

INFORMACIÓN FINANCIERA EN ESPAÑA DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XX. LAS CUENTAS ANUALES DE LA SOCIEDAD DE TRANVÍAS ELÉCTRICOS DE GRANADA

FINANCIAL REPORTING IN SPAIN DURING THE FIRST HALF OF THE TWENTIETH CENTURY. BALANCE SHEET SERIES OF THE TRANVÍAS ELÉCTRICOS DE GRANADA COMPANY

Gregorio Núñez

Dionisio Buendía

RESUMEN

A lo largo de su historia centenaria la sociedad de Tranvías Eléctricos de Granada ha mantenido una clara estabilidad en la estructura de las cuentas anuales que año tras año presentó al mercado. Entre 1904 y 1972, dicha continuidad sólo se vio afectada por un par de etapas de cambio técnico-contable que coinciden con significativos cambios en la estrategia y en la estructura de la Sociedad. El estudio a largo plazo de dichas series proporciona una interesante vía de penetración en la historia del sector así como en el estudio de las prácticas contables aplicadas por una Sociedad que se llegó a contar entre las más importantes del sector en España.

ABSTRACT

Year after year, throughout its centennial history, the Tranvías Eléctricos de Granada Co. has maintained clear stability in the balance sheets it has presented to the market. Between 1904 and 1972, this continuity was only interrupted on two occasions, both coincident with significant changes in the society's strategy and structure. The long term analysis of this serial history provides an interesting insight into the study of the tram sector and, in particular, into the real accountancy practices applied by a Society which came to be one of the most important tram companies in Spain.

PALABRAS CLAVE:

Historia de la Contabilidad, historia de la empresa, España, Servicios municipales, Siglo XX, Transporte urbano, Tranvías

KEY WORDS:

Accounting history, business history, Spain, 20th century, tramways, transport, urban services

Introducción

A principios del siglo XX se produjo en España una vigorosa expansión económica y una enérgica difusión de las sociedades anónimas como forma organizativa de las empresas, especialmente importante para aquellas empresas destinadas a alcanzar un gran tamaño y notable duración y que, para ello, habían de recurrir regularmente a los incipientes mercados de capital. Los ferrocarriles habían sido los adelantados en dicha materia durante más de cuarenta años ya y, junto a ellas, sus hermanas menores, las compañías de tranvías urbanos y las empresas eléctricas. En dicho proceso se produjo también la formación y la expansión de los mercados de valores que se adaptaron a la contratación regular de títulos privados (Núñez, 1999).

Es obvio que las sociedades anónimas pueden usarse de forma muy parecida a cualquier otra sociedad mercantil de carácter personal, más comunes y más fáciles de gestionar y sometidas a menos requisitos legales que las anónimas. Pero podían también aplicarse a estrategias muy diferentes, inalcanzables para aquellas y en particular a la oportunidad de generar títulos susceptibles de ser negociados. Como todo en el mundo de la empresa, la diferencia radica en la estrategia adoptada, que marca la estructura a establecer para alcanzar los objetivos empresariales [v. Chandler, 1962]; si se deseaba hacer participar a pocos socios, normalmente íntimos y hasta parientes cercanos, o si, por el contrario, se pretendía dar entrada a muchos y variados accionistas, acaso desconocidos entre sí; en síntesis, si se aspiraban a mantener toda la iniciativa en manos de unos pocos socios fundadores o a procurarse un accionariado amplio y disperso en busca en este caso de una modalidad de financiación que no quedaba al alcance de otros modelos societarios. En este último caso era inevitable recurrir al “mercado” de capitales, entonces emergente, con la peculiaridad de que a menudo dicho mercado era aún inexistente o se encontraba en fase incipiente de formación.

En cualquier caso es claro que una sociedad que aspirase a colocar sus acciones entre inversionistas ajenos al núcleo de los fundadores y gestores de la empresa ha de aplicar medidas informativas susceptibles de facilitar una valoración pública suficientemente precisa de la marcha de la sociedad. Unas medidas que, como es usual en el Derecho mercantil, respondían más a la práctica cotidiana de los negocios que a los imperativos legales formales.

Se dice a menudo que la legislación española en materia de información externa de las sociedades anónimas a finales del siglo XIX era manifiestamente insuficiente y a menudo, incluso, contradictoria. Bien orientada en términos generales –los artículos 157º y 183º del Código de comercio establecían la obligación de publicar regularmente los balances de tales sociedades– dicho principio era escasamente aplicado por las sociedades industriales y comerciales, hasta el extremo de que ni siquiera *“ha tenido que caer en desuso, porque jamás ha sido llevado a la práctica”*, como explicó en 1906 el abogado y diputado gerundense Salvador Raventós (Raventós Clivilles, 1906). A menudo se ha interpretado dicha práctica, y otras afines, como un exponente del atraso español y del mal funcionamiento de las instituciones y de los negocios en la España liberal. Pero el autor citado explicó la situación con mayor detalle y la interpretaba de una forma mucho más positiva. Procedente, dice, del artículo 8º de la ley de 28 de Enero de 1856, el Código de comercio prescribía la obligación de publicar balances mensuales de cada Sociedad en activo. Pero el antecedente de 1856 se refería a las Sociedades de Crédito y la norma fue rigurosamente aplicada por dichas

instituciones –como puede apreciarse simplemente consultando la prensa de la época, oficial, local o simplemente especializada en temas mercantiles– dado que, entre otras razones referentes al propio crédito, son «las únicas que pueden formar un balance fiel a la vista simple de sus libros» (*Ibíd.*). Pero, ya de antiguo, la generalización de la sociedad anónima para, por ejemplo, ejecutar o explotar grandes proyectos de obras públicas –cuyo modelo histórico es, por supuesto, el ferrocarril– llevó a la ley a imponer una obligación informativa más matizada y accesible, limitada a la publicación oficial de un único balance resumen anual (v. ley 11 de Julio de 1856). Pese a ello el Código de comercio de 1885 acogió y aparentemente generalizó lo dispuesto en la ley de Sociedades de Crédito, aunque no sin contradicciones; de este modo, en adelante:

“ ... con la aquiescencia de la autoridad, la práctica ha explicado el alcance de aquel artículo; tranzando una imborrable distinción, las Sociedades para las cuales se dictó aquel precepto, han procurado una publicidad frecuente, que aún sin aquel hubieran seguido, y le han dado cumplimiento, y en cambio todas las demás, a las cuales no afecta, han hecho caso omiso de la regla que contiene. Por si cupiere alguna duda, la desvanece la imposibilidad absoluta de que una Sociedad industrial o mercantil pueda mensualmente formar un verdadero balance [...] sin la interrupción continua de los negocios, sin la paralización, en suma, de aquella operación, se practique más que anualmente, y sólo, por tanto, cada ano se publiquen los resultados que tal operación revele» (*Ibíd.*).

Por lo tanto, la disposición establecida en el artículo 157º del C.c. fue generalmente ignorada y sólo la emergencia masiva de las sociedades anónimas a principios del siglo XX, las innovaciones fiscales de la época –concretamente el establecimiento de la Contribución de Utilidades en 27 de Marzo de 1900– y a la creciente profesionalidad de la teneduría de libros y de la inspección fiscal [v. Ministerio de Hacienda (España) 1904] exigió una rectificación a la que responde la iniciativa del diputado Raventós que estamos comentando. En términos sistémicos, pues, incluyendo en un todo la ley vigente y la práctica real de los agentes económicos, puede sostenerse que, más que un indicador de corrupción y/o que una prueba del deficiente funcionamiento de las instituciones, la situación descrita responde más bien a una creciente vitalidad y, consiguientemente, a mayores exigencias de rigor jurídico y contable, tanto en el terreno práctico como en el conceptual.

Además de que los plazos dispuestos en la ley respondían mal a las necesidades de la vida mercantil, las disposiciones legales eran, además, excesivamente generales y técnicamente imprecisas, de modo que prácticamente cualquier extracto contable podía parecer suficiente para atender formalmente los requisitos legales. Y podían hacerlo sin garantía ninguna y, a menudo lo hacían, con manifiestos errores de concepto, susceptibles de proporcionar una imagen totalmente deformada del estado real de la sociedad en cuestión¹. No es pues de extrañar que en la España de 1900 hubiera ya un serio debate entre especialistas, tanto empresariales como del sector público, en el sentido de perfeccionar los requisitos de la información contable que las sociedades anónimas habían de proporcionar al mercado, lo que queda de manifiesto en la prolija casuística levantada por las obligaciones fiscales generadas por la aplicación de la Tarifa 3ª de la citada Contribución de Utilidades.

¹ Ver el análisis de José María G. Ducazcal y los abusos cometidos por algunas sociedades del sector eléctrico emergente en García Ducazcal, 1897. Sobre el sector eléctrico incipiente v. Núñez, 1994.

Pero conviene recordar que en España como en cualquier otro país el tema de la información contable, incluidos los resúmenes de las cuentas anuales a proporcionar a los accionistas y acreedores era concebido entonces como un verdadero secreto de empresa; que los directivos aspiraban a retener toda la información realmente significativa –incluso fondos ocultos, al margen de la contabilidad general– y que el entorno empresarial y hasta fiscal toleraba, por no decir que requería, dichas actitudes, lo que se aprecia claramente en lo mucho que se tardó en perfeccionar la práctica de la auditoría y en introducir una reglamentación rigurosa, homogénea y obligatoria en la materia.²

En estas condiciones, la vía de análisis que se nos presenta como más adecuada para conocer la práctica contable efectiva es describir y estudiar en detalle la información que ciertas empresas relevantes consideraron útil y necesario aportar al mercado para cumplir tanto las obligaciones legales como también los requerimientos de inversionistas e intermediarios (Banca, brokers, corredores, prensa especializada y tantos otros) como contrapartida a la posibilidad de buscar en él financiación a largo plazo por medio de la colocación entre el público de acciones y de obligaciones. ¿Cuales fueron en la práctica los usos informativos habituales practicados –en principio libre y espontáneamente– por las empresas? ¿Cómo se adaptaron al cambio de sus situaciones respectivas? Es ésta la vía de análisis propuesta por McCartney y Arnold y –a falta de ulteriores estudios que nos permitan introducir una perspectiva comparatista con otras sociedades o grupos de ellas– ha resultado notablemente ilustrativa en el terreno de la historiografía contable norteamericana (McCartney, S. y Arnold, A. J., 2000).

Nuestro objetivo es, por el momento, más modesto. En las páginas que siguen nos proponemos realizar un análisis detenido de las series conservadas de memorias anuales de la sociedad de Tranvías Eléctricos de Granada (en adelante TEGSA), compañía hoy día ya centenaria, que a lo largo de su dilatada historia se vio sometida a severos cambios que supusieron importantes fases de ruptura, seguidos por largos periodos de normalidad contable e informativa. Todo ello debería conducirnos en un futuro, tras extender el estudio a otras varias sociedades, aproximarnos al concepto de normas o modelos espontáneos surgidos de la práctica empresarial en relación a la presentación de las cuentas anuales y, tras una comparación sistemática con otros casos a elaborar más adelante, a la determinación, en su caso, de la mejor práctica informativa contable seguida por las sociedades españolas antes de la guerra civil.

Conviene recordar que la empresa de que nos ocupamos pertenece a un sector –los servicios públicos en régimen de concesión reversible al Estado o a los municipios–, que se cuentan entre los más y más tempranamente se vieron regulados por disposiciones públicas, legales y concesionales unas, impuestas por el Estado, o establecidas otras por los

² Hay que esperar hasta 1929 para que un Real Decreto reconociera la necesidad de establecer una inspección de los balances y cuentas sociales de forma obligatoria, en línea con los adelantos realizados en dicha materia en otros países. Para entonces, decían, «las necesidades de la vida moderna, con aumento creciente de la unión de capitales en forma de Sociedades anónimas obligan [...] un paso decisivo hacia la completa eficacia de los medios posibles de protección del ahorro nacional» Ministerio de Economía Nacional (España) 1929. La discusión pública de las cuentas de las compañías de ferrocarriles y las subvenciones estatales que recibían representan un aspecto más, probablemente muy influyente, de dicha profesionalización emergente. Al respecto v. Martínez Vara y De los Cobos, 2007.

Ayuntamientos a los que en buena medida correspondía la inspección de los servicios concedidos. Además, al estar obligadas a la reversión de sus activos al final del plazo de concesión, las sociedades explotadoras de servicios municipales hubieron de extremar el rigor contable y distinguir claramente los activos, así como los gastos de mantenimiento y los procesos de amortización.

Tranvías Eléctricos de Granada, aproximación histórica

Tras varios intentos fallidos para implantar el tranvía en Granada, que se remontan hasta la época de la llegada a la ciudad del primer ferrocarril, el adelanto llegó a ser realidad entre 1904 y 1907 gracias a TEGSA. La sociedad había sido creada a finales de 1903 por Nicolás Escoriaza y Fabro (Núñez, 2000), un industrial y promotor establecido en Zaragoza que hizo de la compra e instalación de compañías tranviarias y ferrocarriles de vía estrecha una auténtica especialidad profesional en el marco de la electrificación incipiente (Núñez, 1993 y 1994). Concluida la instalación y hasta algunos negocios complementarios en el terreno de la promoción inmobiliaria en la ciudad y en otros puntos de Andalucía, Escoriaza se retiró de Granada y pasó la dirección de la empresa a uno de sus hombres de confianza, Alfredo Velasco Sotillos (Núñez, 2005) y el control de la sociedad a un grupo afín de inversionistas extranjeros, representado por Eduardo Weibel de Manoel.

A la vista de los malos resultados de la explotación del tranvía urbano recientemente instalado, TEGSA diseñó en 1912 y ejecutó hasta 1924 un plan de expansión suburbana que llevó sus redes a abrirse en abanico desde la ciudad de Granada hacia los principales pueblos de su rico entorno agrícola e industrial. Con el tiempo, terminó por cristalizar un pequeño grupo financiero-industrial en torno a la Sociedad, que pronto diversificó sus iniciativas en los sectores eléctrico, azucarero y químico y que hemos designado como “Grupo de Canalejas, 3” (Núñez y Castellano, 2001) y que alcanzó una notable ejecutoria financiera e industrial durante los años Veinte.

A principios de los años Veinte y a punto de concluir el plan de expansión de 1912, TEGSA asumió un ambicioso plan de desarrollo regional cuyo objetivo principal fue establecer un enlace directo entre la ciudad de Granada y el puerto de Motril, cuya construcción estaba por concluirse. Alargaron pues sus líneas férreas hacia la costa y llegaron a Dúrcal, pero, incapaces de proseguir la instalación por el coste desmesurado de las infraestructuras, optaron por ejecutar el tramo final en forma de cable aéreo destinado en exclusiva al transporte industrial. La promoción de dicho cable llevó a la sociedad desde 1926 a diferentes iniciativas y entre ellas a intervenir directamente en la industria azucarera local por medio de una idea innovadora que ya aplicaba con éxito en Adra el “Grupo de Canalejas, 3”: la utilización de las fábricas para moler tanto caña como remolacha sucesivamente. En dicho proceso el cable aéreo a Motril vendría a operar como eslabón central entre los cañeros de la costa y la fábrica azucarera que arrendaron con dicho propósito en la Vega de Granada. Contemporáneamente se incorporaron al Consejo de TEGSA significativos inversores y financieros españoles, concretamente, Juan Manuel de Urquijo y algunos representantes de la sociedad General Azucarera de España.

Pero la coyuntura no resultó favorable. La crisis económica a partir de 1930 dio al traste con la aventura industrial de TEGSA y generó pérdidas de tal consideración que, al no poder llegar a un acuerdo con los obligacionistas locales, la Compañía hubo de presentar la

suspensión de pagos e iniciar un largo proyecto de reorganización en el que hubieron de liquidar apresuradamente las inversiones azucareras y otros activos marginales, para volver a centrarse, no sin dificultades, en la parte central de su negocio societario, el transporte de pasajeros en Granada y su periferia suburbana. Para ello contrataron a un nuevo director general, Luis Soria, considerado como uno de los principales expertos del país en la gestión de empresas de tranvías. Pero las iniciativas de salvamento no prosperaron. Soria falleció poco tiempo después de asumir su nuevo cargo en Granada y el proyecto de reorganización financiera que se presentó a los accionistas y obligacionistas fue impugnado con éxito por un grupo minoritario de obligacionistas locales, lo que hizo imposible conseguir nuevos créditos y frustró un saneamiento financiero rápido de la Sociedad, que tal vez hubiera permitido normalizar pronto la situación. Lejos de ello, el régimen de suspensión de pagos se prolongó hasta 1943, de modo que la Sociedad hizo frente a la guerra civil en muy malas condiciones. Hasta aquí, lo que entendemos como primera fase de la historia de TEGSA. Describamos rápidamente la segunda.

En 9 de Agosto de 1943 se logró por fin un acuerdo con los obligacionistas que permitió normalizar la marcha de la Sociedad. Las obligaciones existentes y algunas deudas anteriores fueron convertidas en acciones preferentes, con derecho a dividendo y a designar una parte significativa del Consejo de administración, así como con el derecho a ver reembolsadas sus acciones por la Sociedad con cargo a los remanentes de los beneficios que no se distribuyeran³. Las antiguas acciones sufrieron una fuerte quita y se transformaron en acciones ordinarias nuevas, sin derecho a dividendos por toda la duración del convenio, pero con el derecho a participar en la dirección de la empresa y, sobre todo, con la expectativa de recuperar gradualmente un peso creciente en el control de la Sociedad, conforme las acciones preferentes fueran gradualmente amortizadas. Sin duda que el acuerdo fue diseñado con el objetivo de asegurar la estabilidad de la compañía frente a cualquier evento pernicioso, pero también con el convencimiento de que el núcleo de su negocio sería capaz de sanear las pérdidas y de dar por concluida la excepcionalidad en pocos años. Pero en adelante la cosa no fue así; la coyuntura y la política económica de los difíciles años Cuarenta alargaron desmesuradamente esta etapa, de modo que sólo bien avanzada la década siguiente comenzaron a hacerse realidad las amortizaciones de las acciones preferentes, realidad significativa, pero nunca completada.

Una última crisis, esta vez política e institucional, marcó los últimos años de la explotación del tranvía en Granada y su entorno suburbano durante los años Sesenta. Tanto las autoridades locales como estatales tomaron medidas que a la postre la influyeron muy negativamente en las expectativas de negocio; por un lado, el Ayuntamiento de Granada rescindió la concesión del servicio de transporte urbano en 1962 para dársela, en régimen de exclusiva, a una nueva sociedad –Transportes Rober S.A. una empresa de Madrid que, a diferencia de TEGSA, resulta aún extraordinariamente opaca para los historiadores–, que lo explotaría por medio de autobuses. Por otro lado, a lo largo de los años Sesenta la política del Gobierno en esta materia cambió, así como la actitud oficial frente a los tranvías. Incapaz de

³ Se crearon 46.000 acciones ordinarias de cien pesetas nominales cada una en representación del capital anterior a la crisis y otras 67.036 acciones preferentes de 300 pesetas nominales procedentes de las obligaciones y créditos existentes.

asumir un incremento de tarifas suficiente, que hubiera puesto a las empresas subsistentes del sector en condiciones de invertir y de modernizarse una vez más, el Gobierno optó por remedios, créditos y subvenciones de impacto limitado y arbitrario; a la postre, no lograron evitar la obsolescencia del servicio tranviario en las principales ciudades españolas y sus periferias suburbanas. Más bien al contrario, lo exacerbaron pues a la política propiamente industrial vino a añadirse la política laboral, teñida de pseudo-progresismo con tintes socialdemócratas: en 1965 las Reglamentaciones laborales del sector establecieron unas condiciones profesionales y salariales del todo inasumibles para una sociedad como TEGSA (Ministerio de Trabajo, España, 1965). De este modo el final del servicio tranviario en Granada estaba ya cercano de forma prácticamente inevitable. En 1972 el Estado se hizo cargo de la explotación de las instalaciones aún operativas por medio de FEVE y otorgó a TEGSA nuevas concesiones, paralelas a las anteriores, que le permitieron proseguir el servicio por medio de autobuses, lo que sigue haciendo con éxito en la actualidad.

Evolución de la estructura de las cuentas de TEGSA

A) Primera Etapa: de servicio urbano a holding industrial

Conforme a los imperativos legales y a la práctica societaria habitual, TEGSA presentó regularmente a sus accionistas y a la inspección fiscal las memorias anuales al uso, en las que se recogían el Balance a fin de cada ejercicio y la Cuenta de Resultados del mismo. Entendemos que la estructura de la información sintética facilitada a los accionistas respondía a las necesidades y objetivos del Consejo de administración, de modo que un estudio de dicha estructura y de sus principales momentos de cambio debería arrojar luz sobre las estrategias adoptadas y los criterios de gestión seguidos para alcanzarlas.⁴

En la Secretaría general de la Sociedad granadina sólo hemos podido localizar las memorias anuales impresas conservadas a partir de 1912, lo que nos coloca en la segunda etapa de la historia societaria. No hemos podido encontrar tampoco anuncio oficial ninguno de fecha anterior donde se recoja el Balance que hubiera debido aparecer publicado anualmente al menos en la *Gaceta de Madrid*.⁵ Lo dicho sugiere una práctica consciente por parte del gerente y prácticamente accionista exclusivo de TEGSA en esa etapa, Nicolás Escoriaza, una situación que ya en 1905 criticó la *Revista de Economía y Hacienda*, de Madrid (Emisión de acciones de tranvías, 1906). Pero, a pesar de que no consta la publicación de los Balances ni la impresión de las Memorias anuales anteriores a 1912, sí que se ha podido acreditar el cumplimiento de la obligación de redactar dichas Memorias y cuentas desde el primer ejercicio (Acta ... 1905), por lo que cabe pensar que tal vez circularan sólo

⁴ Aunque las tablas aparecen con los valores correspondientes a cada año, el interés del análisis se centra sólo sobre la clasificación establecida siendo las cifras correspondientes un mero indicador de la importancia de cada cuenta y de la coherencia interna de todo el sistema de cuentas.

⁵ Tampoco de las sociedades Tranvías de Zaragoza o Tranvía de Cádiz a San Fernando y la Carraca, que pertenecieron al mismo grupo empresarial. Cabe pensar, por tanto, que fuera una práctica habitual de Nicolás Escoriaza que, pese a su ilegalidad, no parece que tuviera negativas consecuencias para su reputación como gestor. Habrá que expurgar a fondo la prensa de Zaragoza, donde el grupo tuvo su sede aparente, para ver si allí fueron impresos y divulgados los datos en cuestión.

manuscritas entre los miembros del Consejo de administración y que fueran facilitadas a la inspección de Hacienda y a personajes afines a la Sociedad, participantes en la red de contactos sociales y mercantiles de la familia Escoriaza (Núñez, 2000). No parece, pues, que Escoriaza pretendiera aún acceder al mercado financiero formal, sino, todo lo más, al crédito bancario o al apoyo de grupos industriales locales –zaragozanos– y foráneos –grandes empresas eléctricas como la Thomson-Houston (Memoria de la compañía Ibérica de Electricidad Thomson-Houston, 1905)– directamente interesados en la promoción de negocios tranviarios. Es este un tema que por el momento se nos escapa. En cualquier caso los resultados del *modus operandi* del promotor parecen satisfactorios y, en Octubre de 1906, informaba al Consejo de administración de que la emisión de un millón de pesetas en acciones nuevas había sido suscrita con creces y que habían tenido que recurrir incluso al prorrateo de los títulos disponibles entre todas las solicitudes (Acta... 1906). Es claro que el distrito financiero de Zaragoza manifestaba ya entonces su plena aceptación de la iniciativa y de las prácticas contables del promotor del negocio. Un negocio que, al decir del propio Escoriaza, no sólo ofrecía ya buenos resultados, sino que se estaba definiendo como un conglomerado diversificado –construcción, servicios de transporte urbano, alumbrado, energía eléctrica, promoción inmobiliaria, etc.– centrado en Granada durante algún tiempo, para cuyo desarrollo se imponía anclar solidamente a TEGSA en el mercado local granadino, su ámbito de operaciones, mientras el promotor buscaba nuevos campos de actuación.

Por ello entre 1908 y 1909 la gestión de Escoriaza se orientó hacia una retirada personal, cediendo el mando a un Director técnico de su confianza y el control financiero a un nuevo Consejo de administración que, sin duda, contaba con su entera confianza. Fueron ellos quienes redactaron y aprobaron la Memoria anual del ejercicio de 1912, la primera que conocemos.

Cuadro 1. Balances de Situación de Tranvías Eléctricos de Granada, S.A. (primera etapa).

TRANVIAS ELECTRICOS DE GRANADA S.A.						
Primera etapa						
Resumen de sus Cuentas Anuales						
Balances de Situación (en millones de pesetas)						
	1913	1924	1925	1928	1929	1935
PASIVO						
Capital	3,00	9,45	9,45	9,45	15,12	23,00
Otros recursos propios	0,04	0,56	0,60	0,57	0,60	0,87
Obligaciones	3,34	14,30	14,24	23,72	23,61	23,36
Otros recursos ajenos	0,11	0,58	0,39	4,61	6,00	17,13
Ganancias	0,14	0,59	0,54	0,69	0,75	
Total pasivo	6,62	25,48	25,22	39,03	46,07	64,36
ACTIVO						
Líquido y realizable	0,17	4,65	1,87	0,34	2,10	0,12
Centrales y líneas eléctricas	1,55	2,08	3,34	3,31	3,69	3,98
Material móvil (gastos de primer establecimiento)	0,83	2,29	2,67	3,09	3,63	4,37
Red urbana	2,47	1,35	1,35	1,45		
Línea de Gabia/Alhendín/Dúrcal	0,42	7,68				
Línea de Santafé/Chauchina/Fuente Vaqueros	0,48	1,69				
Línea de Maracena/Atarfe/Pinos Puente		2,15				
Línea de la Zubia/Monachil		1,10				
Línea de Motril		0,02	1,31			
Tranvías interurbanos			1,85	1,95		
FF.CC. Secundarios			11,05	20,90		
FF.CC. Secundarios en construcción			0,37	0,45	1,60	0,70
Líneas en explotación					27,91	33,90
Instalaciones auxiliares	0,34	0,64	0,74	1,55	1,60	2,45
Varios de tranvías	0,18	1,83	0,67	3,54	1,98	0,49
Instalaciones industriales, negocio azucarero					0,66	3,40
Varios del negocio azucarero					2,90	0,10
Activos ficticios	0,18			2,72		7,99
Pérdidas acumuladas						7,06
Total activo	6,62	25,48	25,22	39,30	46,07	64,56

Fuente: Elaboración propia a partir de las Cuentas Anuales de TEGSA

En 1913, año de la primera Memoria conservada, aparecen los tres conjuntos informativos usuales en las compañías gestoras de ferrocarriles y tranvías: el Balance a 31 de diciembre, la Cuenta de resultados del ejercicio y algunos datos funcionales. En dichas cuantas se desglosaban las partidas usuales aunque, claro está, con poco detalle y escasa categorización.

La estructura del Balance a fin de 1913 estaba organizada como sigue: incluía, por el lado del Pasivo, las cuentas de Capital, Obligaciones –que eran las más importantes con mucho– y otras dos cuentas, por lo general de muy escaso importe, que servían para reflejar otras aportaciones, propias y ajenas, y, durante muchos años, las Ganancias, que comentaremos más adelante. Por el lado del Activo, en cambio, la información es mucho más detallada y se desglosa con precisión muy intencionada, si no obligada por la naturaleza del negocio. Las cuentas más importantes eran las que recogían las inversiones realizadas –gastos de primer establecimiento– en la Red urbana (tranvías) y en Material móvil, la Central y las líneas eléctricas, por alguna razón segregada de la primera cuenta citada, las Instalaciones auxiliares y las existencias líquidas en Caja y Bancos. Además de las cuentas indicadas, que probablemente procedían de la etapa Escoriaza, el plan de expansión suburbana de la Sociedad se contabilizó por medio de sucesivas cuentas separadas de nueva creación, abiertas cada vez que se acometía la construcción de una nueva línea y se asumía una nueva concesión administrativa, en los que se anotaban los gastos de primer establecimiento de las nuevas líneas, que los gestores tuvieron mucho cuidado en segregar con toda precisión durante más de una década. De este modo la estructura misma del Activo refleja y mide con detalle la estrategia expansiva seguida por la Sociedad año tras año. Aparecen también otras cuentas de reducido importe para Varios y para Activos ficticios, que no se habían podido amortizar aún con cargo a beneficios y no lo fueron hasta 1922.

Como es habitual, la Cuenta de resultados configura el segundo conjunto informativo. En ella el Haber se segregaba en sólo cuatro cuentas, la más importante de las cuales era la de Ingresos de pasajeros (tranvía urbano), seguida a buena distancia por los Ingresos por mercancías y, aún menores, los Ingresos por la venta de electricidad y los Otros ingresos, que no precisan pero que tienen un importe muy bajo. El Debe, por su parte, se divide en otras cinco cuentas, dos de ellas con importes muy elevados en términos relativos para los Gastos variables y el Servicio de Capital (intereses de las obligaciones), y otras dos muy reducidas para Gastos fijos, la previsión para Impuestos y, durante muchos años, los Beneficios.

Cuadro 2. Cuentas de Resultados de Tranvías Eléctricos de Granada, S.A. (primera etapa).

TRANVIAS ELECTRICOS DE GRANADA S.A.						
Primera etapa						
Resumen de sus Cuentas Anuales						
Cuentas de Resultados (en millones de pesetas)						
	1913	1924	1925	1928	1929	1935
HABER						
Ingresos Viajeros red urbana de tranvías	0,33	0,68	0,66	0,73	n.d.	0,65
Ingresos Viajeros red suburbana tranvías y FFCC. Secund.		0,76	0,81	0,79		0,97
Ingresos mercancías red urbana	0,08	0,16	0,17	0,09		0,01
Ingresos mercancías red suburbana		0,22	0,25	0,73		0,65
Ingresos venta energía	0,06	0,09	0,08	0,11		0,03
Ingresos negocio azucarero						0,00
Otros ingresos	0,01	0,00	0,04	0,00		0,08
Pérdidas						0,00
Total Ingresos	0,48	1,91	2,01	2,44	3,17	2,39
DEBE						
Servicio de capital	0,12	0,49	0,53	0,73	0,95	
Gastos fijos	0,03	0,08	0,08	0,09	0,10	0,27
Gastos variables	0,20	0,69	0,81	0,87	1,37	1,98
Gastos negocio azucarero					v. nota ⁶	
Impuestos	0,02	0,05	0,04	0,05	0,05	0,14
Beneficios	0,14	0,59	0,54	0,69	0,70	
Total Gastos	0,48	1,91	2,01	2,44	3,17	2,39

n.d.: No disponible.

Fuente: Elaboración propia a partir de las Cuentas Anuales de TEGSA

El tercer conjunto informativo, incluye las cifras de tráfico. Es esta magnitud técnica lo más próximo a un *profit warning* moderno en la medida en que permitía a los accionistas y acreedores conocer la evolución “real” de la sociedad y hacer estimaciones razonables de beneficios. La información desglosaba sistemáticamente el número de pasajeros anuales y el de toneladas transportadas, así como el coeficiente de explotación del servicio. Éste coeficiente, que divide los gastos variables por el conjunto de los ingresos, indica el margen que deja la explotación del negocio y, por lo tanto, su capacidad para atender al pago del capital invertido, ajeno y propio. No publicaban, en cambio, las cifras de venta de energía eléctrica cuyos ingresos, en cambio, destacaban claramente en el Haber de la Cuenta de Resultados. Las compañías ferroviarias y tranviarias distribuyeron ampliamente este tipo de información, a diferencia de otras empresas de servicios públicos como las concesionarias de aguas potables, que las omitieron prácticamente por sistema (Matés, 1998).

⁶ La cuenta Gastos del Negocio azucarero sólo aparece en las memorias de 1932 y 1933 con importes de 7,14 y 0,57 millones respectivamente.

Cuadro 3. Estadísticas funcionales de Tranvías Eléctricos de Granada, S.A. (primera etapa).

TRANVIAS ELECTRICOS DE GRANADA S.A.						
Primera etapa						
Estadísticas funcionales						
	1913	1924	1925	1928	1929	1935
Pasajeros tranvías (millones)	1,96	4,52	4,61	5,03	4,19	n.d.
Mercancías (miles de Tm)	48,52	94,50	109,70	110,02	134,99	n.d.
Cable a Motril (miles de Tm)				48,52	79,33	n.d.
M. Kms recorridos (pasajeros tranvías)	0,75	2,15	2,38	2,21	n.d.	n.d.
M. Kms recorridos (mercancías)	0,07	0,08	0,11	0,09	n.d.	n.d.

n.d.: No disponible.

Fuente: Elaboración propia a partir de las memorias de TEGSA

Cuadro 4. Coeficiente de explotación de Tranvías Eléctricos de Granada, S.A. (primera etapa).

TRANVIAS ELECTRICOS DE GRANADA S.A.						
Primera etapa						
Coeficiente de explotación						
	1913	1924	1925	1928	1929	1935
Coeficiente de explotación	0,43	0,36	0,41	0,36	n.d.	0,86

n.d.: No disponible.

Fuente: Elaboración propia a partir de las memorias de TEGSA

Aunque no conocemos la estructura de las cuentas de la etapa anterior parece razonable suponer que fuera muy parecida y tal vez más simple aún que la que acabamos de describir correspondiente a 1913. Todo ello parece claramente orientado a dar a conocer a los accionistas las principales obligaciones contraídas, la inversión realizada en cada una de las diferentes concesiones, su capacidad respectiva para generar ingresos –en cambio, los gastos de explotación se presentan agrupados y no se segregan por líneas– y la moderación relativa de éstos, en condiciones, por tanto, de garantizar una sólida retribución al capital a poco que la evolución del negocio siguiera creciendo con relativa normalidad. Hasta la crisis de finales de los años Veinte, los Beneficios considerados como distribuibles fueron, por términos generales, sólo ligeramente inferiores al conjunto de los gastos variables de la Sociedad. Conviene destacar que estos criterios informativos se mantuvieron operativos sin grandes cambios en el momento en que se consiguió la admisión a cotización oficial de las acciones en la Bolsa de Madrid a partir de 1922, tras un notable proceso de crecimiento interno⁷.

⁷ En un principio la Bolsa de Madrid acogió favorablemente al nuevo valor, que en 1923 alcanzó una revalorización del 25%. Pero la cotización se redujo en adelante y, probablemente, el volumen de operaciones bajó de forma sostenida hasta el extremo de que en 1926 no llegó a casar ninguna operación oficial en la Bolsa de Madrid.

Veamos ahora los cambios introducidos en la estructura de las cuentas a lo largo de la primera etapa. En el Balance, las cuentas del Pasivo no cambiaron, salvo el obvio traslado de la cuenta de Pérdidas y Beneficios a la columna del Activo a partir de 1931. Tampoco se aprecian modificaciones significativas en las cuentas de resultados anuales. Solamente el Activo en el Balance, experimentó una lenta y gradual evolución caracterizada por la adición sucesiva de nuevas cuentas –ya hemos citado la práctica de añadir nuevas cuentas para anotar por separado los gastos de primer establecimiento de las nuevas concesiones– mientras que, en ciertos momentos, se produjeron reorganizaciones y supresiones de las preexistentes con un criterio sistematizador, aunque no carente de sentido de oportunidad. Las Memorias correspondientes a 1925 y 1929 recogen dos momentos críticos en este aspecto. En la primera fecha indicada, correspondiente a la toma de control por Juan Manuel Urquijo y su grupo, se suprimieron las cuentas separadas correspondientes a las diferentes líneas interurbanas –excepto la de Motril, aún en construcción hasta 1927– que se refundieron en sólo dos cuentas; en éstas se diferenciaban los primitivos Tranvías Interurbanos de las líneas ulteriores a 1914, concedidas, a diferencia de las anteriores, como Ferrocarriles Secundarios sin garantía de interés. Hay también una tercera cuenta, más o menos provisional, correspondiente a los Ferrocarriles Secundarios aún en construcción. Aparte de sistematizar y probablemente simplificar el sistema de cuentas, las modificaciones introducidas en 1925 pretenden resaltar un aspecto particularmente crítico para la valoración externa de la Sociedad como es la naturaleza de las concesiones en explotación. Aunque las concesiones de TEGSA fueron tardías y, por lo tanto, se encontraban aún en la primera parte de su vida útil, los años Veinte contemplaron importantes cambios en el conjunto de la industria del transporte urbano en España, lo que sin duda tuvo importantes repercusiones en las Bolsas, nacionales y extranjeras. Muy probablemente los cambios introducidos por Urquijo en la información suministrada a los accionistas tuvieron como objeto adaptarse a las nuevas demandas de los mercados financieros y a facilitar la comprensión del negocio de la Sociedad resaltando la aún dilatadísima expectativa de negocio. La segunda reorganización de las cuentas tuvo lugar en 1929 y presenta un aspecto completamente diferente de la anterior. La crisis societaria generada por la mala marcha del negocio azucarero y una serie de inversiones fallidas relacionadas con él hubieron de ser a toda prisa reflejadas en las cuentas anuales con, aparentemente, cierta imprevisión. Para empezar, en contra del criterio anterior y de lo dispuesto en 1925, refundieron en una sola cuenta las líneas en explotación –excepto los ferrocarriles secundarios aún en construcción– probablemente el proyecto de un cable minero a las minas de El Conjuro, también en buena medida fallido en adelante. Básicamente el negocio principal quedó agrupado en sólo cuatro cuentas, Líquido y Realizable, Centrales y Líneas eléctricas, Material móvil y Líneas en explotación.

En el otoño de 1929 TEGSA decidió entrar directamente en el negocio del azúcar con el arrendamiento de una fábrica azucarera en la Vega de Granada. En adelante la Sociedad, además de impulsar el desarrollo del tráfico por el puerto de Motril y de fomentar el traslado de caña y remolacha desde las vegas litorales, asumió el equipamiento de la fábrica para la molienda de caña y tuvo que operar en primera persona en la compra de caña y remolacha y la financiación de las campañas agrícolas. Por ello hubieron de crear dos cuentas nuevas en 1929, las denominadas Instalaciones industriales (negocio azucarero) y Varios del negocio azucarero. Además, hubieron de establecer cuentas para activos ficticios (en realidad créditos

y anticipos concedidos a los agricultores productores de remolacha y de caña) cuyo papel hay que contraponer a la cuenta Otros recursos ajenos en el Pasivo del Balance (deudas a corto y medio plazo no consolidadas) que, muy reducidas hasta 1925, crecieron a partir de 1926 hasta la suspensión de pagos, que muestran en años sucesivos un comportamiento errático hasta concluir en 1933 con 7,99 millones en Activos ficticios y otros 7,06 millones anotados ya como Pérdidas.

B) Segunda Etapa: Crisis y provisionalidad persistentes

Tras la larga crisis de los años Treinta, TEGSA logró al fin un acuerdo con los acreedores en 1943 que permitió superar una larga etapa de provisionalidad durante la cual sólo el carácter de servicio público de su actividad principal evitó la quiebra pura y simple de la sociedad. La normalidad recuperada supuso que se volvieron a publicar las memorias y las cuentas anuales, que configuran en adelante una nueva serie, que se conserva ya sin interrupción en la Secretaría general de la Sociedad hasta el presente. Aunque la estructura de las cuentas no se modificó mucho, se aprecian algunos cambios que manifiestan la adaptación de la información contable a la nueva situación, lo que puede apreciarse tanto en la estructura de las cuentas como en los importes inscritos en ellas. La intención, en adelante, parece haber sido el poner de manifiesto el cumplimiento del convenio y facilitar su comprobación; un cumplimiento que, lejos de realizarse rápidamente, como era de esperar en un principio, hubo de demorarse durante más de una década a causa de la política y la coyuntura económicas seguidas durante los años Cuarenta. Ante todo el acuerdo se centró en consolidar las obligaciones y evitar que su carga volviera a amenazar la estabilidad de la empresa. Para ello las transformaron en acciones preferentes, con derecho sólo a dividendos aunque con el derecho adicional de ser gradualmente amortizadas, con cargo a beneficios no distribuidos, tan pronto como los resultados lo permitieran. Sólo al final de dicho proceso de amortización las acciones antiguas volverían a ejercer el pleno y libre control de la Sociedad. Las acciones antiguas, tras una severa quita, fueron transformadas en otras nuevas, ordinarias, sin derecho a retribución ninguna durante la vigencia del convenio, pero con capacidad para intervenir en la gestión de la sociedad. En adelante y mientras el convenio de acreedores siguiera vigente quedaría vedada a la Sociedad cualquier nueva emisión de obligaciones

A los efectos que nos interesa el convenio de acreedores de 1943 se tradujo en una ligera poda en la estructura de las cuentas y una quita sustancial en los importes, de modo que el capital nuevo quedó fijado en 24,71 millones de pesetas, resultado de la conversión de los 23,36 millones nominales en obligaciones y de 23,00 millones nominales en acciones anteriores a la crisis. En consonancia con ello vemos que en los Balances sucesivos la cuenta correspondiente a Obligaciones simplemente desaparece. En su lugar se crea en el Activo una nueva cuenta denominada Amortización de Acciones preferentes para atender las condiciones del acuerdo. En ella, desde 1943 y hasta 1949 fueron anotando sumas relativamente modestas hasta un total de 1,57 millones de pesetas. En 1950 esta cuenta fue trasladada al Pasivo con la denominación de Acciones preferentes amortizadas, autocartera destinada a ser amortizada oficialmente una vez terminado el proceso. Contra lo que hubiera cabido esperar al aprobar el

convenio en 1943⁸, la amortización de las acciones preferentes se dilató indefinidamente; el proceso de rescate y amortización empezó modestamente en 1943, prosiguió de forma irregular hasta 1948 y se estancó completamente hasta 1953. Sólo durante los años Cincuenta y tras unas modestas mejoras en las tarifas oficiales las previsiones del acuerdo se ejecutaron con cierto vigor y regularidad hasta estancarse de nuevo, esta vez definitivamente, en 1964. A partir de dicha fecha no volvemos a encontrar nuevas amortizaciones de acciones preferentes dado el empeoramiento de los resultados financieros de la Sociedad.⁹ La cuenta fue suprimida en 1973 como resultado de la transformación de las concesiones y de la transferencia al Estado de la explotación tranviaria.

También se introdujo tras la normalización de 1943 una cuenta de Amortización de primer establecimiento, destinada a preparar a la Sociedad para la reversión de las instalaciones, que ya se consideraba cercana. Pero también esta previsión quedó frustrada en la práctica, como puede apreciarse en la extrema modestia de las sumas consignadas tras muchos años de explotación.

En 1969 aparece una cuenta nueva, denominada Aplicación para la Reglamentación de Ferrocarriles de Uso Público, en la que consignaron un importe de 2,95 millones. En mayo de 1965 el Ministerio de Trabajo estableció una nueva Reglamentación nacional de trabajo que habría de aplicarse a las compañías de ferrocarriles de uso público no integradas aún en RENFE. Esta vez la decisión de TEGSA de 1912 de construir la red suburbana sobre concesiones de ferrocarriles secundarios se transformó en una dificultad insuperable ya que les fue impuesta la obligación de aplicar la nueva reglamentación, que unificaba las reglamentaciones de las diferentes compañías con las de RENFE. En la exposición de motivos de la Orden se invocaba la urgente necesidad de refundir la reglamentación laboral de las pequeñas sociedades ferroviarias aún existentes dado que las compañías ferroviarias

“... han iniciado un progreso técnico que habrán de completar en un futuro inmediato con evidentes repercusiones laborales de origen tecnológico y la necesidad de conseguir una efectiva polivalencia de funciones ... sin la cual toda mejora salarial presente y futura se verla impedida o limitada dado el gran porcentaje que suponen los gastos de personal en cualquier explotación ferroviaria”(Ministerio de Trabajo, España, 1965).

Pero, en la práctica, la disposición citada representó para TEGSA –que poco podría beneficiarse del supuesto cambio tecnológico inminente– una severa elevación del coste salarial y, por tanto, un gravísimo deterioro de la rentabilidad. La decisión fue recurrida en vía administrativa y judicial y, a pesar de que al fin recayó sentencia favorable para la Compañía, la situación se hizo en la práctica irreversible. Por ello se introdujeron nuevos cambios en la estructura de las cuentas, que aparecen ya en la Memoria de 1969. La cuenta de Valores en Cartera quedó entonces prácticamente liquidada y se abrió en el Pasivo la nueva cuenta que

⁸ En 1943 el Beneficio representó un 2,47% del nuevo capital, y ascendió al 4,37% en 1944. Pero, lejos de proseguir su pauta expansiva, los beneficios se estancaron en adelante en niveles muy bajos –incluso negativos en 1949– hasta 1952.

⁹ Para entonces el importe de la cuenta, y la consiguiente amortización del capital ascendía apenas al 45,6% del total a amortizar, un resultado sin duda decepcionante que lastró gravemente un futuro alternativo para la empresa.

hemos mencionado en la cual se anotó una deuda, aún en litigio, por un importe de 2,95 millones de pesetas.

Por su parte, las cuentas del Activo ponen en evidencia el proceso de saneamiento aplicado en 1943 y, muy en particular, el abandono de todo lo relacionado con la aventura

Cuadro 5. Balances de Situación de Tranvías Eléctricos de Granada, S.A. (segunda etapa).

TRANVIAS ELECTRICOS DE GRANADA S.A.				
Segunda etapa				
Resumen de sus Cuentas Anuales				
Balances de Situación (en millones de pesetas)				
	1935	1943	1969	1973
PASIVO				
Capital	23,00	24,71	14,05	14,05
Otros recursos propios	0,87	0,00		
Obligaciones	23,36			
Otros recursos ajenos	17,13	2,59	4,93	13,09
Amortización primer establecimiento		0,00	0,21	
Acciones preferentes amortizadas		0,00	10,66	
Aplicación para reglamentación FF.CC. de uso público			2,95	2,95
Ganancias		0,61		
Total pasivo	64,36	27,73	32,80	30,08
ACTIVO				
Líquido y realizable	0,12	1,85	0,48	1,06
Deudores Varios		1,01		
Centrales y líneas eléctricas	3,98	2,09		
Material móvil (gastos de primer establecimiento)	4,37	2,31	2,21	2,21
FF.CC. Secundarios en construcción	0,70			
Líneas en explotación	33,90	18,16	18,32	18,32
Autobuses			0,13	6,50
Instalaciones auxiliares	2,45	0,92		
Varios de tranvías	0,49	1,16		
Instalaciones industriales, negocio azucarero	3,40			
Varios del negocio azucarero	0,10			
Activos ficticios	7,99			
Pérdidas acumuladas	7,06		11,67	1,98
Valores en cartera			v. nota ¹⁰	
Amortización de acciones preferentes		0,26		
Total activo	64,56	27,73	32,80	30,08

Fuente: Elaboración propia a partir de las Cuentas Anuales de TEGSA

¹⁰ Entre 1955 y 1968 esta cuenta tuvo anotados 5,2 millones, que pasaron a cero en 1969.

industrial de los años Veinte y la concentración en exclusiva en el negocio principal de la Sociedad. Desaparecen, por tanto, las cuentas referentes al negocio azucarero, liquidado apresuradamente durante los años Treinta (Instalaciones industriales, Varios del negocio azucarero) así como las pérdidas acumuladas con dicho motivo (Activos ficticios y Pérdidas acumuladas), mientras que todos los activos no segregables relacionados con el negocio tranviario aparecen anotados en bloque en una única cuenta. Sólo muy tardíamente, en 1965, se creó una cuenta nueva para reflejar las inversiones en una nueva línea de negocio alternativa, los autobuses. Como único rasgo digno de resaltar a lo largo de toda esta dilatada etapa citaremos la supresión en 1955 de las cuentas Centrales y Líneas eléctricas e Instalaciones auxiliares, además de una severa reducción de la cuenta Varios de Tranvías. Simultáneamente abrieron una cuenta nueva denominada Valores en Cartera, con un importe ligeramente superior a los tres anteriormente citados, cambios cuya naturaleza última se nos escapa, aunque probablemente estuviera orientada a mantener separados y a poner en condición liquidable determinados activos fijos susceptibles de evitar la reversión al Estado.

Por su parte, la estructura de las estadísticas funcionales y el coeficiente de explotación no presentan originalidad alguna ni otro cambio que la aparición en 1964 de nuevas estadísticas de tráfico por medio de autobuses –actividad que, una vez más, quisieron mantener claramente separada del negocio anterior–, y la supresión final de las estadísticas referentes a los tranvías en 1972. Sobre el coeficiente de explotación sólo parece necesario subrayar el notorio deterioro respecto a los estándares de los años Veinte, y su gradual pero sostenido empeoramiento a lo largo de toda la época franquista durante la cual las viejas empresas tranviarias, pasaron de ser sociedades capital-intensivas a ser realmente empresas trabajo-intensivas en un proceso trascendental para la supervivencia de los tranvías pero que no podemos tratar en estas páginas (González Ruiz y Núñez, 2004).

Cuadro 6. Cuentas de Resultados de Tranvías Eléctricos de Granada, S.A. (segunda etapa).

TRANVIAS ELECTRICOS DE GRANADA S.A.				
Segunda etapa				
Resumen de sus Cuentas Anuales				
Cuentas de Resultados (en millones de pesetas)				
	1935	1943	1969	1973
HABER				
Ingresos Viajeros red urbana de tranvías	0,65	1,87	0,34	
Ingresos Viajeros red urbana de autobuses			11	
Ingresos Viajeros red suburbana de tranvías y ff.cc. secundarios	0,97	5,48	26,21	
Ingresos Viajeros red suburbana de autobuses			0,63	15,45
Ingresos mercancías red urbana	0,01	0,06		
Ingresos mercancías red suburbana	0,65	0,50	0,00	
Ingresos por transportes combinados, Cable a Motril		0,98		
Ingresos venta energía	0,03	0,03	0,03	
Ingresos negocio azucarero	0,00			
Otros ingresos	0,08	0,08	4,30	0,16
Remanente ejercicio anterior		0,00		
Pérdidas	0,00		11,67	1,98
Total Ingresos	2,39	9,00	43,19	17,60
DEBE				
Servicio de capital		0,60	0,00	
Gastos fijos	0,27	1,61	13,76	2,97
Gastos variables	1,98	4,51	20,99	
Gastos de explotación del cable y almacén de Motril		1,68		
Gastos de autobuses			0,54	11,04
Impuestos	0,14			
Aplicación para reglamentación FF.CC. de uso público			2,95	
Saldo Anterior			4,95	3,58
Beneficios		0,61		
Total Gastos	2,39	9,00	43,19	17,60

Fuente: Elaboración propia a partir de las Cuentas Anuales de TEGSA

¹¹ De forma necesariamente provisional, TEGSA intentó iniciar la sustitución de su servicio de tranvías por otro de autobuses en ciertas líneas necesitadas de reformas urgentes. Sin duda la experiencia facilitó más tarde la decisión de asumir la transformación en servicio de autobuses.

Cuadro 7. Estadísticas funcionales de Tranvías Eléctricos de Granada, S.A. (segunda etapa).

TRANVIAS ELECTRICOS DE GRANADA S.A.				
Segunda etapa				
Estadísticas funcionales				
	1935	1943	1969	1973
Pasajeros tranvías (millones)	n.d.	17,18	6,97	
Pasajeros autobus (millones)			0,04	2,87
Mercancías (miles de Tm)	n.d.	82,33	0,02	
M. Kms recorridos (pasajeros tranvías)	n.d.	2,63	1,88	
M. Kms recorridos (pasajeros autobús)			0,04	0,78
M. Kms recorridos (mercancías)	n.d.	0,26	0,00	

n.d.: No disponible.

Fuente: Elaboración propia a partir de las memorias de TEGSA

TEGSA a través de sus estados económico-financieros.

Este apartado presenta un doble objetivo. Por una parte, realizar un análisis dinámico de la situación patrimonial, financiera y económica de TEGSA y, por otra, comparar la información elaborada por esta Sociedad con otras empresas del mismo sector con el fin de poder desarrollar en el futuro un análisis espacial. Al representar este trabajo una primera incursión sistemática y completa en las cuentas de TEGSA, dichos análisis son de carácter básicamente descriptivo y aspiran tan sólo a poner en evidencia el interés para los estudios históricos de las técnicas del análisis financiero y, a la inversa, identificar las peculiaridades que el análisis histórico de empresas y situaciones pasadas puede ofrecer a los analistas contemporáneos. En consecuencia, en las páginas que siguen expondremos brevemente un análisis patrimonial a largo plazo de la Sociedad, seguido de un estudio financiero más detallado.

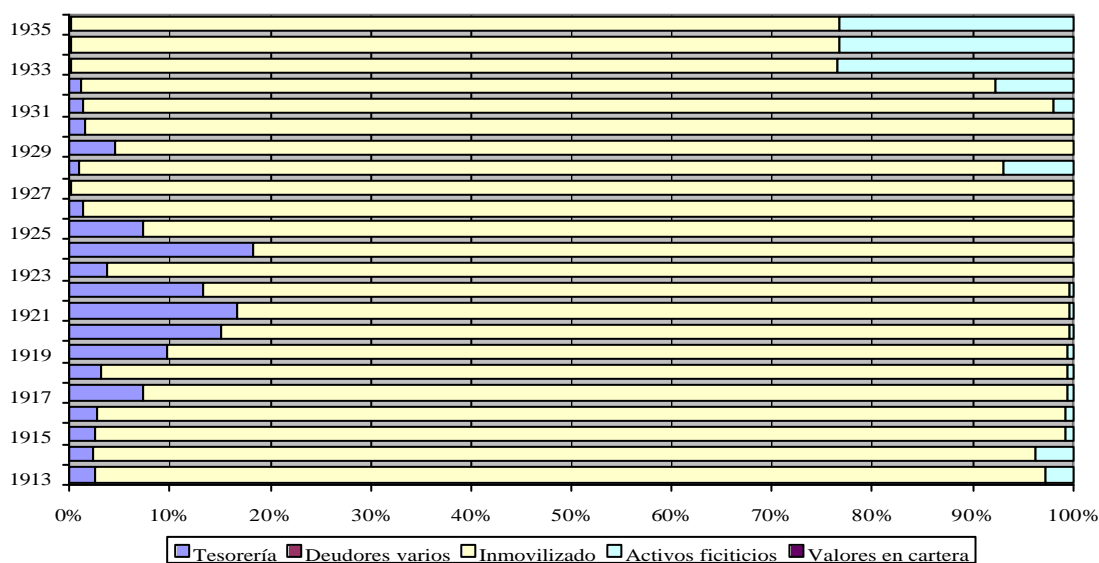
A) Análisis patrimonial

Aunque la sociedad fue fundada en 1903, disponemos de información financiera sólo entre 1913 y 1973, y ello con un largo hueco intermedio que comprende los años Treinta, incluida la guerra civil y los primeros años de posguerra hasta 1942. Dado que la ruptura responde a una larga suspensión de pagos de la Sociedad y a una intensa reestructuración del negocio era de esperar que tanto la estructura contable como la situación patrimonial efectiva fueran radicalmente diferentes antes y después de dicho periodo opaco. Por ello hemos estructurado el análisis en dos grandes períodos: el inicial, hasta 1935 (Etapa 1), y el final, entre 1943 y 1973 (Etapa 2). Tras la reversión al Estado del servicio de tranvías, la Sociedad fue prácticamente refundada y se transformó en una sociedad de transportes suburbanos que, operando por medio de autobuses, pervive en la actualidad y se ha incorporado recientemente al Consorcio de Transportes del Área de Granada en lo que podrían representar las Etapas 3 y 4 de la historia de TEGSA, de las que no nos ocuparemos en estas páginas. Como es habitual en estos casos, contamos para este análisis longitudinal con las series de datos financiero-contables incluidos en el Balance y en la Cuenta de Resultados tal como fueron publicados anualmente a lo largo de ambos períodos, que se conservan en la Secretaría General de la

Sociedad. En el análisis patrimonial, tratamos de ver cual ha sido la evolución de las estructuras económica y financiera de TEGSA, en términos relativos.

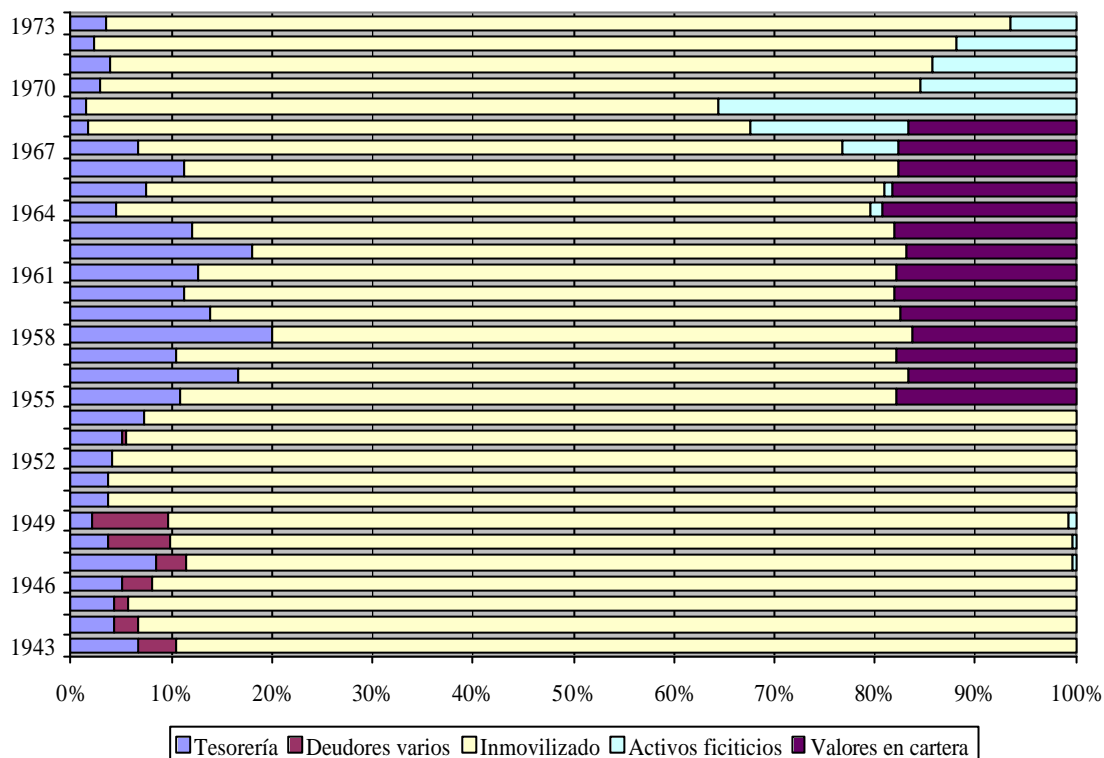
Así, con respecto a la composición del Activo, la Etapa 1 se caracteriza por un fuerte peso relativo de las partidas de Inmovilizado, que no bajó del 75% del total del Activo. Destacan en la serie cortos repuntes de Tesorería (1919-1924) –etapa de fuertes inversiones en nuevas líneas– y un importante peso del Activo ficticio al final período (1933-1935), motivado en gran parte por resultados negativos procedentes de ejercicios anteriores. Conviene destacar también que, dado el sector en que operaba la Compañía, es normal que la cifra de Deudores fuera prácticamente cero, ya que, salvo contadas excepciones, el cobro se produce al contado. Por su parte, en la Etapa 2 el Inmovilizado evidencia una evolución similar, de modo que su peso relativo siguió siendo muy importante, aunque inferior a la etapa 1, si bien no llegó a bajar del 60%. Sin embargo, en esta segunda etapa son destacables varios aspectos singulares. Así, en primer lugar hemos de destacar que, en el período comprendido entre 1955 y 1968, se aprecia un aumento muy significativo de la tesorería, que llegó a suponer el 20% del total del Activo. También aparece una cuenta de valores en cartera que representa a las acciones preferentes –procedentes de antiguas obligaciones– que fueron amortizadas conforme al convenio de acreedores de 1943 y se mantuvieron en el Balance hasta 1968 a modo de tardío indicador del proceso de saneamiento societario que llegó a representar cerca de un quinto del pasivo de la Sociedad. En segundo lugar, hemos de destacar que, de nuevo a partir de 1969, se produjo un importante incremento de los activos ficticios motivados fundamentalmente, y como ocurrió al final de la etapa anterior, por los resultados negativos generados por la empresa en sucesivos ejercicios. Con respecto a los Deudores, el comentario realizado en la Etapa 1 sigue siendo perfectamente aplicable a la 2. Todo lo anterior se puede observar en los cuadros 1 y 2.

Gráfico 1. Evolución de la composición del Activo de Tranvías Eléctricos de Granada, S.A. (primera etapa).



Fuente: Elaboración propia a partir de las Memorias anuales de TEGSA

Gráfico 2. Evolución de la composición del Activo de Tranvías Eléctricos de Granada, S.A. (segunda etapa)

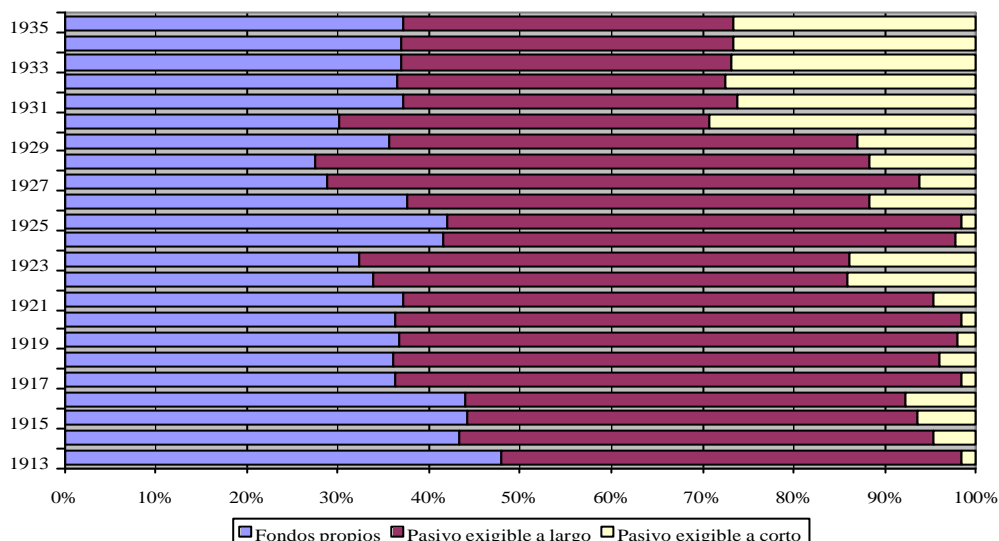


Fuente: Elaboración propia a partir de las memorias anuales de TEGSA.

Con respecto a la composición del Pasivo, en la Etapa 1 es de destacar la escasa importancia de la financiación a corto plazo en el comienzo; sin embargo, a partir de 1930, el peso de dichos recursos llegó a ser importante, situándose en torno al 30% del total de la financiación, un cambio motivado, probablemente, por la necesidad de encontrar recursos financieros a cualquier coste y la imposibilidad de colocar nuevas obligaciones en el mercado. Centrándonos en el largo plazo, destacamos la importancia que la financiación ajena, básicamente en forma de obligaciones a largo plazo, tuvo en el comienzo de la actividad societaria, cuando vino a representar entre la mitad y las dos terceras partes del total de la financiación; a partir de 1930 perdió peso relativo en el sentido ya comentado de que las nuevas inversiones a realizar se tuvieron que financiar básicamente con recursos ajenos a corto plazo. Por su parte, los recursos propios suponen a lo largo de todo el período en torno a una tercera parte de la financiación total. En lo referente al Pasivo, la Etapa 2 vino marcada, ante todo, por la inexistencia de financiación ajena a largo plazo. Es ésta una situación que vino impuesta por el régimen especial del acuerdo de acreedores de 1943, que permitió al fin levantar la suspensión de pagos de la Sociedad pero que, lejos de ser rápidamente superada como tal vez esperaban sus protagonistas, se vio en la práctica congelada, para muchos años, por la evolución ulterior del país y por la política económica que se aplicó. Por su parte los

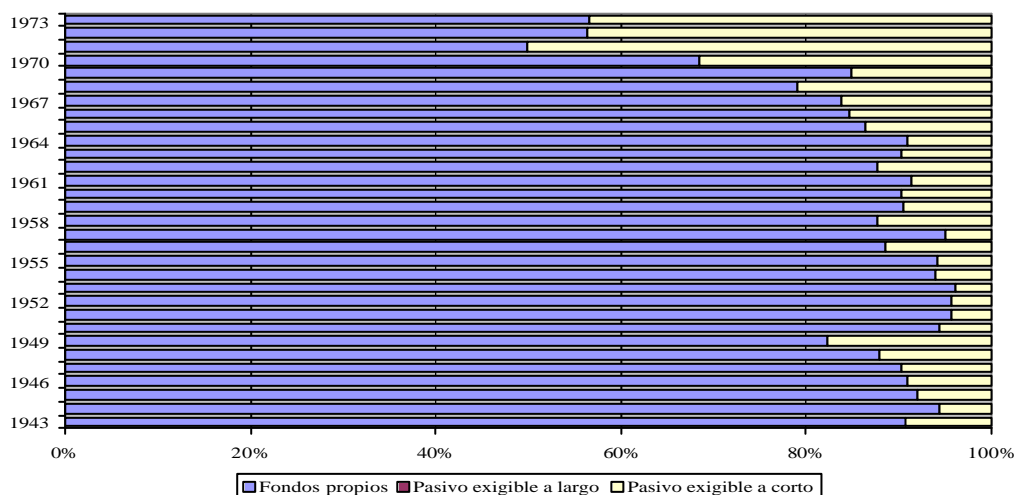
fondos propios eran muy importantes al comienzo de la Etapa 2 y lo fueron hasta 1971, cuando adquirieron protagonismo los fondos ajenos a corto plazo, que llegaron a representar la mitad de la financiación, debido, tal vez, a la necesidad de afrontar con urgencia pagos a corto plazo. Todo podemos observarlo en los cuadros 3 y 4.

Gráfico 3. Evolución de la composición del Pasivo de Tranvías Eléctricos de Granada, S.A. (primera etapa)



Fuente: Elaboración propia a partir de de las Memorias anuales de TEGSA

Gráfico 4. Evolución de la composición del Pasivo de Tranvías Eléctricos de Granada, S.A. (segunda etapa)

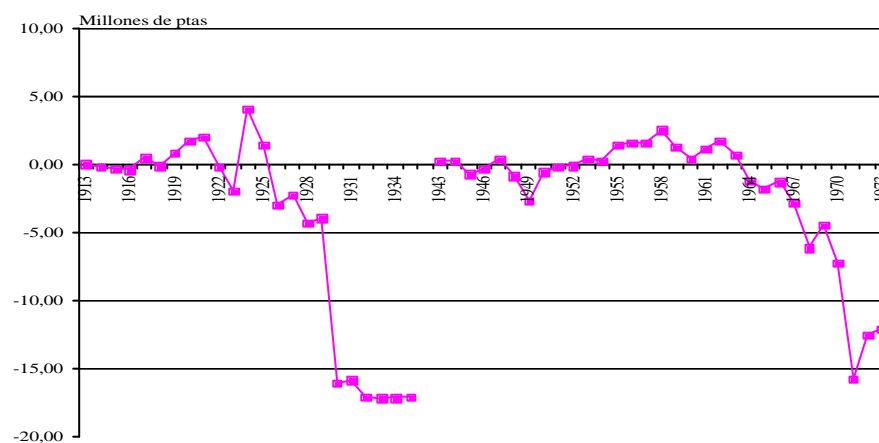


Fuente: Elaboración propia a partir de las memorias anuales de TEGSA

B) Análisis financiero

Con respecto al análisis financiero, una magnitud de fundamental interés es el fondo de maniobra, que mide en cierta forma al equilibrio funcional entre financiación e inversión y se calcula como la diferencia entre el activo a corto plazo o circulante y el pasivo circulante o a corto plazo. El gráfico 5 muestra la evolución del fondo de maniobra de la Sociedad a lo largo de las dos etapas. Como se observa, salvo en algunos años en la Etapa 1 y en el período 1953-1963 en la Etapa 2, el fondo de maniobra de TEGSA siempre tuvo valores negativos, lo cual corrobora que, en general, no se logró un adecuado equilibrio financiero entre las inversiones y las fuentes de financiación que hubieron de dedicar recursos a corto plazo para financiar inversiones permanentes, clara infracción de los principios básicos de una correcta temporalidad.

Gráfico 5. Evolución del Fondo de Maniobra de Tranvías Eléctricos de Granada, S.A.



Fuente:

Elaboración propia a partir de los datos de TEGSA

Este análisis puede completarse con la ayuda de otros indicadores que se describen en el cuadro adjunto.

Cuadro 8. Principales indicadores financieros.

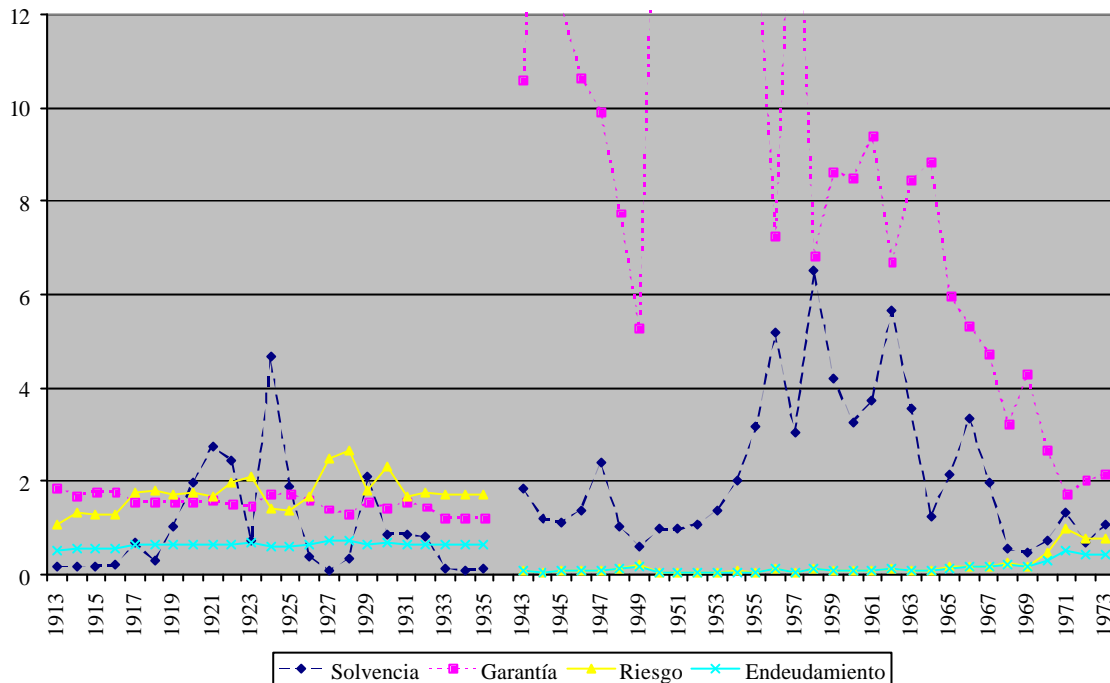
Cociente o tasa	Forma de cálculo	Significado	Valor normal
<i>Solvencia</i>	Activo circulante / Pasivo circulante	Proximidad a la suspensión de pagos técnica	> 1 (en torno a 1,5)
<i>Garantía</i>	Activo real / pasivo exigible	Proximidad a la quiebra técnica	> 1 (mejor cuanto más elevado)
<i>Riesgo</i>	Pasivo exigible / Fondos propios	Nivel de vulnerabilidad financiera	En torno a 1
<i>Endeudamiento</i>	Pasivo exigible / total	Grado de autonomía financiera	Entre 0,5 y 0,6

En cuanto al riesgo asumido en la financiación, hemos de concluir en que fue alto ya que se basó principalmente en la emisión de obligaciones, que implicaba la necesidad de generar recursos suficientes a corto plazo para remunerar regularmente a los obligacionistas y pagar las cuotas anuales de amortización del principal. Esto último lo corrobora el alto nivel de endeudamiento de la Sociedad, que se sitúa casi siempre por encima de 0,6. Podemos decir, pues, que durante la Etapa 1, TEGSA estuvo, salvo siete años, en situación de suspensión de pagos técnica, si bien, ni siquiera cuando se precipitó la crisis durante los años Treinta se llegó a la situación de quiebra, dadas las peculiaridades administrativas y jurídicas del sector. Durante la Etapa 2, la Sociedad mejoró aparentemente la situación gracias a la modalidad de acuerdo establecida; salvo en años contados, a finales de los Sesenta y principios de los Setenta, la empresa se mostraba solvente, con altos índices de garantía y asumiendo poco riesgo en la devolución de pasivos al ser la financiación básicamente no exigible, lo que se traduce en un bajo nivel de endeudamiento. Una situación sin duda contradictoria con la evolución descrita más arriba y con el comportamiento de otros indicadores; una simple mirada a la tasa de beneficio impone una interpretación contraria, de modo que podríamos concluir diciendo que la situación postbélica, con una brutal distorsión de la valoración inicial de los activos fijos por efecto de la inflación, alteró decisivamente el significado de los indicadores analíticos hasta prácticamente invertir su sentido. Todo ello puede observarse en el gráfico 6, donde el cociente de garantía para algunos ejercicios queda fuera del rango de datos al ser muy superior a doce, lo que impediría, si se incluyera, el observar adecuadamente el resto de cocientes.

C) Análisis económico

El análisis económico, lo centraremos en estudiar la composición de los gastos y los ingresos y la evolución del resultado y análisis de las rentabilidades económica y financiera. La rentabilidad económica viene determinada por el cociente entre el resultado antes de intereses e impuestos y el activo total; la rentabilidad financiera por medio del cociente entre el resultado y los fondos propios y, por último, el coste del endeudamiento lo hemos determinado por el cociente entre el servicio de capital y los fondos ajenos. La rentabilidad económica es expresiva de la rentabilidad de las inversiones con independencia de las fuentes de financiación. Por su parte, la rentabilidad financiera expresa la rentabilidad de los Fondos Propios.

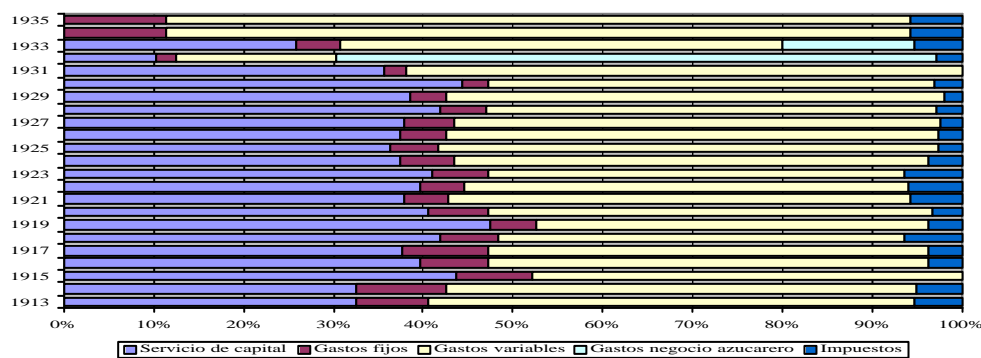
Gráfico 6. Evolución de los principales indicadores financieros de Tranvías Eléctricos de Granada, S.A.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de TEGSA

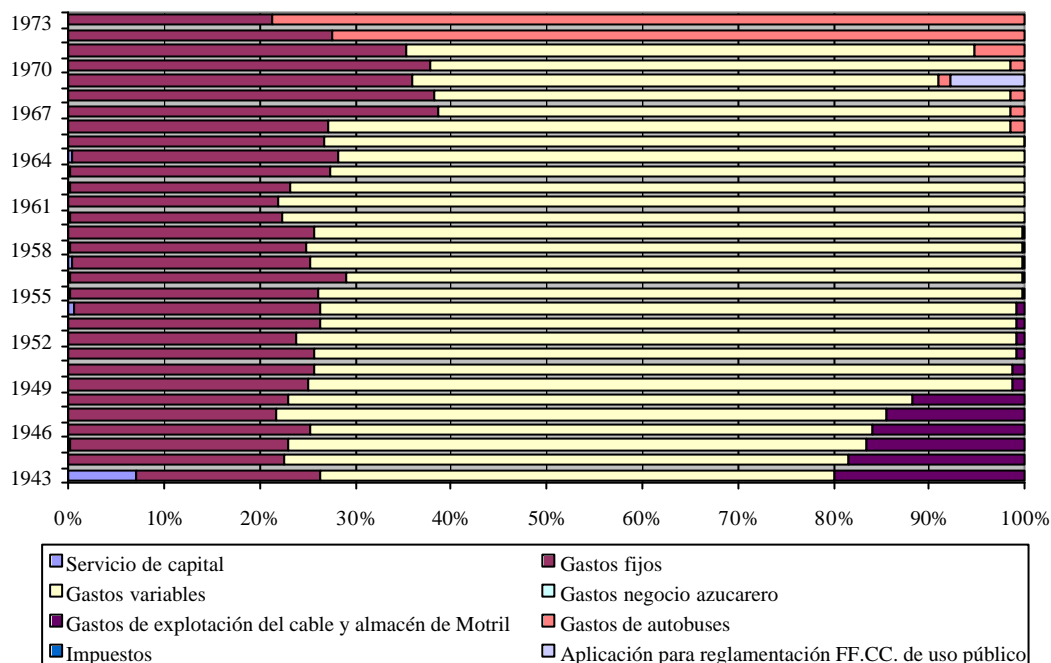
Con respecto a la composición de los gastos, destaca en la primera etapa el peso de los gastos variables y el servicio de capital con relación al resto de gastos hasta principios de los años Treinta cuando hizo acto de presencia en las cuentas, con desastrosos efectos, el negocio azucarero. Por su parte, en la Etapa 2 conviene destacar básicamente el importante peso de las cargas variables. Todo lo podemos ver en los gráficos 7 y 8.

Gráfico 7. Evolución de la composición de los gastos de Tranvías Eléctricos de Granada, S.A. (primera etapa).



Fuente: Elaboración propia a partir de las Memorias anuales de TEGSA.

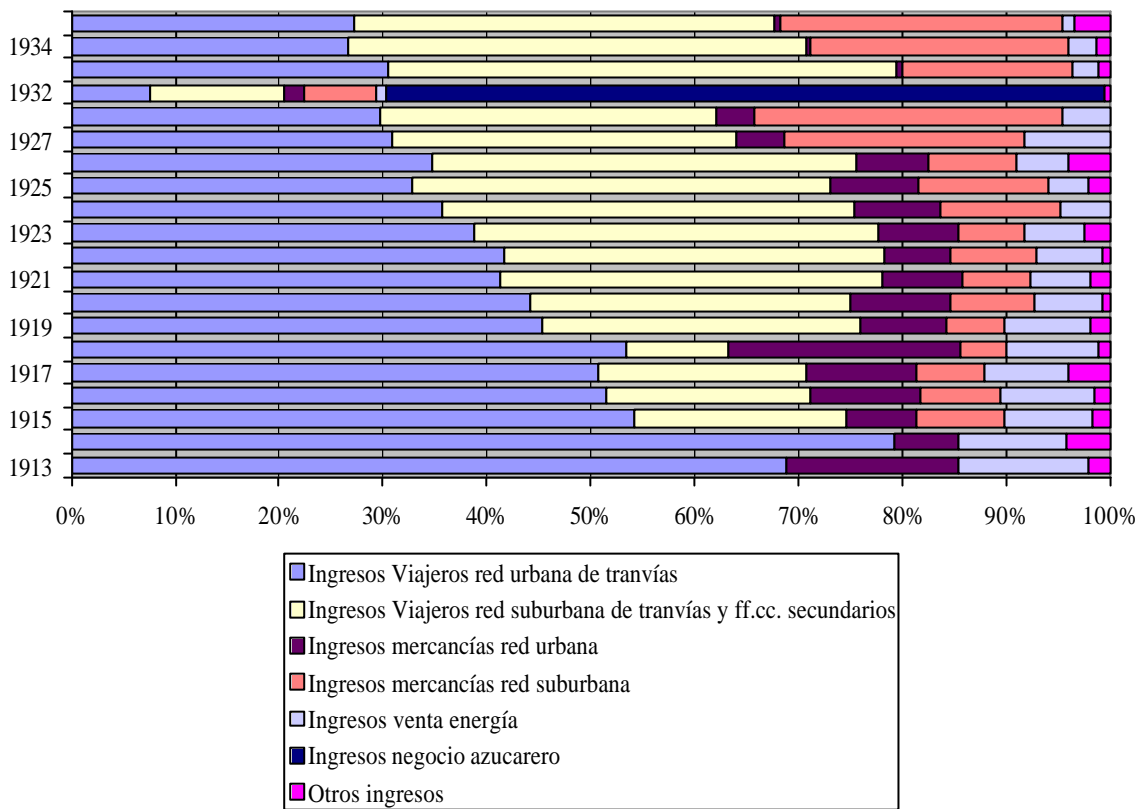
Gráfico 8. Evolución de la composición de los gastos de Tranvías Eléctricos de Granada, S.A. (segunda etapa).



Fuente: Elaboración propia a partir de las Memorias anuales de TEGSA

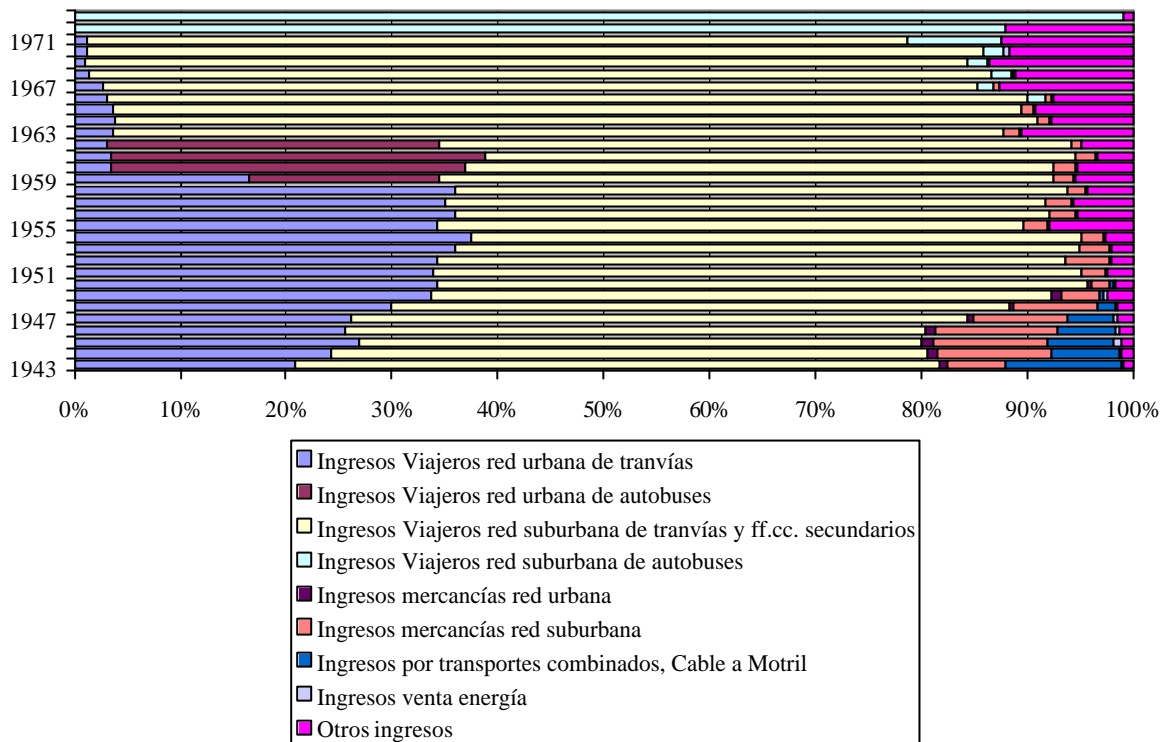
La evolución de los ingresos (v. gráficos 9 y 10) muestra la evolución del negocio de TEGSA. Así en la Etapa 1 el negocio estaba fundamentado en los ingresos por viajeros tanto en la red urbana como en la suburbana, seguido por los ingresos por mercancías de ambas redes. Destaca, asimismo, 1932, año en el que la sociedad de tranvías hizo su pequeña y ruinosa incursión en el negocio azucarero. La Etapa 2 se caracteriza por el paulatino abandono del transporte de mercancías en favor del transporte de viajeros y dentro de éste por un incremento de la red suburbana en detrimento de la red urbana; una brusca ruptura, en este caso, que corresponde a la pérdida de la concesión del servicio urbano.

Gráfico 9. Evolución de la composición de los ingresos de Tranvías Eléctricos de Granada, S.A. (primera etapa).



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de TEGSA.

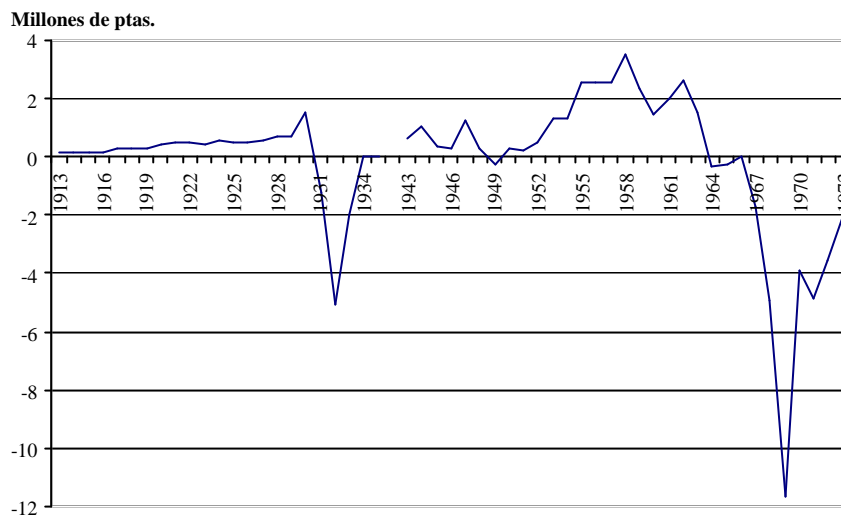
Gráfico 10. Evolución de la composición de los ingresos de TEGSA (segunda etapa)



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de TEGSA

Con relación a la evolución del resultado neto, durante la Etapa 1 este fue más o menos constante hasta que TEGSA inició su actividad en la industria azucarera a finales de los años Veinte. Por su parte, durante la Etapa 2 el resultado se mantuvo en cifras positivas hasta mediados de los años Sesenta, cuando, si bien los ingresos crecieron, los gastos lo hicieron en una mayor proporción; lo dicho es particularmente destacable en relación a los gastos fijos. Esta época coincide con la diversificación de la actividad empresarial para introducirse en el sub-sector del transporte de viajeros por autobús. Esto hizo que se frenasen, en cierto modo, las pérdidas de la empresa ya que si bien el margen por esta actividad fue positivo no fue lo suficientemente grande para absorber las pérdidas originadas por el resto de negocios de la empresa.

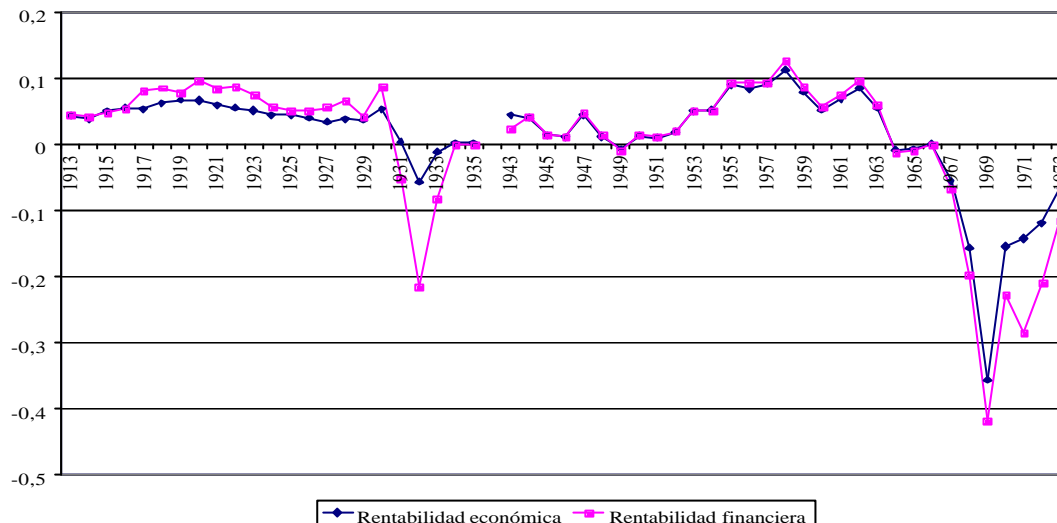
Gráfico 11. Evolución del resultado neto de Tranvías Eléctricos de Granada, S.A.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de TEGSA.

Todo lo anterior se ve refrendado por el análisis de las rentabilidades económica y financiera. Así durante la Etapa 1, ambas rentabilidades fueron positivas y se movieron entre el 4% y el 9% hasta que la crisis del negocio azucarero las hiciera caer en picado hasta nada menos que un 21% con signo negativo. Algo similar ocurrió durante la Etapa 2, donde tras unos años de bonanza aparente para la empresa, una vez consolidado el régimen de Franco, – los accionistas obtuvieron una rentabilidad de hasta el 12,5% durante los años Cincuenta–, a partir de mediados de los años Sesenta se obtuvieron otra vez rentabilidades negativas de hasta el 41%, lo que, evidentemente, hacía poco atractiva para los posibles inversionistas el entrar en la empresa.

Gráfico 12. Evolución de las rentabilidades de Tranvías Eléctricos de Granada, S.A.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de TEGSA

Notas para una comparación con otras sociedades.

A continuación comparamos la situación de TEGSA con otras empresas del sector al objeto de emitir una primera opinión acerca de su situación y de la calidad de la información contable que emitía. Para ello comparamos las cuentas de TEGSA con “Tranvías y Electricidad de Bilbao” para el año 1926; “Tranvías de Barcelona, S.A.” para 1931 y “Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia” para 1956. Como queda reflejado en las siguientes tablas.

Cuadro 9. Comparación de los principales indicadores de TEGSA con la sociedad de Tranvías y Electricidad de Bilbao (1926).

	TEGSA	T&E Bilbao
Activo a corto plazo	1%	33%
Inmovilizado	99%	67%
Fondos propios	38%	70%
Pasivo exigible a corto plazo	11%	7%
Pasivo exigible a largo plazo	51%	23%
Solvencia	0,38	4,38
Garantía	1,60	3,25
Nivel de endeudamiento	0,62	0,30
Riesgo	1,65	0,61
Rentabilidad económica	4%	20,43%
Rentabilidad financiera	5%	40,56%

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos publicados por las sociedades.

Cuadro 10. Comparación de los principales indicadores de TEGSA con la sociedad de Tranvías de Barcelona (1931).

	TEGSA	Tranvías de Barcelona S.A.
Activo a corto plazo	1 %	8%
Inmovilizado	99%	92%
Fondos propios	37%	48%
Pasivo exigible a corto plazo	26%	11%
Pasivo exigible a largo plazo	37%	41%
Solvencia	0,87	0,70
Garantía	1,56	1,95
Nivel de endeudamiento	0,63	0,51
Riesgo	1,69	1,08
Rentabilidad económica	0,2%	1,20%
Rentabilidad financiera	-1,20%	2,52%

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos publicados por las sociedades.

Cuadro 11. Comparación de los principales indicadores de TEGSA con la sociedad de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia (1956).

	TEGSA	T&F Valencia
Activo a corto plazo	17%	13%
Inmovilizado	83%	87%
Fondos propios	89%	66%
Pasivo exigible a corto plazo	11 %	32%
Pasivo exigible a largo plazo	-	2%
Solvencia	5,17	0,40
Garantía	7,26	2,94
Nivel de endeudamiento	0,11	0,34
Riesgo	0,13	0,52
Rentabilidad económica	8,25 %	1,27 %
Rentabilidad financiera	9,25 %	1,93%

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de las sociedades.

Los datos comparados proporcionan por ahora pocas evidencias. Es claro que este tipo de empresas comparten rasgos como un importante inmovilizado financiado, básicamente y salvo excepciones críticas que ya hemos descrito, con fondos a largo plazo, pero no podemos generalizar sobre el origen propio o ajeno de dichos fondos, que cambia según los casos. Tampoco desde el punto de vista económico podemos generalizar si eran realmente o no empresas rentables, ya que la información económica y financiera de que disponemos por el momento es escasa y de baja calidad y carece de una continuidad y un análisis sistemático. Con respecto a este último aspecto podemos resaltar que, si bien la información financiera publicada fue auditada y parece profesionalmente solvente, y que la información técnica-

funcional (recorridos, carga y pasajeros) es aceptablemente completa, es difícil hacerse una idea clara de la gestión realizada. En realidad los datos facilitados al mercado son realmente pobres y dan información exclusivamente del ejercicio en curso, que nosotros, precisamente, hemos podido superar en el caso de TEGSA. En general, dan información escasa y poco relevante con relación a los principales acontecimientos a lo largo del ejercicio y, desde nuestro punto de vista, hacen un desarrollo muy breve de la cuenta de pérdidas y ganancias, tanto en lo referente a los gastos como a los ingresos de las distintas áreas de negocio. Este aspecto es, a nuestro juicio, un defecto esencial. Algunos otros defectos que juzgamos menores, pero no todos, podrían corregirse realizando una reconstrucción y un cotejo sistemático de las series contables anuales, tal como acabamos de hacer para el caso de TEGSA.

Las cuentas de TEGSA y la Contribución de Utilidades.

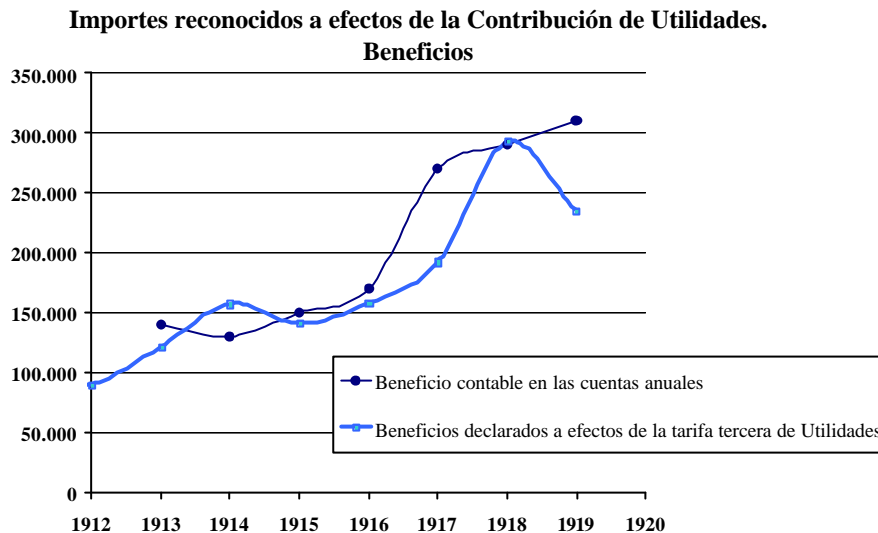
Queda una pregunta pendiente para la cual tal vez no encontremos una respuesta suficiente. ¿Era la contabilidad de TEGSA fiable y aceptable para los distintos agentes económicos de la época? Sin duda durante los años Veinte tanto el proyecto empresarial como las cuentas presentadas anualmente parecieron adecuados a los numerosos accionistas de la sociedad [v. Núñez, 2005]. No sabemos si con anterioridad la Sociedad tuvo muchos o pocos accionistas pero probablemente todos ellos operaran dentro de redes sociales estrechas, donde fluía sólidamente la información aunque de modo más informal. Disponemos en cambio del testimonio de un tercero como es la Hacienda pública de la época –celoso auditor antaño y hogaño, como bien sabemos– que, por medio de la Contribución de Utilidades, tenía un interés directo sobre los beneficios y retribuciones financieras de todas las sociedades anónimas y poderosos instrumentos de intervención¹². Además de co-interesada en la marcha de la Sociedad, la administración de Hacienda ejercía una inspección en las provincias que era, en materias contables, lo más riguroso técnicamente a que se podía aspirar en aquella etapa. Ello nos permite conocer las cantidades declaradas por la Sociedad a efectos de beneficios y contrastarlas con las inscritas en las cuentas anuales, tal como puede apreciarse en el gráfico.

Como vemos en los gráficos 13 y 14, las magnitudes anotadas en una y otra serie difieren de forma casi sistemática, lo que excluye postular una mera autoliquidación basada en las cuentas oficiales de la Sociedad. Parece claro que la inspección operaba de forma efectiva en lo referente a la Tarifa 3ª de la Contribución. Sólo en tres años de los siete consignados las diferencias entre una y otra fuente fueron inferiores al 10%, mientras que en 1917 superaron el 33%. En cambio el perfil general de ambas series no resulta demasiado diferente y hasta podrían compensarse las diferencias de unos años para otros, lo que nos obliga a considerar la posibilidad de recursos administrativos y hasta de pleitos con la Hacienda por la determinación de la carga fiscal. Por lo tanto y a falta de futuros estudios

¹² Durante los últimos el GRUPO DE ESTUDIOS DE HISTORIA DE LA EMPRESA, en la Universidad de Granada, viene desarrollando un estudio sistemático de los datos disponibles en la Contribución de Utilidades. Una primera aportación, con una descripción del método seguido y sus posibilidades para el conocimiento de las sociedades españolas activas durante las dos primeras décadas del siglo XX puede encontrarse en Núñez y González Ruiz, 2005, http://www.ugr.es/~teoriahe/RePEc/gra/wpaper/thepapers05_22.pdf

comparativos no intentaremos valorar si la precisión de la fuente es buena o mala, sino que nos limitaremos a presentar los hechos y a esbozar las preguntas a resolver en el futuro.

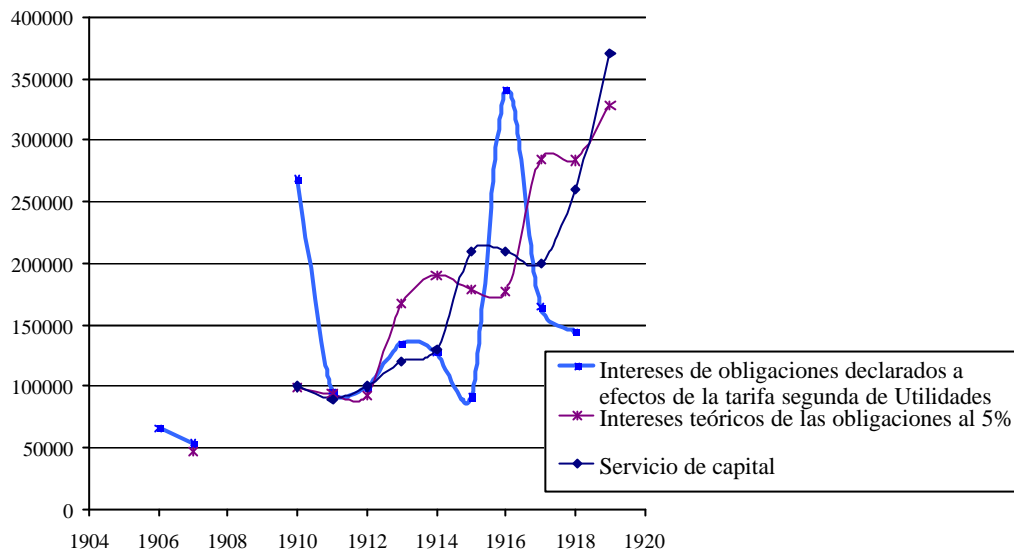
Gráfico 13. Importes reconocidos a efectos de la Contribución de utilidades. Beneficios.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de TEGSA y *Estadística de la Contribución de utilidades*.

Más sorprendente aún resulta la serie de intereses declarados como retribución de las obligaciones, tal como se representa en el gráfico 14. En este aspecto las series de la Sociedad y las de Hacienda presentan un comportamiento tan dispar que el segundo parece casi caótico y difícil de explicar, especialmente en lo referente a la estadística fiscal. Recordemos que la Tarifa 2ª de la Contribución gravaba en realidad a los perceptores de los intereses de las obligaciones, de modo que la Sociedad sólo estaba obligada ejecutar una retención en la fuente a cuenta del obligacionista y no tenía interés en dificultar la inspección, salvo que los obligacionistas fueran realmente los propios gestores de la Sociedad y negociaran con esos títulos de un modo más complejo de lo que llegamos a saber por ahora. Dado que la carga fiscal se generaba en el momento del devengo, resultaba muy fácil de controlar la obligación impositiva simplemente exigiendo la presentación de la tabla de pagos y de amortizaciones previstas para toda la vida del empréstito. ¿Qué podía, en este caso, generar semejantes disparidades? Tampoco en este caso disponemos de respuesta y hemos de limitarnos a reseñar el hecho y a proponerlo como un motivo de ulterior reflexión para futuros estudios comparativos. No obstante, si asumimos como hipótesis de trabajo que la práctica contable era razonablemente buena, tanto para los técnicos de la empresa como para los inspectores de Hacienda, entonces tendremos que preguntarnos por la estrategia financiera efectivamente practicada por la Sociedad y su grupo promotor.

Gráfico 14. Importes reconocidos a efectos de la Contribución de Utilidades. Intereses de obligaciones.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de TEGSA y *Estadística de la Contribución de utilidades*.

Conclusiones.

El estudio histórico sistemático y a largo plazo de las series contables de sociedades anónimas configura una vía de penetración a la historia empresarial y contable capaz de proporcionar evidencias de gran solidez, del todo inalcanzables para estudios que se limiten a considerar algunos Balances y Cuentas de Resultados aislados. La comparación puntual de cuentas y sociedades aisladas resulta poco significativa. Más concretamente, el análisis de la práctica efectiva de la información externa facilitada por las sociedades al mercado habrá de representar un tema central para conocer y valorar adecuadamente el proceso de formación de las prácticas financieras modernas y, más en particular, la aparición de mercados financieros abiertos al tráfico regular de títulos de sociedades anónimas, fundamento institucional básico de la Segunda Revolución Industrial.

Entre los diferentes sectores y tipos, las compañías ferroviarias y tranviarias son probablemente los mejores y más tempranos candidatos para este estudio, tanto por la disponibilidad de fuentes como por su trascendental papel de arrastre de los mercados citados en el párrafo anterior.

Tranvías eléctricos de Granada, una sociedad tranviaria especialmente bien conocida, constituye un ejemplo de gran interés para iniciar dichos análisis ya que hemos podido reconstruir series casi completas entre 1912 y 1973. La práctica empresarial y contable que se refleja en dichas series, así como en los cambios que se introdujeron en distintos momentos de su larga historia, arrojan una información deficiente para los parámetros hoy usuales, pero consiguieron operar durante mucho tiempo con sólo cambios relativamente menores. Además, la propia estructura de las cuentas manifiesta una cierta intención de los gestores que sin duda cambió conforme a las circunstancias y que convendrá estudiar más detenidamente en términos comparativos con otras empresas, tanto del propio sector como de otros afines.

El análisis financiero realizado sobre las series históricas reconstruidas permite sugerir que, por lo menos hasta décadas recientes, que no son objeto de nuestro estudio, la Sociedad no fue nunca un negocio sólido ni bien equilibrado, a pesar de la larga duración de su actividad y de la evidencia de los beneficios contables –en parte sólo aparentes– y a las distribuciones bastante regulares de dividendos. Tal vez por ello la Sociedad, que en cierto momento llegó a ser realmente importante tanto en el entorno local como en el sectorial, quedó básicamente en manos de grupos financieros foráneos, que la utilizaron como instrumento de estrategias empresariales en buena medida ajenas al objeto oficial estricto de la compañía. Cuando, tras la crisis societaria de los años Treinta, se hubieran debido alcanzar unas condiciones de explotación sostenibles a largo plazo, la política económica de los años Cuarenta a Sesenta según sus oportunidades y la abocaron a una extinción prematura, justo antes de que la crisis petrolífera revalorizara su sistema de tracción eléctrica y de que la expansión urbana favoreciera el uso y modernización de sus servicios de transporte local y comarcal, aspectos todos en los que TEGSA contaba con serias, aunque mermadas, ventajas competitivas.

El análisis realizado sugiere serias disparidades de criterio entre los gerentes de la Sociedad y los expertos de la Hacienda pública. No disponemos de evidencia suficiente para llegar a conclusiones rigurosas y realmente significativas en este campo si bien queda de manifiesto su importancia y la necesidad de abordarlo en próximas publicaciones.

TRANVIAS ELECTRICOS DE GRANADA S.A. (Resumen de sus cuentas anuales en millones de pesetas)

Balances de situación															
PASIVO	8,76	6,24	5,71												
	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	#	#
Capital	5,25	9,45	9,45	9,45	9,45	9,45	15,12	15,12	23,00	23,00	23,00	23,00	23,00		
Otros recursos propios	0,56	0,56	0,60	0,52	0,54	0,57	0,60	0,64	0,72	0,72	0,72	0,80	0,87		
Obligaciones	10,38	14,30	14,24	14,16	23,80	23,72	23,61	23,49	23,36	23,34	23,36	23,36	23,36		
Otros recursos ajenos	2,70	0,58	0,39	3,31	2,31	4,61	6,00	16,89	16,68	17,83	17,24	17,20	17,13		
Amortización primer establecimiento															
Acciones preferentes amortizadas															
Aplicación para reglamentación FF.CC. de uso público															
Ganancias	0,46	0,59	0,54	0,59	0,58	0,69	0,75	1,63							
Total pasivo	19,35	25,48	25,22	28,03	36,69	39,03	46,07	57,76	63,76	64,94	64,32	64,36	64,36		
ACTIVO															
	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	#	#
Líquido y realizable	0,74	4,65	1,87	0,38	0,09	0,34	2,10	0,87	0,87	0,81	0,13	0,10	0,12		
Deudores Varios															
Centrales y líneas eléctricas	2,82	2,08	3,34	3,32	3,31	3,31	3,69	3,92	3,96	3,97	3,98	3,98	3,98		
Material móvil (gastos de primer es	1,66	2,29	2,67	2,87	3,06	3,09	3,63	3,94	4,28	4,35	4,35	4,37	4,37		
Red urbana	1,35	1,35	1,35	1,35	1,36	1,45									
Línea de Gabia/Alhendín/Dúrcal	6,41	7,68													
Línea de Santafé/Chauchina/Fuen	1,70	1,69													
Línea de Maracena/Atarfe/Pinos I	2,14	2,15													
Línea de la Zubia/Monachil	1,08	1,10													
Línea de Motril	0,02	0,02	1,31	4,37											
Tranvías interurbanos	1,85	1,85	1,85	1,95											
FF.CC. Secundarios	11,05	11,41	19,59	20,90											
FF.CC. Secundarios en construcción	0,37	0,38	0,41	0,45			1,60	0,48	0,93	1,13	0,70	0,70	0,70		
Líneas en explotación							27,91	31,74	33,68	33,87	33,90	33,90	33,90		
Autobuses															
Instalaciones auxiliares	0,67	0,64	0,74	0,63	0,69	1,55	1,60	2,25	2,47	2,59	2,44	2,57	2,45		
Varios de tranvías	0,76	1,83	0,67	1,47	6,33	3,54	1,98	1,96	2,14	3,77	0,04	0,29	0,49		
Instalaciones industriales, negocio azucarero							0,66	3,05	3,83	3,99	3,40	3,40	3,40		
Varios del negocio azucarero							2,90	9,55	10,37	5,35	0,32	0,00	0,10		
Activos ficticios						2,72					13,07	7,99	7,99		
Pérdidas acumuladas									1,23	5,08	1,99	7,06	7,06		
Valores en cartera															
Amortización de acciones preferentes															
Total activo	19,35	25,48	25,22	28,03	36,69	39,30	46,07	57,76	63,76	64,94	64,32	64,36	64,56		

TRANVIAS ELECTRICOS DE GRANADA S.A. (Resumen de sus cuentas anuales en millones de pesetas)

Cuentas anuales de resultados															
HABER															
	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	#	#
Ingresos Viajeros red urbana de tr	0,61	0,68	0,66	0,70	0,68	0,73				0,50	0,58	0,59	0,65		
Ingresos Viajeros red urbana de autobuses										0,86	0,93	0,98	0,97		
Ingresos Viajeros red suburbana d	0,61	0,76	0,81	0,82	0,73	0,79				0,86	0,93	0,98	0,97		
Ingresos Viajeros red suburbana de autobuses										0,46	0,31	0,55	0,65		
Ingresos mercancías red urbana	0,12	0,16	0,17	0,14	0,10	0,09				0,13	0,01	0,01	0,01		
Ingresos mercancías red suburban	0,10	0,22	0,25	0,17	0,51	0,73				0,46	0,31	0,55	0,65		
Ingresos por transportes combinados, Cable a Motril										0,06	0,05	0,06	0,03		
Ingresos venta energía	0,09	0,09	0,08	0,10	0,18	0,11				0,06	0,00	0,00	0,00		
Ingresos negocio azucarero										4,66	0,00	0,00	0,00		
Otros ingresos	0,04	0,00	0,04	0,08	0,00	0,00				0,04	0,02	0,03	0,08		
Remanente ejercicio anterior															
Cuentas de orden															
Pérdidas									1,23	5,08	1,98	0,00	0,00		
Total Ingresos	1,57	1,91	2,01	2,01	2,20	2,44	3,17	4,74	3,98	11,74	3,90	2,22	2,39		
DEBE															
	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	#	#
Servicio de capital	0,45	0,49	0,53	0,56	0,61	0,73	0,95	1,42	1,42	1,09	1,01				
Gastos fijos	0,07	0,08	0,08	0,08	0,09	0,09	0,10	0,10	0,10	0,24	0,19	0,25	0,27		
Gastos variables	0,51	0,69	0,81	0,82	0,87	0,87	1,37	1,59	2,46	1,89	1,92	1,84	1,98		
Gastos negocio azucarero										7,14	0,57				
Gastos de explotación del cable y almacén de Motril															
Gastos de autobuses															
Impuestos	0,07	0,05	0,04	0,04	0,04	0,05	0,05	0,10	0,00	0,30	0,21	0,13	0,14		
Aplicación para reglamentación FF.CC. de uso público															
Saldo Anterior															
Beneficios	0,46	0,59	0,54	0,52	0,58	0,69	0,70	1,52							
Total Gastos	1,57	1,91	2,01	2,01	2,20	2,44	3,17	4,74	3,98	10,66	3,90	2,22	2,39		

TRANVIAS ELECTRICOS DE GRANADA S.A. (Resumen de sus cifras operacionales)

Evolución del tráfico															
	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	#	#
Pasajeros tranvías (millones)	4,53	4,52	4,61	4,86	4,69	5,03	4,19	4,65							
Pasajeros autobus (millones)															
Mercancías (miles de Tm)	71,50	94,50	109,70	85,00	58,94	110,02	134,99	201,54							
Cable a Motril (miles de Tm)				0,00	21,22	48,52	79,33								
M. Kms recorridos (pasajeros tra	2,15	2,15	2,38	2,36	2,40	2,21									
M. Kms recorridos (pasajeros autobús)															
M. Kms recorridos (mercancías)	0,10	0,08	0,11	0,12	0,09	0,09									
Recaudación pta por coche/km (pasajeros tranvías)															
Recaudación pta por coche/km (pasajeros autobús)															
Recaudación pta por Tm/km (mercancías)															
Cálculo del coeficiente de explotación															
ce =	0,33	0,36	0,41	0,42	0,40	0,36				0,94	1,02	0,84	0,86		

TRANVIAS ELECTRICOS DE GRANADA S.A. (Resumen de sus cuentas anuales en millones de pesetas)
Balances de situación 45,63%

PASIVO																
	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960
Capital	24,71	24,71	24,71	24,71	24,71	23,15	23,15	23,15	23,15	22,39	21,62	21,03	20,23	18,80	17,31	16,60
Otros recursos propios	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,00	0,09	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00				
Obligaciones																
Otros recursos ajenos	2,18	2,53	2,84	3,51	5,41	1,49	1,17	1,16	1,09	1,71	1,71	3,56	1,45	3,97	2,88	2,82
Amortización primer establecimiento	0,00	0,21	0,21	0,21	0,21	0,21	0,21	0,21	0,21	0,21	0,21	0,21	0,21	0,21	0,21	0,21
Acciones preferentes amortizadas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,57	1,57	1,57	1,57	2,32	3,09	3,68	4,48	5,91	7,41	8,11
Aplicación para reglamentación FF.CC. de uso público																
Ganancias	0,36	0,31	1,27	0,33		0,24	0,26	0,48	1,35	1,33	2,56	2,55	2,54	3,56	2,35	1,49
Total pasivo	27,35	27,87	29,13	28,87	30,43	26,65	26,45	26,55	27,35	27,76	28,99	31,03	28,92	32,45	30,15	29,23
ACTIVO																
	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960
Líquido y realizable	1,13	1,39	2,42	1,02	0,60	0,97	0,97	1,08	1,38	2,00	3,16	5,17	3,06	6,50	4,18	3,27
Deudores Varios	0,37	0,81	0,82	1,70	2,18	0,00	0,00	0,00	0,14	0,00						
Centrales y líneas eléctricas	2,09	2,09	2,09	2,09	2,09	2,08	2,08	2,08	2,08	2,08						
Material móvil (gastos de primer es)	2,43	2,43	2,43	2,43	2,43	2,43	2,43	2,43	2,43	2,43	2,21	2,21	2,21	2,21	2,21	2,21
Red urbana																
Línea de Gabia/Alhendín/Dúrcal																
Línea de Santafe/Chauchina/Fuente Vaqueros																
Línea de Maracena/Atarfe/Pinos Puente																
Línea de la Zubia/Monachil																
Línea de Motril																
Tranvías interurbanos																
FF.CC. Secundarios																
FF.CC. Secundarios en construcción																
Líneas en explotación	18,44	18,44	18,44	18,44	18,44	18,32	18,32	18,29	18,29	18,29	18,29	18,32	18,32	18,32	18,32	18,32
Autobuses																
Instalaciones auxiliares	0,92	0,92	0,92	0,88	0,86	1,00	1,00	1,00	1,00	1,01						
Varios de tranvías	1,06	0,87	1,10	0,68	2,08	1,84	1,64	1,65	2,02	1,94	0,16	0,16	0,16	0,16	0,16	0,16
Instalaciones industriales, negocio azucarero																
Varios del negocio azucarero																
Activos ficticios			0,10	0,10	0,10											
Pérdidas acumuladas					0,09											
Valores en Cartera											5,18	5,18	5,18	5,28	5,28	5,28
Amortización de acciones preferen	0,92	0,92	0,82	1,57	1,57											
Total activo	27,35	27,86	29,13	28,87	30,43	26,65	26,45	26,55	27,35	27,76	28,99	31,03	28,92	32,45	30,15	29,23

TRANVIAS ELECTRICOS DE GRANADA S.A. (Resumen de sus cuentas anuales en millones de pesetas)
Cuentas anuales de resultados

HABER																
	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960
Ingresos Viajeros red urbana de tr	2,00	2,35	2,92	3,46	3,36	3,58	4,07	4,77	5,03	5,93	6,16	6,94	8,55	9,46	4,69	1,07
Ingresos Viajeros red urbana de autobuses															5,10	10,08
Ingresos Viajeros red suburbana d	3,94	5,04	6,53	6,77	5,86	6,41	7,32	8,26	8,23	9,11	9,95	10,83	13,78	15,14	16,50	16,76
Ingresos Viajeros red suburbana de autobuses																
Ingresos mercancías red urbana	0,09	0,08	0,06	0,05	0,08	0,03	0,01	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ingresos mercancías red suburban	0,80	1,07	1,00	0,92	0,36	0,19	0,26	0,57	0,38	0,32	0,41	0,45	0,62	0,44	0,56	0,64
Ingresos por transportes combinada	0,46	0,50	0,48	0,20	0,04	0,03	0,00									
Ingresos venta energía	0,05	0,04	0,04	0,03	0,04	0,03	0,03	0,03	0,05	0,05	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04
Ingresos negocio azucarero																
Otros ingresos	0,09	0,12	0,17	0,17	0,25	0,17	0,30	0,29	0,28	0,41	1,42	1,03	1,38	1,17	1,58	1,60
Remanente ejercicio anterior	0,02	0,00	0,31	0,01	0,15	0,00	0,06	0,08								
Cuentas de orden																
Pérdidas					0,24											
Total Ingresos	7,45	9,28	11,51	11,67	10,23	10,44	12,07	14,02	13,99	15,84	18,00	19,28	24,38	26,26	28,18	30,21
DEBE																
	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960
Servicio de capital	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,09	0,01	0,01	0,09	0,05	0,01	0,03
Gastos fijos	1,62	2,26	2,22	2,61	2,55	2,60	3,02	3,21	3,33	3,72	4,01	4,85	5,43	5,57	6,62	6,36
Gastos variables	4,30	5,28	6,55	7,39	7,53	7,39	8,67	10,21	9,19	10,56	11,38	11,81	16,28	17,02	19,14	22,34
Gastos negocio azucarero																
Gastos de explotación del cable y a	1,17	1,43	1,49	1,33		0,12	0,11	0,12	0,11	0,14	0,05	0,05	0,06	0,06	0,07	
Gastos de autobuses																
Impuestos																
Aplicación para reglamentación FF.CC. de uso público																
Saldo Anterior																
Beneficios	0,35	0,31	1,27	0,33		0,33	0,26	0,48	1,35	1,33	2,56	2,55	2,54	3,56	2,35	1,49
Total Gastos	7,45	9,28	11,51	11,67	10,23	10,44	12,07	14,02	13,99	15,84	18,00	19,28	24,38	26,26	28,18	30,21

TRANVIAS ELECTRICOS DE GRANADA S.A. (Resumen de sus cifras operacionales)
Evolución del tráfico

	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960
Pasajeros tranvías (millones)	16,75	20,39	22,70	20,74	17,60	18,64	19,34	18,75	18,70	16,88	17,07	18,90	18,85	19,39	17,22	17,14
Pasajeros autobus (millones)																
Mercancías (miles de Tm)	69,35		42,01	37,80	17,59	8,18	8,83	21,91	14,50	12,99	16,79	17,64	16,65	11,43	14,01	17,26
Cable a Motril (miles de Tm)																
M. Kms recorridos (pasajeros tra	1,56	2,61	2,71	2,52	2,17	2,16	2,69	2,76	2,71	2,65	2,50	2,60	2,58	2,62	2,43	2,49
M. Kms recorridos (pasajeros autobús)																
M. Kms recorridos (mercancías)	0,28		0,21	0,18	0,07	0,03	0,04	0,10	0,05	0,04	0,06	0,06	0,08	0,05	0,04	0,05
Recaudación pta por coche/km (p	3,78	2,87	3,48	4,77	4,26	4,62	4,24	4,72	4,90	5,68	6,46	6,82	8,67	9,41	10,70	11,23
Recaudación pta por coche/km (pasajeros autobús)																
Recaudación pta por Tm/km (mei	4,87		7,12	6,38	6,62	5,99	7,44	5,86	7,58	7,49	7,38	7,17	7,48	8,68	12,43	13,93
Cálculo del coeficiente de explotación																
ce =	0,63	0,62	0,62	0,66	0,78	0,72	0,74	0,75	0,67	0,69	0,69	0,65	0,71	0,68	0,88	1,21

TRANVIAS ELECTRICOS DE GRANADA S.A. (Resumen de sus cuentas anuales en millones de pesetas)

Balances de situación													
PASIVO													
	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973
Capital	16,12	15,54	14,54	14,05	14,05	14,05	14,05	14,05	14,05	14,05	14,05	14,05	14,05
Otros recursos propios													
Obligaciones													
Otros recursos ajenos	2,58	3,90	2,85	2,46	3,91	4,59	4,81	6,63	4,93	7,94	17,02	13,20	13,09
Amortización primer establecimie	0,21	0,21	0,21	0,21	0,21	0,21	0,21	0,21	0,21	0,21	0,21	0,21	0,21
Acciones preferentes amortizadas	8,59	9,17	10,17	10,66	10,66	10,66	10,66	10,66	10,66				
Aplicación para reglamentación FF.CC. de uso público									2,95	2,95	2,95	2,95	2,95
Ganancias	2,02	2,61	1,56			0,30							
Total pasivo	29,53	31,44	29,34	27,38	28,83	29,82	29,74	31,55	32,80	25,15	34,02	30,20	30,08
ACTIVO													
	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973
Líquido y realizable	3,73	5,65	3,54	1,25	2,15	3,35	1,97	0,54	0,48	0,73	1,32	0,69	1,06
Deudores Varios													
Centrales y líneas eléctricas													
Material móvil (gastos de primer e Red urbana	2,21	2,21	2,21	2,21	2,21	2,21	2,21	2,21	2,21	2,21	2,21	2,21	2,21
Línea de Gabia/Alhendín/Dúrcal													
Línea de Santafé/Chauchina/Fuente Vaqueros													
Línea de Maracena/Atarfe/Pinos Puente													
Línea de la Zubia/Monachil													
Línea de Motril													
Tranvías interurbanos													
FF.CC. Secundarios													
FF.CC. Secundarios en construcción													
Líneas en explotación	18,32	18,32	18,32	18,34	18,32	18,32	18,32	18,34	18,32	18,32	18,32	18,32	18,32
Autobuses					0,67	0,67	0,40	0,27	0,13			7,33	5,41
Instalaciones auxiliares													
Varios de tranvías													
Instalaciones industriales, negocio azucarero													
Varios del negocio azucarero													
Activos ficticios													
Pérdidas acumuladas				0,33	0,22		1,67	4,95	11,67	3,88	4,85	3,58	1,98
Valores en cartera	5,28	5,28	5,28	5,28	5,28	5,28	5,28	5,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Amortización de acciones preferentes													
Total activo	29,53	31,44	29,34	27,38	28,83	29,82	29,74	31,55	32,80	25,15	34,02	30,20	30,08

TRANVIAS ELECTRICOS DE GRANADA S.A. (Resumen de sus cuentas anuales en millones de pesetas)

Cuentas anuales de resultados													
HABER													
	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973
Ingresos Viajeros red urbana de tr	1,10	0,99	0,96	1,02	0,99	0,87	0,82	0,45	0,34	0,40	0,36		
Ingresos Viajeros red urbana de a.	11,12	10,28											
Ingresos Viajeros red suburbana d	17,48	19,59	22,10	23,41	23,49	24,52	25,24	25,63	26,21	29,53	24,66		
Ingresos Viajeros red suburbana de autobuses					0,05	0,49	0,48	0,58	0,63	0,63	2,83	13,91	15,45
Ingresos mercancías red urbana				0,00	0,00								
Ingresos mercancías red suburban.	0,59	0,32	0,39	0,35	0,30	0,14	0,15	0,04	0,00	0,00			
Ingresos por transportes combinados, Cable a Motril													
Ingresos venta energía	0,04	0,01	0,05	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,20	0,01	
Ingresos negocio azucarero													
Otros ingresos	1,10	1,60	2,81	2,09	2,55	2,16	3,87	3,38	4,30	4,10	3,96	1,93	0,16
Remanente ejercicio anterior													
Cuentas de orden												2,91	
Pérdidas				0,33	0,22		1,67	4,95	11,67	3,89	4,85	3,58	1,98
Total Ingresos	31,42	32,79	26,30	27,22	27,62	28,22	32,55	35,03	43,19	38,58	39,58	19,41	17,60
DEBE													
	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973
Servicio de capital	0,00	0,06	0,02	0,08	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00				
Gastos fijos	6,47	6,94	6,74	7,58	7,25	7,53	12,55	12,79	13,76	14,17	12,62	4,02	2,97
Gastos variables	22,93	23,18	17,97	19,57	19,99	19,75	19,53	20,07	20,99	22,83	21,22		
Gastos negocio azucarero													
Gastos de explotación del cable y almacén de Motril													
Gastos de autobuses					0,03	0,42	0,46	0,52	0,54	0,56	1,86	10,54	11,04
Impuestos													
Aplicación para reglamentación FF.CC. de uso público									2,95				
Saldo Anterior					0,33	0,22		1,67	4,95	1,01	3,89	4,85	3,58
Beneficios	2,02	2,61	1,56										
Total Gastos	31,42	32,79	26,30	27,22	27,62	27,92	32,55	35,03	43,19	38,58	39,58	19,41	17,60

TRANVIAS ELECTRICOS DE GRANADA S.A. (Resumen de sus cifras operacionales)

Evolución del tráfico													
	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973
Pasajeros tranvías (millones)	18,39	17,31	7,17	6,82	6,84	6,98	7,15	6,88	6,97	6,39	4,81	0,00	
Pasajeros autobus (millones)				0,00	0,01	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,86	2,45	2,87
Mercancías (miles de Tm)	15,30	8,03	9,00	9,36	7,09	3,80	3,97	0,72	0,02	0,01	0,39	0,00	
Cable a Motril (miles de Tm)													
M. Kms recorridos (pasajeros tra	2,53	2,51	1,82	1,83	1,93	1,96	1,89	1,86	1,88	1,89	1,56		
M. Kms recorridos (pasajeros autobús)					0,00	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,73	0,78
M. Kms recorridos (mercancías)	0,04	0,02	0,03	0,02	0,02	0,01	0,04	0,01	0,00	0,00	0,10		
Recaudación pta por coche/km (p	11,71	12,30	12,64	13,38	12,66	12,99	13,77	14,00	14,16	15,55	16,02		
Recaudación pta por coche/km (pasajeros autobús)					13,73	11,28	11,40	15,23	16,53	16,55	17,80	19,13	19,86
Recaudación pta por Tm/km (mei	13,92	13,58	14,29	13,71	12,39	10,90	10,85	5,59	4,24	5,16	19,70		
Cálculo del coeficiente de explotación													
ce =	1,19	1,11	0,76	0,79	0,81	0,77	0,74	0,77	0,79	0,76	0,85		

FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

- Acta del Consejo de administración** de TEGSA de 8 de febrero de 1905. 1905. En *Tranvías Eléctricos de Granada. Libro de actas del Consejo de Administración, I. 1903-1928*.
- Acta del Consejo de administración** de TEGSA de 25 de octubre de 1906. 1906. En *Tranvías Eléctricos de Granada. Libro de actas del Consejo de Administración, I. 1903-1928*.
- Memorias anuales** de la sociedad de Tranvías Eléctricos de Granada S.A.
- Anónimo (1906)**: “Emisión de acciones de tranvías”, *Revista de Economía y Hacienda*, IX, 1010.
- Anónimo (1905)**: “Memoria de la compañía Ibérica de Electricidad Thomson-Houston”, *Revista de Economía y Hacienda*, VIII, 515-516.
- Chandler, Alfred Dupont Jr. (1962)**: *Strategy and Structure: Chapters in the History of the Industrial Enterprise*. Cambridge: MIT Press.
- García Ducazcal, José María (1897)**: “Los balances. Estudio”, *Revista Pericial Mercantil*, 144 y ss.
- González Ruiz, Luis y Gregorio Núñez Romero-Balmas (2004)**: “Los tranvías en Andalucía ¿un adelanto antes de tiempo?”, en *Granada. El tiempo de los tranvías*. Eds. Javier Pinar Samos y Miguel Giménez Yanguas. Granada: Caja Granada.
- Martínez Vara, Tomás y F. de los Cobos Arteaga (2007)**: “Lenguaje y realidad: la intervención de la contabilidad de las compañías ferroviarias por parte de la Dictadura de Primo de Rivera”, en *Revista de Historia de la Economía y de la Empresa*, (1), 319-338.
- Matés Barco, Juan Manuel (1998)**: *Cambio institucional y servicios municipales. Una historia del servicio público de abastecimiento de agua* Granada: Comares.
- McCartney, S. and Arnold, A. J. (2000)**: “George Hudson's Financial Reporting Practices: Putting the Eastern Counties Railway in Context”, en *Accounting, Business and Financial History*, 10 (3), 293-316.
- Ministerio de Economía nacional (España) (1929)**: “Real Orden núm. 2.257 de 23 de Octubre de 1929 por la que se constituye la Comisión encargada del estudio de una futura institución de Inspectores de Cuentas”, en *Gaceta de Madrid* (297), 494.
- Ministerio de Hacienda (España) 1904**: “Real orden de ... disponiendo con carácter general la forma en que se ha de determinar la contribución de utilidades correspondiente a los Bancos, Compañías y Sociedades”, *Gaceta de Madrid*.
- Ministerio de Trabajo (España) (1965)**: “Orden de 13 de mayo de 1965 por la que se aprueba la Reglamentación Nacional de Trabajo para ferrocarriles de Uso Público no Integrados en la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles”, *Boletín Oficial del Estado*.
- Núñez Romero-Balmas, Gregorio (2006)**: “Geografía financiera de España en 1914: emergencia y límites de los mercados de valores a principios del siglo XX”, en Hernández Andreu, Juan y García Ruiz, José Luis: *Homenaje a Gabriel Tortella*, Mahón.
- (2005): *Tejiendo redes empresariales en Andalucía oriental: Vida y obra de Alfredo Velasco Sotillos (1872-1936)*. Granada: Grupo de Estudios Históricos sobre la Empresa.
- (2000): “Escoriaza y Fabro, vizconde de Escoriaza. Empresario, contratista y financiero zaragozano”, en *Los cien empresarios españoles del siglo XX*. Eugenio Torres Villanueva, editor. Madrid: Editorial LID.
- (1993): *La Sevillana de Electricidad (1894-1930) y la promoción multinacional en el sector electrotécnico*. Granada: Némesis.
- (1994): “Cien años de evolución institucional en el sector eléctrico en España”, en *Introducción a la Historia de la empresa en España*. Núñez Romero-Balmas, Gregorio y Luciano Segreto, editores. Madrid: Abacus.
- (1999): *Raíles en la Ciudad. Empresa y ciudad en torno a los tranvías de Granada* Granada: Caja General de Ahorros de Granada / Ayuntamiento de Granada..
- y M^a Ángeles Castellano Montes (2001): “Canalejas, 3; un grupo industrial andaluz en el corazón de la City madrileña. Aproximación marginal a la historia de las empresas en los años Veinte”, en *VII Congreso de la Asociación de Historia Económica*. (<http://www.unizar.es/eueez/cahe/nunezcastellano.pdf>).
- y Luis González Ruiz (2005): *Notas para la historia financiera y empresarial de Andalucía. Recursos y problemas para un censo fiscal de las sociedades andaluzas a principios del siglo XX*, Granada: Grupo de Estudios de Historia de la Empresa.

Raventós Clivilles, Salvador (1906): “Proposición de ley del Sr. Raventós reformando el art. 157º del Código de Comercio relativo a la publicación de los balances de las compañías anónimas”, en *Diario de Sesiones de Cortes.*; 111: Apéndice 7º.

Gregorio Núñez Romero-Balmas es catedrático de Escuelas Universitarias (área de Historia e Instituciones económicas) en la Universidad de Granada. Es coordinador del Grupo andaluz de Estudios Históricos sobre la Empresa (Gehese - SEJ-271) y ha estudiado la historia de grandes compañías de servicios urbanos, así como la financiación y el endeudamiento de las corporaciones locales en la primera mitad del siglo XX. Su e-mail es: gnromero@ugr.es.

Dionisio Buendía Carrillo es profesor titular de Universidad (área de Economía Financiera y Contabilidad) en la Universidad de Granada. Ha estudiado la práctica contable de la administración local en Andalucía y promovido la implantación en ella de un sistema de análisis de costes.

Gregorio Núñez Romero-Balmas is professor of History and Economic Institutions at the Business School of the University of Granada. He is the Coordinator of the Andalusian Research Group in Business History (Gehese - SEJ-271). He has researched into the history of great companies of urban services, as well as into the financing and indebtedness of local governments in the first half of the 20th century. His e-mail is: gnromero@ugr.es.

Dionisio Buendía Carrillo is Associated Professor of Accounting and Finance at the University of Granada. He has studied the accounting practices at the local administration in Andalusia and promoted the implementation of a system of cost accounting.