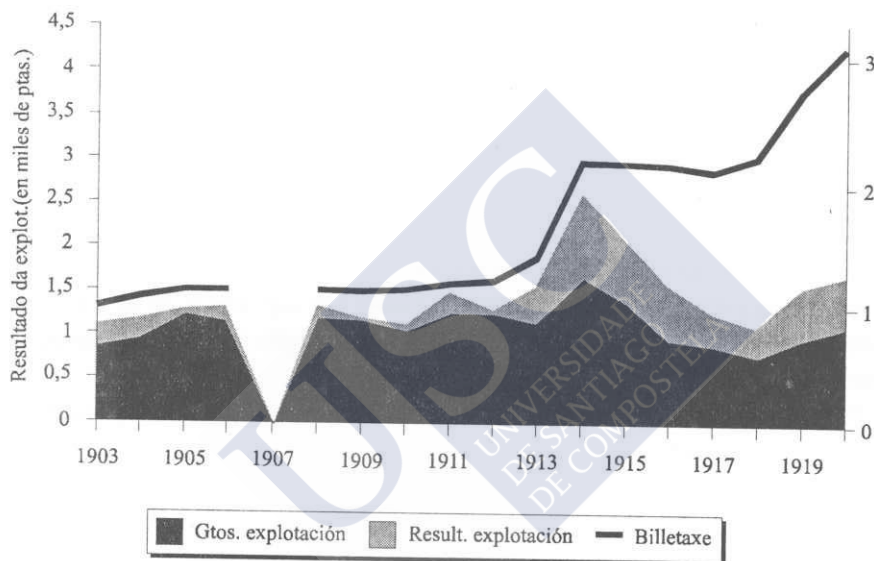
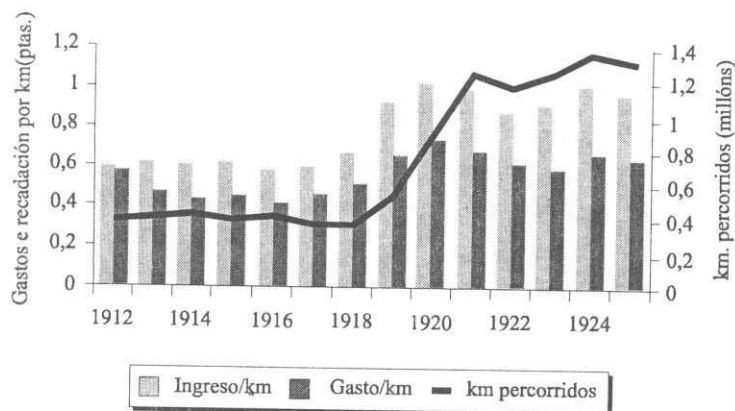


Figura 6.- Recadación e gastos por quilómetro a prezos constantes de 1913 (1912-1925)



A crise da explotación (1930-1940)

Ó longo dos anos vinte a marxe de explotación expándese gracias á electrificación dos percorridos urbanos e, en particular, o efecto expansivo da liña de Sada; os gastos de explotación representan pouco máis do 60% da recadación, case nove puntos porcentuais por debaixo do valor de 1917, e o ingreso, tanto por viaxeiro como por quilómetro percorrido, aumenta. Sen embargo, e xunto ós problemas de equilibrio financeiro anteriormente sinalados, a intensificación do endebedamento ó longo dos anos vinte fai que as cargas financeiras representen unha proporción cada vez maior no BAIT.

Os gastos financeiros non alcanzaban o 10% do BAIT a principios da década, pero en 1923 supoñían xa máis do 60% debido á posta en circulación de renda fixa para financiar a electrificación da rede urbana e os cada vez maiores investimentos demandados pola liña de Sada. O ratio de garantía caeu dende 5,58 en 1918 e mantívose ata 1,5 e cada acción perdeu case as dúas terceiras partes do seu valor real porque o endebedamento, que se mantivera en niveis relativamente modestos, medrou 55 puntos porcentuais entre 1918 e 1920 e non baixou do 125% dos recursos propios ata 1940. O crecente peso das cargas financeiras na Conta de Resultados fixo que o custo medio do esixible se situase xa en 1922 por enriba da rendibilidade sobre activos o que provocou un efecto de *panca negativa* que afundiou a rendibilidade financeira; a presión do endebedamento era soportable só na medida en que a explotación proporcionase unha marxe suficientemente ampla como para liquidar as cargas financeiras.

Entre 1922 e 1927 os gastos de explotación medraron un 73% e a recadación estaba dando signos de debilidade, polo que o Consello buscou fontes alternativas de ingreso: en 1926 elimináronse os abonos nas liñas urbanas, os coches da liña de Sada empezaron a lucir publicidade en 1928, e intentouse expandir o negocio cara ó transporte de mercadorías²⁴, pero non se conseguiu que o ingreso aumentara por enriba dos gastos. Dende principios dos anos trinta estancouse a quilometraxe e os gastos experimentaron un lixeiro crecemento, mentres que os ingresos oscilaban irregularmente sen unha tendencia clara; o coeficiente de explotación, que se estabilizara en torno ó 61%; medrou en 1932 ata o 66% e o 68% en 1934. Dende 1933 xeneralizáronse os autobuses piratas na liña de Sada, que "*marchando diante dos tranvías invitan ós pasaxeiros a subir neles*"²⁵ e provocaron graves quebrantos á Compañía.

O *punto morto* mantéñese ata o estoupido da guerra en 1936, que provocou unha notable contracción na billetaxe e na recadación²⁶; tamén a quilometraxe se reduciu, pero os gastos comportáronse de forma inelástica e practicamente non variaron, de forma que a marxe de

²⁴ Intentouse chegar a un acordo coa empresa concesionaria das obras de ampliación no porto para que a Compañía se encargase do transporte de pedra dende unha canteira próxima, pero o servizo foi encomendado á Compañía de Obras e Construcións.

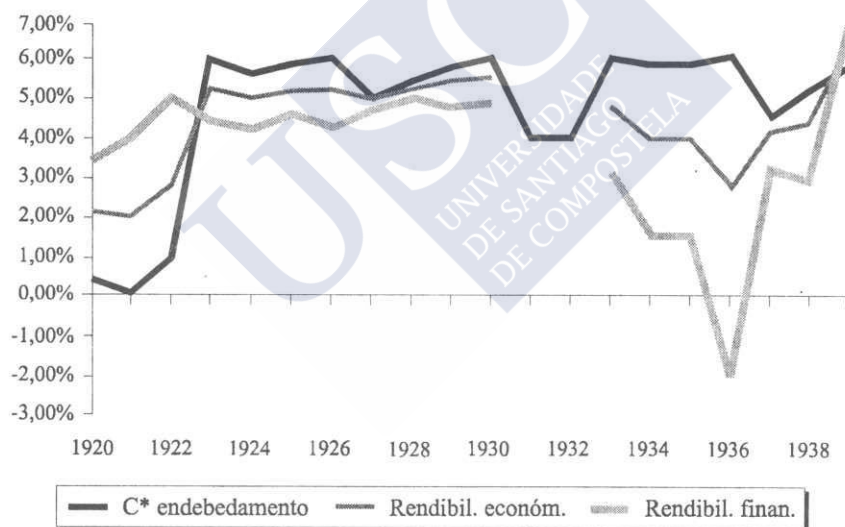
²⁵ Memoria da *Compañía de Tranvías da Coruña*, exercicio 1933.

²⁶ Respectivamente, 10% e 12,5% en pesetas constantes de 1913.

explotación, recortada nun 56%, non foi capaz de absorber los gastos financeiros²⁷. Dende 1936 se reduciu apreciablemente (máis do 11% en catro anos) a quilometraxe total percorrida polos tranvías, en parte co obxectivo de reduci-los gastos correntes de explotación pero tamén polas restriccións no subministro eléctrico debidas á guerra, que non se superaron ata mediados dos corenta, as adversidades meteorolóxicas e outras razóns externas²⁸.

En termos xerais, a recadación e o gasto viñan seguindo tendencias máis ou menos semellantes dende 1920. Sen embargo, a partir de 1936 o incremento xeral de prezos na economía fai que a recadación en pesetas constantes se reduza a pesar do crecemento da billeteaxe porque, de novo, as tarifas dos tranvías non son actualizadas nunha proporción equivalente ó aumento de prezos: o ingreso por viaxeiro en pesetas constantes invertiu a súa tendencia a partir de 1934, primeiro debido a unha pequena redución na recadación por viaxeiro en pesetas correntes²⁹ e, a partir de 1936, por un intenso proceso inflacionista que recortou o ingreso real por pasaxeiro porque a negativa da Administración a autorizar actualizacións nas tarifas³⁰ impediu reforza-lo ingreso.

Figura 7.- Custo promedio do endebedamento e rendibilidade en prezos constantes (1920-1939)³¹



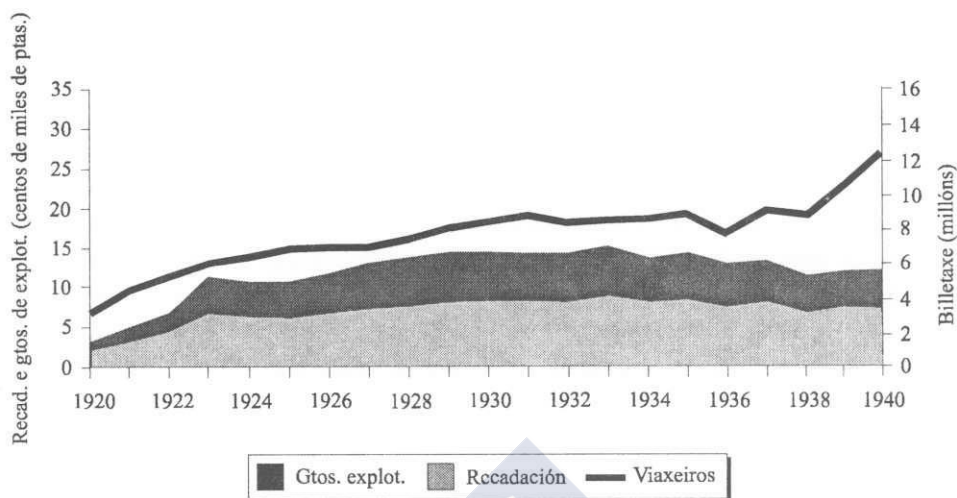
²⁷ Os gastos financeiros representaron un 132% do BAIT, de forma que o exercicio se pechou cunhas perdas de 52.000 pesetas constantes de 1913 que, sumado o imposto sobre o beneficio, se elevaron a 63.000 pesetas.

²⁸ A Memoria do exercicio de 1938 dá conta dunha "reducción dos servizos por disposición superior" e pola seca entre os meses de xullo e setembro que, temporalmente, obrigaron tamén a substituí-los tranvías por autobuses na liña de Sada; boa parte da enerxía eléctrica subministrada á cidade tiña orixe hidráulica.

²⁹ En 1934 a recadación redúcese un 6,05%, mentres que a contracción da billeteaxe é moito menor do 1%.

³⁰ Só se autorizaron revisións nas tarifas das empresas municipais ou nos casos en que o aumento tivese por obxecto a compensación do crecemento dos custos salariais.

³¹ Non dispoñemos de datos do beneficio para os anos 1931 e 1932.

Figura 8.- Explotación en pesetas constantes de 1913 (1920-1940)

A recuperación da explotación e o segundo cambio de tracción

Tras unha semana de algaradas urbanas, as tropas franquistas dominaban a cidade xa o día 24 de xullo, e a subseguinte "normalización" da vida social e comercial permitiu que a explotación se estabilizase nos primeiros meses de 1937: expedíronse máis de nove millóns de billetes, un 18% máis có ano anterior e a cifra máis alta da historia da Compañía ata ese momento, a recadación medrou lixeiramente e o coeficiente de explotación recortouse do 78% ó 65%, de forma que a participación dos gastos financeiros no BAIT se reduciu ó 67%.

Coa fin da guerra en 1939 melloraron as condicións de subministro e se percibíanse xa indicios de recuperación, pero os seus efectos positivos foron enxugados polo comportamento doutros custos coma os de mantemento e persoal³². Á vez, a negativa da Administración a autorizar importacións provocaba unha perentoria falta de repostos, de forma que a Compañía estivo obrigada a retirar coches da circulación e a sobrecargar innecesariamente os que prestaban servizo. Para supera-lo *camino sen saída*, solicitáronse aumentos nas tarifas³³ e estudiouse a posibilidade de substituí-lo sistema tradicional de tarifas por tramos por un sistema de billete único nas liñas urbanas. A pesar dunha lixeira con-

³² Na Memoria do exercicio 1941 os administradores presentan o estado dos custos de persoal e afirman que, ademais de aumenta-lo número de empregados, o custo laboral unitario viuse incrementado polo establecemento dunha nova paga extraordinaria a principios de ano, de forma que as cargas laborais pasaron entre 1940 e 1941 de 857.783,20 pesetas a 1.022.446,89 pesetas. Sen embargo, en pesetas constantes do ano 1913 estes importes son 300.224,12 pesetas e 276.060 pesetas, respectivamente; dado que aumentou o número de empregados, a redución do custo laboral en pesetas constantes debe atribuírse a unha diminución do custo laboral unitario a prezos constantes, o que implica que o custo laboral en pesetas correntes medrou menos có índice do custo da vida. Neste sentido, en 1941 os empregados da Compañía perderían poder adquisitivo malia as melloras salariais.

³³ Tendo en conta que a CT explotaba as liñas de tranvías en réxime de concesión administrativa, calquera modificación nas condicións básicas de explotación, que afectase ás condicións nas que se presta o servizo (entre outras, as tarifas), requiría previa solicitude e autorización pola Administración.

tracción na pasaxe conseguiuase aumenta-la recadación³⁴ e, á vez, recorta-lo gasto por quilómetro, de forma que o exercicio 1941 se pechou co coeficiente de explotación máis baixo de todo o período analizado: 58,21%; a rendibilidade económica gañou máis de dous puntos e a financeira case cinco, mentres que o custo de capital medrou moi lixeiramente; a conversión da débeda en 1940 eliminou a pesada carga dos gastos financeiros e mellorou o equilibrio financeiro pero, á vez, excluíu toda posibilidade de aproveita-la panca financeira.

A crise da explotación dos tranvías levava ó Consello a iniciar en 1937 a explotación de diversas liñas de autobuses, pero as limitacións derivadas da negativa do réxime a autorizar importacións de unidades e repostos e a falta primeiro de carburantes e logo de caucho obrigaron a desistir temporalmente da súa explotación. Como alternativa, en 1941 deseñáronse os primeiros plans para a substitución dos tranvías por trolebuses, nos que se consideraba a progresiva transformación de tódalas liñas urbanas en función da súa rendibilidade e a creación dunha liña de trolebuses a Sada, paralela á de tranvías actualmente en servizo. Este cambio na orientación do negocio coincidiu coa introducción dun estilo de dirección máis conservador, que equilibrou o fondo de manobra e, coa transformación da débeda en recursos propios en 1940, reestruturou o Pasivo e a Conta de Resultados. O negocio dos tranvías gozou dun pequeno período de estabilidade no que o equilibrio patrimonial e o desenvolvemento da explotación garantiron unha marxe suficiente cun ingreso real crecente; sen embargo, dende 1945 a recadación en pesetas constantes reduciuse a pesar do aumento do ingreso por viaxeiro en unidades correntes porque as actualizacións de tarifas non compensaron totalmente os efectos do proceso inflacionista desenvolvido ó longo da segunda metade dos corenta. A explotación dos tranvías era cada vez menos rendible³⁵ a pesar dos aumentos nas tarifas e a contención da quilometraxe porque a caída na billetaxe estaba arrastrando á recadación mentres que os gastos seguían comportándose de forma máis ben rixida³⁶, polo que os traballos para a substitución dos tranvías se aceleraron e en 1949 inaugurouse o primeiro traxecto servido por trolebuses, ó longo da rúa de Juan Flórez dentro da liña de Porta Real a Monelos.

A caída na billetaxe do negocio dos tranvías intensificouse coa apertura da primeira liña completa de trolebuses en 1951 e a súa extensión ó resto da rede urbana (figura 9), e aínda que o negocio dos tranvías entrou en perdas en 1951 a marxe de explotación puido salvarse gracias ó excelente desempeño mostrado polas liñas de trolebuses (figura 10).

A insuficiencia de tarifas levou á Compañía a facer consta-lo seu dereito a abandona-la liña de Sada e reservarse a recuperación do material, aínda que finalmente se aceptou mante-la actividade ata decembro de 1953 a cambio dunha actualización do 60%. Entre 1953 e 1954 a ocupación dos coches contraeuse un 50% polo efecto combinado do aumento das tarifas e o establecemento do sistema de tarifa única nas liñas urbanas, penalizador dos percorridos máis curtos, e a liña de Sada devolveu un ROI do -11% polo que, acolléndose a un

³⁴ Un 33% en pesetas correntes, pero menos do 3% a prezos constantes.

³⁵ O ingreso por quilómetro cedeu un 22% entre 1946 e 1951 e o ingreso por viaxeiro case un 12% en pesetas constantes, e o coeficiente de explotación medrou case cincuenta puntos porcentuais no mesmo período.

³⁶ Probablemente a causa última deste precoz declive atópase no carácter fixo de moitos dos gastos de explotación, que socavaron a rendibilidade do negocio cando o nivel de actividade e o ingreso se reduciron. A empresa esperaba reduci-los custos variables de explotación estabilizando a quilometraxe, pero o peso doutros capítulos como os gastos de persoal non permitiu reaxustar completamente a estrutura de custos.

plan de incentivos deseñado polo goberno, a Compañía solicitou e obtivo en 1956 autorización para substituíla por unha liña de autobuses, que foi inaugurada ese mesmo ano³⁷.

Figura 9.- Billetaxe das liñas de tranvías (1940-1961)

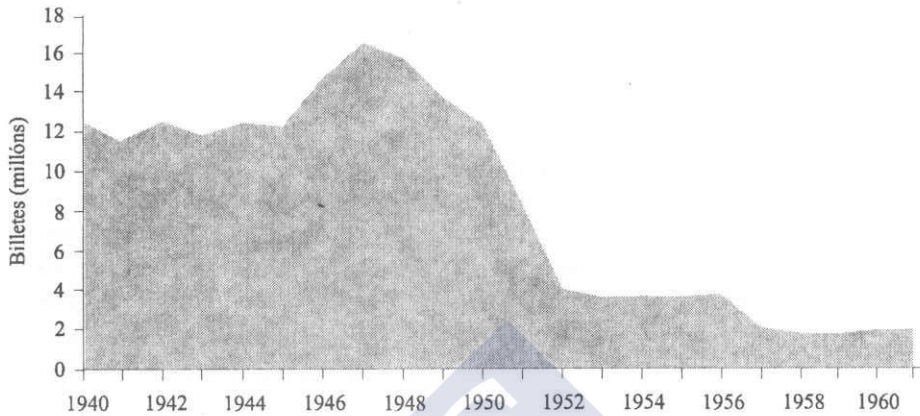
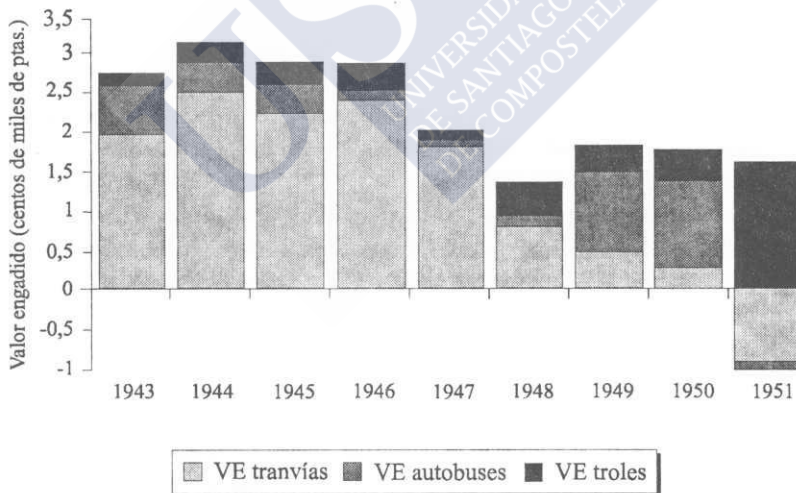
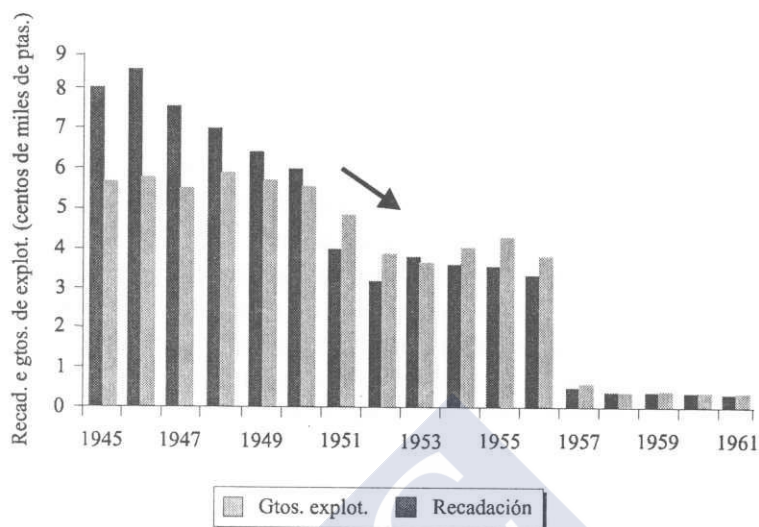


Figura 10.- Valor engadido por cada negocio a prezos constantes do ano 1913 (1943-1951)³⁸



³⁷ Sabemos que todo o material da liña de Sada foi redistribuído no resto das liñas da Compañía ou alleado, pero nada podemos afirmar sobre o grao de recuperación do investimento xa que nin as Contas de Resultados nin as Memorias dan conta del.

³⁸ Dende 1952, coincidindo coa introducción do novo modelo de Balance, a Compañía modifica a súa Conta de Resultados e presenta de forma agregada os resultados da explotación das liñas de autobuses, trolebuses e tranvías, cortando a serie desagregada por negocios que mantiña dende 1941. Con todo, é claro que os autobuses representaron unha proporción crecente do valor engadido en prexuízo dos tranvías.

Figura 11.- Ingresos e gastos de explotación en pesetas constantes de 1913 (1945-1961)

Unha vez comprobada a rendibilidade dos trolebuses, o seu uso estendeuse ó resto de liñas urbanas dende a segunda metade dos 50 á vez que, atendendo ás demandas dos veciños e ó crecemento da cidade, se crearon novas liñas, de forma que en 1957 quedaba en servizo só a liña da Praza de Mina a Cidade³⁹, que foi substituída en 1962 por unha liña de trolebuses.

CONCLUSIÓNS E DESENVOLVEMENTO

Aínda que a Compañía nacera co obxectivo claro de electrificar coa maior brevidade posible as súas liñas, explotou a tracción de sangue durante unha década debido á falta de medios financeiros, arrastrada dende a súa constitución, escasa iniciativa da burguesía local e á indiferencia dos xestores belgas durante o breve período de cesión. Recuperada a Compañía intentouse unha nova ampliación de capital, que permitiu a apertura dos primeiros tramos electrificados a partir de 1913, e xa na década dos vinte, superada a crise política española e os problemas para a importación de equipos, creouse unha rede tranviaria urbana relativamente ampla complementada cun servizo periférico con tracción eléctrica funcionalmente análogo ós actuais trens de proximidades, perseguindo un dobre obxectivo: dende o punto de vista operativo, impulsa-lo desenvolvemento da Conta de Resultados mediante a adquisición dunha base sólida de usuarios e converterse no principal medio de distribución para os produtos das industrias conserveiras da comarca; estratexicamente, a liña proporcio-

³⁹ Da documentación analizada infírese que esta liña estaba aberta ó tráfico non pola súa rendibilidade económica senón pola súa utilidade social, e que existía a intención clara de substituír nela os tranvías por trolebuses así que como as circunstancias técnicas e económicas o permitisen.

náballe, sobre calquera eventual rival ferrolán ou brigantino, unha posición de vantaxe que lle serviría de base para a creación, no futuro, dunha rede de comunicacións ferroviarias en toda a provincia da Coruña.

Sen embargo, e a pesar das sucesivas ampliacións de capital, os recursos propios foron insuficientes en relación á magnitude do investimento ata ben entrados os 40, de forma que a Compañía recurriu a repetidas emisións de renda fixa que elevaron notablemente o seu endebedamento; o peso das cargas financeiras provocou ó longo dos anos vinte un efecto de panca financeira negativa xa que o custo do endebedamento superou rendibilidade sobre os activos, afectada polo estancamento da explotación, e reduciu notablemente a rendibilidade final dos accionistas. Finalmente, a Conta de Resultados quebra en 1936 polo efecto combinado das cargas financeiras e a contracción do resultado de explotación e, aínda que se recuperou con firmeza xa a finais da década, o Consello iniciou as xestións para substituí-los tranvías por autobuses á vez que abordaba unha fonda reestruturación para reordena-lo patrimonio da empresa e mellora-la súa situación financeira: reforzáronse os recursos propios coa conversión total da débeda en circulación, elimináronse os desequilibrios de prazos no activo e no pasivo e optimizouse a estrutura de custos de explotación. A pesar de que as primeiras xestións se orientaran cara ós autobuses, as dificultades xurdidas para importar automóviles e obter carburantes e repostos fixeron que a Compañía optase pola progresiva introducción dos trolebuses en tódalas liñas urbanas en prexuízo dos tranvías, abandonándose a súa explotación definitivamente en 1962.

Pretendemos afondar no noso estudio mediante a aplicación metodolóxica DEA (Data Envelopment Analysis ou análise da envolvente de datos), que xa foi empregada con resultados moi positivos na avaliación da eficiencia dos servicios públicos en España.

BIBLIOGRAFÍA

- ALVARGONZÁLEZ, R.M. (1990): *Los tranvías de Gijón*. Gijón: Compañía de Tranvías de Gijón.
- BARREIRO FERNÁNDEZ, J.R. (1986): *Historia de la ciudad de La Coruña*. A Coruña: La Voz de Galicia.
- BRODER, A. (1976): "Les Investissements Étrangers en Espagne au XIXe Siècle: Méthodologie et Quantification", *Revue d'Histoire Économique et Sociale*, LIV, pp. 29-62.
- CAVA MESA, B. (1990): *Historia del tranvía urbano en la villa de Bilbao (1884-1954)*. Bilbao: Ayuntamiento de Bilbao.
- COMÍN, F.; MARTÍN ACEÑA, P. (1991): *Historia de la empresa pública en España*. Madrid: Espasa Calpe.
- FERNÁNDEZ PIRLA, J.M. (1967): *Teoría económica de la contabilidad*. Madrid.
- NÚÑEZ ROMERO-BALMAS, G. (1995): "Servicios urbanos colectivos en España durante la segunda industrialización: Entre la empresa privada y la gestión pública"; en F. Comín e P. Martín Aceña: *Empresas y empresarios en la historia de España*.
- OJEDA EISELEY, A. DE (1988): "Índices de precios en España en el período 1913-1987", *Estudios de Historia Económica*, N. 17. Madrid: Banco de España, Servicio de Estudios.
- PRECEDO LEDO, A. (1990): *La Coruña. Metrópoli regional*. Fundación Caixa Galicia.
- SENÉTERRE, A. (1983): *Contabilidad e inflación*. Bilbao: Deusto.