

# FUENTES BELGAS SOBRE LA ELECTRIFICACION DE LOS TRANVIAS ESPAÑOLES. EL *RECUEIL FINANCIER* DE BRUSELAS<sup>1</sup>

GREGORIO NUÑEZ ROMERO-BALMAS

Universidad de Granada

## 1. ESTADO DE LA CUESTION

A fines de 1910, *La Energía Eléctrica*, de Madrid, resumió en un editorial la influencia financiera belga sobre el sector tranviario español. Citaba 13 grupos o sociedades que explotaban las redes urbanas de Alicante, Barcelona, Bilbao, La Coruña, Madrid, Murcia, Valladolid y Zaragoza<sup>2</sup>. Ello suponía 310 km. de tranvías eléctricos, un 63,1 por 100 de todos los tranvías y ferrocarriles secundarios españoles del momento<sup>3</sup> y, sin duda, la parte más importante del conjunto.

Desde el punto de vista belga, la explicación del fenómeno parece sencilla. Basta recordar la ya entonces larga tradición de los grupos financieros belgas en la financiación y gestión de los servicios públicos, tanto en su país como fuera de él; un proceso de internacionalización financiera e industrial que cubre todo el último cuarto del siglo XIX con una tendencia continuamente expansiva<sup>4</sup>. Dicho proceso se vio polarizado y estimulado a partir de 1895 por los cambios tecnológicos asociados al desarrollo industrial de la electricidad, sector en el que los tranvías ocuparon durante décadas un puesto principal.

La tradición belga en la construcción y gestión de líneas férreas se remonta a los orígenes de la industrialización de ese país y asume sus rasgos peculiares; lógicamente, las actividades del ramo fueron inicialmente controladas casi en exclusiva por la *Société Générale de Belgique*. Más tarde, el subsector emergente de los tranvías y ferrocarriles secundarios abrió la puerta a otros grupos financieros e industriales que, en el curso de apenas una década (1878-85), dieron lugar a una primera floración de empresas

<sup>1</sup> Estas páginas proceden de una investigación en curso sobre los tranvías españoles financiada por la DGICT, del Ministerio de Educación, y la Consejería de Educación de la Junta de Andalucía.

<sup>2</sup> «Empresas de tranvías belgas en España», en *La Energía Eléctrica*, 1910, p. 378.

<sup>3</sup> *Anuario de los Ferrocarriles Españoles*, 1909, pp. 236 y ss.

<sup>4</sup> Véase Chlepnier (1930), p. 72.

cuyo número ronda la treintena<sup>5</sup>. La acción de estas sociedades vino a plantearse como una estrategia integrada de inversión y gestión de servicios urbanos a medio y largo plazo; tales iniciativas requerían importantes capitales fijos de lenta maduración y singulares capacidades técnicas y gerenciales, todo ello inserto en un conjunto más amplio que comprende a la mayor parte de la industria pesada belga y su entorno financiero.

Se trata, pues, de un hecho de importancia tal como para no pasar inadvertido y, hasta donde alcanza la información de *La Energía Eléctrica*, es relativamente conocido; Albert Broder, por ejemplo, ha llamado la atención sobre ello desde una perspectiva netamente francesa<sup>6</sup>; desde el lado español, en cambio, el tema no ha encontrado hasta ahora adecuado desarrollo ni fuentes singulares para su estudio. Las páginas que siguen pretenden realizar una primera aproximación al tema y explorar las posibilidades documentales que, para la historia de las empresas españolas, encierra el *Recueil Financier* de Bruselas<sup>7</sup>.

## 2. LOS TRANVIAS ESPAÑOLES EN EL RECUEIL FINANCIER

El cuadro 1 resume de modo muy general la información disponible; en él figuran, hasta donde lo permite la fuente, las empresas belgas que a principios de siglo habían tomado posiciones en la promoción o la gestión de redes españolas de tranvías. Ello nos proporciona un cuadro más contrastado y amplio que el de *La Energía Eléctrica* de 1910 pero básicamente consistente, con ligeras diferencias explicables muchas de ellas por la evolución ulterior de las empresas; en conjunto, la información de ambas fuentes se refuerza y se matiza.

Ante todo, la publicación de Bruselas proporciona información más extensa en el tiempo y susceptible de explotación sistemática a lo largo de varias décadas, lo que contrasta con el carácter asistemático de la información ofrecida por la revista madrileña. Por otro lado, la información financiera y los datos que la acompañan son mucho más ricos en el primer caso; por ejemplo, en lo referente a la fecha de constitución de sociedades filiales

<sup>5</sup> Chlepner (1930), pp. 72 y 78.

<sup>6</sup> Véase Broder (1985), pp. 85 y ss.

<sup>7</sup> El *Recueil Financier* fue, desde 1893, una publicación anual, impresa en Bruselas por Bruylant. Desde 1931 cuenta con una publicación mensual. En ellas figuran datos bastante detallados y relativamente elaborados por los editores sobre el conjunto de sociedades belgas y otras muchas de diferentes países que cotizaban en la Bolsa de Bruselas. Ofrece magníficos índices alfabéticos que facilitan la localización del personal directivo y consejeros de administración de las sociedades y aun referencias indirectas a muchas sociedades. Para estas páginas que siguen he utilizado los números correspondientes a 1901-02 y 1905.

## CUADRO 1

*Sociedades españolas de tranvías y ferrocarriles secundarios controladas por grupos financieros belgas en 1900-1905, según el «Recueil Financier»*

<i>Sociedad matriz belga, año de fundación y conexiones financieras</i>	<i>Empresa en España, año de fundación y líneas concedidas</i>
n.d.	<i>Belge de Chemins de Fer en Andalousie</i> (1896) (Sanlúcar a Puerto de Santa María)
n.d.	<i>Chemins de Fer Economiques de Catalogne</i> (1905) (Flassà a Palamós)
<i>Banque auxiliaire de la Bourse</i> (1895) (s.f. <i>Caisse Générale de Reports</i> )	<i>Chemin de fer de Madrid a Villa del Prado</i> (1889)
En proceso de transferencia en 1899 (s.f. <i>Caisse Générale de Reports</i> )	<i>Tramways de Madrid et d'Espagne</i> (1886)
<i>Cie. Internationale des Tramways</i> (s.f. <i>Cie. Nationale Financière</i> )	<i>Chemins de Fer de Valence et d'Aragon</i> (1880) (Valencia a Liria)
<i>Compagnie Nationale Financière</i> (1898)	<i>Tranvías de Valladolid</i> (1900)
<i>Soc. Gén. de Chemins de Fer Economiques</i> (1880) (s.f. <i>Paribas</i> , Bruselas)	<i>Gén. de Tramways Electriques en Espagne</i> (1899) (varias cías. de Madrid y Barcelona-Sarrià)
<i>Banque Générale de Belgique</i>	<i>Gén. de Tramways et de Chemins de Fer Vicinaux en Espagne</i> (1903) (periferia de Alicante)
<i>Banque de Reports</i>	<i>Hispano-belge de Chemins de Fer</i> (1905) (f.c. económico de Málaga a T. del Mar)
<i>Soc. d'Entreprise Générale de Travaux</i> (1880)	<i>Tranvías de Barcelona a San Andrés</i> (1899)
<i>Soc. Financière des Transports et d'Entreprises Industrielles</i> (1898)	<i>Tranvías de Barcelona</i>
<i>Cie. d'Electricité Thomson-Houston de la Méditerranée</i>	<i>Tranvías de Cádiz a San Fernando y La Carraca</i>
<i>Les Tramways Réunis</i> (1898)	<i>Tramways de Carthagène</i> (1898)
<i>Cie. Centrale d'Eclairage et de Traction</i> (1897)	<i>Tranvías Santander a El Sardinero</i> (1898)
<i>Banque Internationale de Bruxelles y Union des Tramways</i> (1895)	<i>Tramways de Grenade et de Murcie</i> (1899)
<i>Union des Tramways</i> (1895)	<i>Etudes de Ch.F. et d'Entreprises Industrielles en Espagne</i> (1899) (ff.cc. Tajuña y Madrid a Arganda)
<i>Société Française de Tramways Electriques</i> (1875)	<i>Tranvías de Málaga</i> (1898)
	<i>Tranvías de Zaragoza</i>
	<i>Tranvías de Ténérife</i>

NOTAS: s.f.=servicio financiero a cargo de...

FUENTES: *Recueil Financier*, 1901-02 y 1905.

y de empresas instrumentales. Además, nos permite conocer con precisión los capitales comprometidos y, en ocasiones, las cuentas anuales de las distintas sociedades. Por último, una explotación sistemática permite reconstruir el contexto empresarial, digamos la «familia» transpirenaica de las empresas españolas de tranvías controladas desde Bruselas.

A partir de 1896, las inversiones belgas en el extranjero crecieron y se diversificaron una vez más; en esa coyuntura, las operaciones concernientes a los ferrocarriles y tranvías europeos ocuparon un puesto un tanto marginal<sup>8</sup>. Y, sin embargo, fue en aquellos años de fin de siglo cuando se produjo en el mundo financiero belga una notable floración de iniciativas relacionadas con los tranvías y los ferrocarriles secundarios, que renovaron considerablemente el panorama del sector. Constituidas en gran número entre 1895 y 1900, vinieron a configurar una «segunda generación» de empresas dedicadas a la promoción y gestión de tranvías. Citemos a la *Cie. Générale Belge d'Entreprises Electriques* (1895), a la *Cie. Mutuelle de Tramways* (1895), a la *Union de Tramways* (1895), a la *Cie. Centrale d'Eclairage et de Traction* (1897), a la *Soc. Financière de Transports et d'Entreprises Industrielles* (1898), a la *Cie. des Tramways Réunis* (1898) y a la *Cie. Internationale de Tramways* (1900); ocho sociedades al menos que, en poco tiempo, tomaron importantes participaciones en numerosas empresas de tranvías de todo el mundo. El volumen de recursos financieros movilizados por las compañías citadas en 1900 iba ya a la par de sus hermanas mayores de la generación de 1880<sup>9</sup>.

Esos grupos belgas tomaron rápidamente posiciones en España, en una proporción muy superior a la que habían asumido en décadas anteriores. No en vano la Ley de 14 de agosto de 1895 había sentado las bases para remozar y centralizar en nuestro país el sistema administrativo que había de regir las concesiones de tranvías y, en particular, la urgente y trascendental operación de cambio a la tracción eléctrica<sup>10</sup>. A partir de ese momento fueron transferidas numerosas concesiones de tranvías, operaciones acompañadas, generalmente, de adquisiciones y fusiones o de la creación de sociedades nuevas con el propósito explícito de proceder a la electrificación de los tranvías hipomóviles ya existentes y a la construcción de otros nuevos.

Por consiguiente, el *Recueil Financier* nos proporciona una información de primera mano sobre los protagonistas del proceso de electrificación de

<sup>8</sup> Chlepnier dedica en esta ocasión sólo unas pocas líneas al tema, a diferencia del detalle con que enumeró las compañías creadas en torno a 1880 o a la atención que presta a las empresas coloniales y a las inversiones extraeuropeas del último lustro del siglo. Véase Chlepnier (1930), p. 86.

<sup>9</sup> Tanto en lo referente a los capitales desembolsados como a los activos totales, las cifras resultan extraordinariamente próximas para uno y otro grupo de sociedades, con unos 35 millones de francos de capital y casi 70 millones de activos totales.

<sup>10</sup> Véase Torino (1902), p. LXXVII.

los tranvías españoles que las fuentes administrativas, fiscales y financieras españolas dejan, por lo general, en la más completa oscuridad.

### 3. NOTAS PARA UN ANALISIS SISTEMATICO

Desgraciadamente, el *Recueil* no nos ofrece balances normalizados ni en los casos en que ocasionalmente figura, salvo excepciones, la composición de la cartera de participaciones industriales. Por lo tanto, un conocimiento exhaustivo de la estrategia de inversiones de los grupos industriales y financieros belgas no parece que se pueda alcanzar por esta vía. En cambio, creo que se pueden realizar análisis sistemáticos de otro tipo que permitirán esclarecer aspectos no menos significativos como la estructura personal de los grupos directivos, una cierta tipología funcional o profesional y determinados rasgos generales de la estrategia u orientación de las actividades, todo lo cual puede dibujarnos a grandes trazos el puesto que ocupaban las inversiones tranviarias en España dentro del mundo financiero, industrial y humano del capitalismo belga del momento.

#### 3.1. *Estructura interna de los grupos directivos*

Entre los diferentes datos que reproduce el *Recueil*, uno de los más regulares es la relación de miembros de los consejos de administración. Todo ello, unido a un buen índice alfabético, permite construir una base de datos que incluye los nombres de 89 presidentes, consejeros y censores de cuentas de sociedades belgo-españolas de tranvías. Entre ellos figura un único prohombre español (J. Navarro Reverter), algunos franceses, alemanes y holandeses, y una considerable mayoría belga. No parece abusivo suponer que pertenecieran a la clase socioprofesional de propietarios, financieros y gerentes cuya estructura y relaciones determinaba la configuración del sector y, probablemente, guiara su evolución. Analizar dichos grupos creo que es objetivo de primera importancia al que se orientan las páginas que siguen.

La propuesta de análisis que sigue radica, precisamente, en estudiar dichas relaciones en busca de los rasgos estructurales del grupo y, en particular, de su proyección hacia España. Para realizarlo he completado la base de datos incluyendo, junto a cada personaje ligado a las finanzas hispano-belgas, el conjunto de sociedades en que figuraba, relacionadas o no con los tranvías o con los negocios españoles, es decir, el conjunto de puestos

ocupados en consejos de administración en 1900 por cada uno de los personajes ligados a las empresas hispano-belgas de tranvías.

Una primera impresión sugiere que el conjunto forma un grupo coherente y profesionalizado; la mayoría de sus miembros intervenía en varios consejos de administración con diferentes cargos; de ellos, una elevada proporción figuraban en tantos y con empleos tan variados<sup>11</sup> como para suponer que tendrían que dedicarle la mayor parte de su tiempo. A efectos de un primer análisis, retendremos tan sólo los que, por uno u otro concepto, participaban en cinco o más sociedades diferentes; representan una fracción nada despreciable del grupo inicial, treinta y cinco, que, ya fueran grandes propietarios, ya se tratara de técnicos y/o gerentes especializados, es claro que pertenecían a los altos círculos financieros y empresariales belgas o eran técnicos distinguidos en la ingeniería y la dirección de empresas afines. La presencia, entre ellos, de los Empain y de Raphaël de Bauer (Paribas) muestra que el grupo llegaba en su cumbre a lo más conspicuo de la finanza y de la industria belga del momento.

### 3.2. *Tipología funcional*

La propuesta analítica consiste en considerar como un todo al grupo de consejeros de sociedades hispano-belgas de tranvías y estudiar el conjunto de los puestos directivos que entre todos desempeñaban. El papel concreto de cada uno podemos considerarlo por el momento como irrelevante; sólo cuando conozcamos a fondo la historia de cada sociedad podremos distinguir con precisión el papel de cada consejero. Muchas y muy diversas eran las funciones que podían cumplir en relación con los grupos interesados y muchas, por tanto, las razones que explicarían su presencia; por ejemplo:

1. Personajes destacados de la finanza o de la política.
2. Representantes de accionistas mayoritarios.
3. Hombres de paja.
4. Representantes de grupos industriales<sup>12</sup>.
5. Portavoces de bancos comerciales o de inversión.
6. Técnicos especializados en el sector.

---

<sup>11</sup> Los puestos que recoge el *Recueil* son presidentes, consejeros de administración, censores de cuentas y administradores. También figuran, en los casos de suspensiones de pagos, los liquidadores.

<sup>12</sup> V. gr., industrias metalmecánicas, siderúrgicas o electrotécnicas en particular.

Una última precisión general. De los personajes incluidos en nuestra base de datos, un 39 por 100 figuran en los consejos de cinco o más sociedades; la proporción general en el conjunto del *Recueil* es sólo del 5 por 100, diferencia demasiado importante como para no ser significativa; a mi juicio, indica un grado de profesionalización muy superior al conjunto de las empresas belgas del momento, aspecto sin duda relacionado con el carácter altamente técnico y capital-intensivo del sector que nos ocupa. Tal fenómeno refuerza la idea de que es éste un sector singularmente adecuado para el estudio que se proyecta.

### 3.3. *Preferencias generales*

Veamos una primera descripción de las cifras que resultan de sumar todos los cargos ocupados por los personajes de la muestra. Para ello, los hemos distribuido en una matriz (cuadro 2) que permite distinguir dos variables: la distribución territorial de las iniciativas y la composición sectorial de conjunto. Destaquemos, ante todo, que en sólo dos de los lados de la matriz (la fila A y la columna 1, que representan el 28,9 por 100 de las casillas) se concentra el 85,3 por 100 de los casos, mientras que queda prácticamente vacío el 71,1 por 100 restante. Tal disposición refuerza la

CUADRO 2

*Distribución geográfica y sectorial de los puestos ocupados en los Consejos de Administración de diferentes sociedades belgas por los consejeros «profesionales» de las compañías tranviarias hispano-belgas*

	(1) Tranvías	(2) Minero- metalurgia	(3) Electri- cidad	(4) Núcleo financiero	(5) Otras actividades
A. Europa occidental .....	57	38	18	15	7
B. Europa del Este .....	46	8	3	0	5
C. España .....	36	3	0	0	0
D. Oriente próximo y Africa del Norte .....	13	1	1	1	0
E. Italia .....	12	0	0	0	2
F. Extremo Oriente .....	9	0	0	0	2
G. Suramérica .....	2	0	0	0	5
H. Resto Africa .....	2	0	0	0	13
I. Portugal .....	1	0	0	0	0

idea de que nos encontramos, efectivamente, ante un conjunto articulado de intereses financiero/tranviarios en estado casi puro; si alguna contaminación parece haber, viene por el lado de las iniciativas coloniales, fiebre de las finanzas belgas del momento.

3.3.1. La primera columna refleja la distribución territorial de las iniciativas tranviarias del grupo. Destaquemos su seria implantación en el núcleo belga<sup>13</sup>. Ello refleja que estaban asociados a círculos empresariales que gestionaban empresas de transportes locales, los que hicieron de los tranvías una especialidad nacional belga que generó sinergias industriales, capacidades de gestión y mecanismos financieros cuyo vigor expansivo superó pronto los estrechos límites nacionales.

Siendo la pertenencia a sociedades que operaran en España la condición necesaria para figurar en la muestra, no creo que la cifra de 36 pueda considerarse demasiado elevada.

3.3.2. La primera fila revela, en cambio, la estructura de los círculos industriales que dieron origen a dicha especialidad tranviaria internacional. Destaquemos, para empezar, el peso reducido de la casilla A5 («Otros»), que evidencia un sesgo muy marcado en el sentido de nuestra especialidad. Sentado esto, vemos claramente cómo, aparte del sector tranviario, hay otros tres grandes sectores significativos: el financiero, el eléctrico y el siderometalúrgico.

El primero aseguraba el flujo de inversiones y de liquidez y controlaba, directa o indirectamente, las decisiones. El segundo resultaba tecnológica y funcionalmente paralelo al que nos interesa. El tercero, en fin, en el que forman parte un nutrido grupo de consejeros de sociedades mineras, siderúrgicas y metalúrgicas belgas, parece tener un poderoso valor explicativo, tanto de la orientación belga hacia los ferrocarriles como de la ulterior expansión del negocio tranviario en busca de contactos, información y pedidos regulares. Tal pudo generar un complejo entramado de participaciones cruzadas cuya consecuencia biográfica estamos observando.

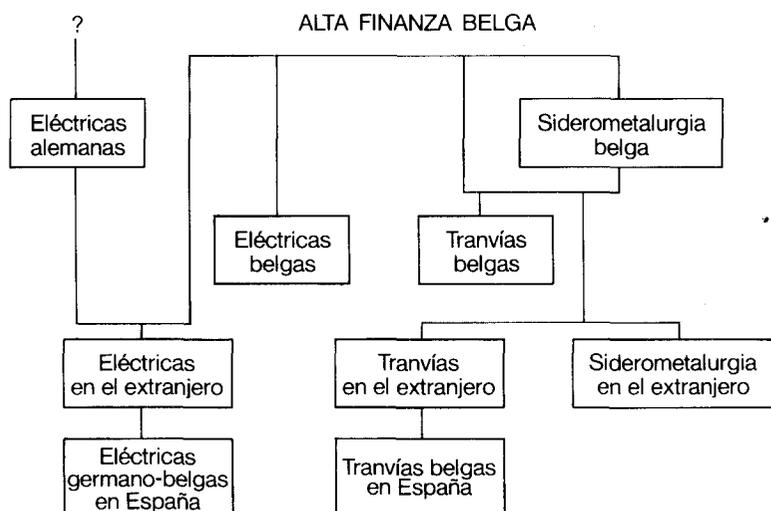
El conjunto puede articularse en un esquema explicativo como el del gráfico 1.

---

<sup>13</sup> A los efectos de este análisis, consideramos como pertenecientes al núcleo belga no sólo a sociedades que operaban en Bélgica, sino también en el norte de Francia, Holanda y Alemania occidental. No figura ninguna que operara en Inglaterra, EE.UU. o los Países Escandinavos.

GRAFICO 1

*Inserción del sector tranviario belga en el sistema financiero-industrial*



4. ANALISIS INTEGRADO

Lógicamente, la fuente es mucho más rica de lo que acabamos de indicar y permite estudios más detallados sobre las finanzas belgas en relación con España y con otros países. Terminaré con unos pocos ejemplos.

4.1. *Tipología personal*

Si reordenamos la información disponible para reconstruir el perfil de cada personaje, podemos construir una tipología empírica con seis grupos diferentes. No se trata, ni mucho menos, de categorías sistemáticas; varios de los grupos responden a distintas variables y sugieren diferentes formas de catalogación. No obstante, creo que los primeros pasos resultan suficientemente explícitos. Los grupos tipológicos son:

- a) gerentes de empresas de tranvías;
- b) gerentes de empresas eléctricas;
- c) financieros;
- d) especialistas en la Europa del Este;
- e) atípicos, y
- f) grupo de Amberes.

A ello se podría añadir un séptimo grupo con los representantes de empresas electrotécnicas alemanas que, por no figurar en ninguna empresa española, no se ajustan a las condiciones de la muestra, pero cuya presencia resulta muy significativa.

La primera categoría es numéricamente la más importante de la muestra y, sin duda, la más significativa. Como miembros más destacados citaré a A. du Roy de Blicquy, hombre del entorno de Empain; a L. Janssen y a Ch. Dupuich, que figuran en los consejos de 16, 6 y 17 sociedades, respectivamente. Del primero destaquemos su condición de administrador delegado de dos de ellas y de presidente de una tercera, las tres en el sector metalúrgico; del segundo, su condición de director general de los Tranvías de Bruselas<sup>14</sup>. El análisis en curso nos permite clasificar en este grupo a otros varios, de los que citaremos a F. Guillon y a P. Hammelrath, por ocuparse singularmente de empresas de tranvías.

A diferencia de los gerentes de tranvías, el grupo de gerentes de empresas eléctricas está numéricamente menos representado.

Otra tercera rúbrica, en cierta medida obvia y necesaria, incluye a los grandes y medianos financieros belgas de la época. Ya he citado a Empain y a Bauer.

Lógicamente, no pueden faltar los especialistas nacionales, profesionales del ramo cuya especialidad parece ser más territorial que temática; aparte de experiencia técnica y gerencial, debían poseer sólidos conocimientos y contactos eficaces en los países donde debían operar. Típica es la figura de M. Ryndzunsky, que figura en dos sociedades metalúrgicas ruso-belgas y en los tranvías de cuatro ciudades del imperio. Su incorporación al consejo de la *Union des Tramways* como director debió representar la culminación de una carrera en la que sólo parece anómala, precisamente, su participación en *Tranvías de Málaga*. Son varios los personajes de la muestra que parecen pertenecer a esta categoría y llama singularmente la atención el que, así como figuran numerosos especialistas en la Europa del Este, no hay ningun-

---

<sup>14</sup> El que los dos primeros contaran con numerosos parientes que presentan rasgos parecidos en el *Recueil*, donde figuran como consejeros y censores de diferentes sociedades, sugiere que nos encontramos ante una verdadera clase socioprofesional, cuya influencia se hizo pronto sentir en nuestro país.

no que podamos catalogar como especialista en temas españoles. En la mayoría de los casos, resulta como si las actividades en España tuvieran un carácter decididamente marginal o, cuanto menos, de muy reciente implantación. Hombres que, como Otto Engelhardt (*Tranvías de Sevilla*) o el Marqués de Foronda (*Tranvías de Barcelona*), destacaron más tarde en la gestión de empresas del sector, hacia 1900 estaban aún empezando sus carreras profesionales en España.

La imprescindible rúbrica de «varios» en una clasificación facticia como la que nos ocupa incluye a presidentes de varias sociedades muy conocidas, pero su número es también singular y significativamente reducido.

Terminemos con una categoría que requiere un cambio radical en los criterios seguidos hasta ahora; varios tienen como rasgo principal el estar estrechamente vinculados a las industrias siderometalúrgicas de la región de Amberes. Este grupo de Amberes tiene en A. Lepère y en A. Hutt sus más claros representantes. Cabe esperar que ampliando la muestra se puedan perfilar otros grupos financieros, industriales o socioprofesionales.

## 5. UNA MIRADA MAS ALLA

Hasta ahora hemos presentado el objeto de nuestro análisis como un fenómeno típicamente belga y, como tal, enraizado en su sistema social y económico. Tal es así la clase empresarial que nos ocupa. Igualmente sucede con las conexiones con la siderometalurgia y las finanzas. No obstante, conviene destacar que nos encontramos ante un fenómeno intrínsecamente multinacional al menos en lo referente a dos factores fundamentales: los mercados de capitales y la alta tecnología. Albert Broder ha llamado la atención sobre ello y, refiriéndose expresamente a España, recuerda que «desde 1880, patentes y mercados hacen surgir fenómenos de multinacionalidad, difíciles de captar por la existencia de intermediarios jurídicos suizos o belgas. Puede darse una disociación entre los países cuyos accionistas se encargan de la provisión de capitales y aquellos otros cuyo papel se limita a la cesión de las patentes»<sup>15</sup>.

En el caso que nos ocupa, los belgas actuaban como intermediarios, en cierto modo privilegiados, en el mercado internacional de capitales. A ello añadamos el no menos multinacional mercado de la tecnología, campo en el que, también, la legislación, la estructura empresarial y los lazos personales preexistentes permitieron a los belgas labrarse un puesto de intermediarios singulares. A todo ello hemos de añadir las ventajas acumuladas, la experiencia y los recursos generados por una temprana especialización en la ins-

<sup>15</sup> Broder (1976), p. 34.

talación y gestión de empresas metalúrgicas, ferroviarias, tranviarias y eléctricas, que les permitió intervenir masivamente en España a partir de 1896 y transformarse en cabeza de puente, no sólo financiera, de la electrotecnia alemana.

De esto último no existen rastros directos en el *Recueil*. No obstante, incidentalmente podemos rastrear su presencia utilizando los criterios empleados más arriba. Nos limitaremos a citar, a modo de ejemplo, a S. Kocherthaller, de Berlín, que figuraba como consejero de seis sociedades belgas de tranvías eléctricos, comenzando por la SOFINA. Este hombre de la AEG pertenece así, marginalmente, a la clase gerencial belga y, como tal, lo encontramos asociado a nombres como O. Allard y V. Fris. Otros alemanes, como C. Eltzbacher (Colonia), I. Loewe (Berlín) y hasta Arthur Gwinner, bien conocido en España, figuran en la publicación y se integran en una séptima categoría, germano-belga, no menos significativa que las anteriores. El papel de estos personajes es paralelo al de los financieros e industriales propiamente belgas, si bien con un claro sesgo: si éstos sostenían intereses metalúrgicos, aquéllos, en cambio, representaban la punta de lanza del emergente sector electrotécnico alemán, que empezaba entonces su conquista de los mercados europeos.

## 6. CONCLUSION APRESURADA

Unas notas como las presentes no admiten una larga conclusión. No obstante, creo necesario precisar al menos tres puntos de interés.

Retengamos, ante todo, el carácter marginal que los negocios en España representaron para los grupos tranviarios belgas. Tal vez, el fenómeno pueda responder al proteccionismo siderúrgico español que pudo privarlos de una parte importante de sus intereses colaterales.

Ello vendría a responder al carácter integrado de las iniciativas de los grupos tranviarios belgas en el extranjero que queda claramente de relieve. Cualquier proyecto solvente parece incluir tres elementos: el financiero, el industrial y el gerencial. A falta de alguno de ellos, el negocio no debía resultar globalmente interesante o ni siquiera viable.

A finales del siglo XIX, la iniciativa pasó de la construcción de redes férreas a la electrificación. En adelante, el sector electrotécnico estaba llamado a tomar la parte del león en la orientación de las nuevas inversiones y a tomar el relevo del segundo elemento impulsor que he mencionado. De este modo, la iniciativa industrial, originalmente belga y siderometalúrgica, se tornó rápida y definitivamente alemana y electromecánica.

## BIBLIOGRAFIA

- Anuario de los Ferrocarriles* (desde 1891), Madrid.
- La Energía Eléctrica* (desde 1899), Madrid.
- Recueil Financier* (desde 1893), Bruselas.
- BRODER, Albert (1982): «L'expansion internationale de l'industrie allemande dans le dernier tiers du XIX siècle: le cas de l'industrie électrique, 1880-1913», en *Rérelations Internationales*, 29 (printemps).
- (1984): *Le rôle des intérêts dans l'économie espagnole, 1815-1913*, Université de Lille.
- (1985): «Le financement et le contrôle de l'industrie électrique dans les pays de la façade nord de la Méditerranée: 1890-1929», en *Banques et investissements en Méditerranée à l'époque contemporaine*, Marsella.
- CASTILLO, A., y RIU, M. (1959): *Historia del transporte colectivo en Barcelona, 1872-1959*, Barcelona.
- CHLEPNER, Serge (1930): *Le marché financier belge depuis cent ans*, Bruxelles.
- HERTNER, Peter (1984): *Il capitale tedesco in Italia, dall'Unità alla prima guerra mondiale*, Bolonia.
- LÓPEZ BUSTOS, Carlos (1986): *Tranvías de Madrid*, Madrid, Aldaba.
- MCKAY, John (1976): *Tramways and Trolleys. The Rise of Urban Mass Transport in Europe*, Princeton.
- NÚÑEZ ROMERO-BAIMAS, Gregorio (en prensa): «La Sevillana de Electricidad (1894-1930) y la promoción multinacional en el sector electrotécnico», en prensa a cargo de Peter Hertner, Florencia, Istituto Universitario Europeo.
- TORINO, José (1902): *Legislación de Ferrocarriles y Tranvías*, Prontuarios de la ROP, Madrid.