

Los intereses belgas en los tranvías madrileños, 1886-1948

Alberte Martínez López
Universidad de A Coruña
almalo@udc.es

II Congreso de Historia ferroviaria: “Siglo y medio de ferrocarriles en Madrid”

Aranjuez, 7 a 9 de febrero de 2001

Sesión segunda. Los ferrocarriles madrileños

Presidente: Manuel Benegas Capote

Bélgica, país de temprana industrialización, va a desarrollar un modelo que se basará durante mucho tiempo en la industria pesada y en el sector financiero. El hecho de disponer de ricos yacimientos carboníferos y férricos le proporcionará las bases de una potente industria metalúrgica y mecánica. La necesidad de elevadas inversiones y de amortizaciones a largo plazo promoverá la expansión de un fuerte sistema bancario estrechamente vinculado a los intereses metalúrgicos. Aprovechando estas ventajas Bélgica se dotará con rapidez de una densa red de ferrocarriles y tranvías. Sin embargo, la desproporción entre el tamaño de su sector metalúrgico y de su mercado interno motivará la necesidad, crecientemente sentida a finales del siglo XIX, de buscar nuevos mercados tanto para sus productos metalúrgicos y mecánicos como para sus capitales. La dificultad de competir con sus poderosos vecinos (Francia, Gran Bretaña, Alemania) en la obtención de los grandes contratos de redes ferroviarias nacionales les llevará a especializarse con gran éxito en los ferrocarriles secundarios y tranvías. De este modo los belgas se van a configurar como el principal inversor en este sector¹. Esta actividad alcanzará su edad dorada en el período 1890-1914. El cataclismo de la Gran Guerra y la oleada de municipalizaciones y nacionalizaciones de los años veinte reducirá significativamente estas inversiones en el extranjero. Éste es, pues, el contexto en el que se inserta la presencia belga en los tranvías de la capital de España².

En las páginas que siguen analizaremos el papel desempeñado por el capital belga en la modernización del transporte urbano madrileño, manifestado en la extensión de las líneas, unificación en la gestión y electrificación de la red. El período estudiado abarca desde la fundación de la primera sociedad belga (Société Générale de Tramways de Madrid et d'Espagne, 1886) hasta la municipalización del transporte urbano madrileño en 1948 en que desaparecen los últimos vestigios de los intereses belgas, que persistían en la Sociedad Madrileña de Tranvías.

Las fuentes manejadas han sido principalmente publicaciones financieras belgas (el *Recueil Financier* y el *Moniteur des Intérêts Matériels*³) y documentación interna de las propias sociedades, depositada en los Archives Générales du Royaume⁴ (Bruselas), Ministère des Affaires Etrangères⁵ (Bruselas), Crédit Lyonnais⁶ (París) y el Centre des Archives du Monde du Travail⁷ (Roubaix). El sesgo de las mismas hace que la mayor parte de la información disponible sea de carácter financiero, siendo más difícil el conocimiento de la evolución de la explotación del servicio.

Los primeros tranvías madrileños y el inicio de la presencia extranjera⁸, 1871-1885

En la primitiva red tranviaria madrileña⁹ hay que distinguir, según el tamaño de las vías, entre las líneas de vía ancha (1,44 mts.) y estrecha (1 metro). Los tranvías de vía ancha fueron los siguientes:

- 1) En 1871 comenzó a funcionar el primer tranvía madrileño, por iniciativa inglesa¹⁰. La compañía The Madrid Street Tramway, filial de The Tramway Union Company Limited irá adquiriendo en años sucesivos (1872 a 1891) varias concesiones no materializadas constituyendo la denominada red inglesa, formada por las líneas de Serrano-Sol-Moncloa, Castellana-Hipódromo y Claudio Coello-Ferraz.
- 2) En 1877 entra en funcionamiento el Tranvía de Estaciones y Mercados, por iniciativa de Arturo Soria Mata y que, como su nombre indica conectaba las estaciones de ferrocarril y los mercados, estando especializado en el transporte de mercancías¹¹.
- 3) En 1877 se constituyó la Sociedad de los Tranvías del Norte de Madrid, creada por capitalistas locales y que explotará varias líneas que comunicaban los barrios de Chamberí y Cuatro Caminos con la Puerta del Sol. El mal funcionamiento de la empresa llevará a su disolución y a la adquisición de sus concesiones en 1889 por una sociedad belga.
- 4) En 1877 se creó la Compañía General Española de Tranvías, con un capital, español, de 250.000 pts y que explotará la línea Plaza Mayor-Leganés.
- 5) En 1887 se funda la Compañía del Tranvía del Este, con un capital, español, de 350.000 pts, que explotará la línea Ventas-Embajadores que había empezado a funcionar en 1882.

La red de vía estrecha quedó configurada por las siguientes sociedades:

- 1) Compañía Eléctrica Madrileña de Tracción, fundada en 1900 con un capital de seis millones de ptas. Adquirió de la Sociedad General para Empresas de Electricidad, de Nuremberg, representada en Madrid por Jorge Ahelnmeyer, las concesiones del Tranvía Central Eléctrico de Madrid (Tranvía Continental) y parte de las del Tranvía de Circunvalación (Metropolitano). Éste funcionó entre 1903-1907.
- 2) En 1902 se funda, entre otros por el Marqués de Urquijo, la Sociedad del Tranvía de Vapor de Madrid al Pardo. La línea entró en funcionamiento ese año y dejó de funcionar en 1917 por la falta de carbón.

Finalmente, la Compañía Madrileña de Urbanización, constituida en 1894 por Arturo Soria, diseñó un ambicioso proyecto de urbanización y transporte, la Ciudad Lineal, luego reducido y cuya primera línea se inauguró en 1899¹².

El paulatino control belga de la red madrileña, 1886-1899

Como hemos visto y solía ser frecuente en las grandes ciudades en las primeras etapas del tendido tranviario las redes se caracterizaban por su pluralidad y heterogeneidad. Estos rasgos dificultaban la racionalidad y modernización de la red. Para atajar esas limitaciones el capital belga va a proceder en pocos años a la unificación de la mayor parte de las compañías que operaban en Madrid. Veamos, pues, como se llevó a cabo este proceso.

En la red madrileña van a intervenir dos sociedades belgas, la Société Générale de Tramways de Madrid et d'Espagne (SGTME) y la Société Générale de Tramways électriques d'Espagne (SGTEE), ambas con domicilio en Bruselas.

La SGTME (RF, 1911: 262) se constituyó el 17/4/1886 y se centrará en la explotación de los Tranvías del Norte de Madrid¹³. Su capital inicial estaba formado por 10.000 acciones ordinarias (sin valor nominal) y otras tantas privilegiadas, cada una de estas últimas con un valor inicial de 250 francos¹⁴. Los principales capitalistas fueron Barbanson, Bourson, Dansette, Otlet y Peemans, que aportaron, a cambio de 9.500 acciones privilegiadas y otras tantas ordinarias, 5.000 acciones de Tranvías del Norte de Madrid. Estas personas representaban a sociedades con importantes inversiones en el sector tranviario, sobre todo en Rusia y Próximo Oriente, metalúrgico y minero, con marcada vocación de integración vertical.

Tabla 1

Consejo de Administración de SGTME en 1892¹⁵	
Nombre	Cargo
Rod. Coumont ¹⁶	Presidente
Eugene Bourson ¹⁷	Administrador
Georges Grimard ¹⁸	Comisario
Fernand Guillon ¹⁹	Administrador
Edmund Orban de Xivry	Comisario
M. Otlet ²⁰	Administrador
H. Peemans	Administrador
Fuente: RF 1893: 106	

El mismo año de fundación se emitieron tres millones de francos en 6.000 obligaciones de 500 francos, al 5% y amortizables en 1931. En 1890 obtuvo la transferencia de la concesión, inicialmente a nombre de Tranvías del Norte de Madrid, que caducaba en 1931. En años sucesivos amplió su red con la absorción de la sociedad que gestionaba el Tranvía de la Guindalera y la Prosperidad el 20/4/1896²¹ y con la puesta en funcionamiento de dos nuevas líneas en 1905. En total su red, de tracción animal hasta principios del siglo XX y centrada en la parte norte de la ciudad, totalizaba 11,9 Km

Después de unos años de euforia inicial, quizá artificial marcada por la necesidad de atraer capitales, la sociedad atraviesa importantes dificultades. A esta situación no era ajeno el deterioro de sus relaciones con el ayuntamiento, básicamente por aumento unilateral de tarifas y deterioro del servicio²². Estos problemas y su incapacidad para acometer la ineludible electrificación de las líneas la llevará a alcanzar un acuerdo de arriendo con la SGTEE.

La SGTEE (RF, 1914 I: 1029) se creó el 3/1/1899. Su objeto social consistía en el estudio, adquisición, construcción y explotación de tranvías y ferrocarriles en la península ibérica y sus colonias. Su capital fundacional fue de 10 millones de frs. , duplicado a los pocos meses²³. Su núcleo duro está integrado por poderosos grupos financieros y electromecánicos belgas (grupo Empain, Banque de Bruxelles, Paribas belga) y alemanes (Deutsche Bank/AEG, Hélios/Siemens, UEG), que Broder (1981: 1794) interpreta como integrantes de una posible estrategia de utilizar la SGTEE como la Sofina belga, un instrumento de los grupos eléctricos germanoamericanos²⁴. A

destacar también en el perfil profesional de los consejeros el peso de los ingenieros, en relación con la complejidad tecnológica de este tipo de servicios, vinculados con la Segunda Revolución Industrial.

Tabla 2

Accionistas de la SGTEE	
Accionistas	Nº de acciones
Société générale de Chemins de fer économiques ²⁵	65.075
Edouard Empain ²⁶ , ingeniero	51.730
Compagnie belge de Chemins de fer réunis ²⁷	29.960
Société française de Tramways électriques et de Voies ferrées ²⁸	10.000
Les Tramways Réunis	10.000
Georges Bonheur	8.490
Georges de la Haut, banquero	4.000
François Empain ²⁹ , doctor en Derecho	2.500
Jules Urban, ingeniero	1.500
M. le Chevalier Raphaël de Bauer ³⁰ , banquero	1.125
Jules Jacobs ³¹ , ingeniero	1.125
Gustave Kumps, ingeniero	1.125
Otros ³²	13.370
TOTAL	200.000
Fuente: AGR, FT SGTEE 3/1/1899, 12/2/1900	

En el Consejo de Administración se integra, además de la mayoría de los principales accionistas citados, Juan Navarro Reverter, ex Ministro de Hacienda, lo que proporcionaba buenas conexiones con el poder político.

Tabla 3

Consejo de Administración de la SGTEE en 1904	
Nombre	Cargo
Auguste Le Brun	Presidente
Zenon Clorieux	Administrador
L. Cocagne ³³	Administrador
Georges De Bauer	Administrador
R. de Bauer	Administrador
Auguste de la Hault	Administrador
F. Delhaye ³⁴	Administrador
Arthur du Roy de Blicquy	Administrador
Edouard Empain	Administrador
François Empain	Administrador
Jules Jacobs	Administrador
L. Janssen	Administrador
Juan Navarro Reverter ³⁵	Administrador
H. Stern ³⁶	Administrador
Louis Urban	Administrador
Jules Wilmart	Administrador
Fuente: RF 1905: 222	

Si nos fijamos ahora en la cartera de inversiones del principal accionista de la SGTEE vemos como se centra, en mayor medida que el conjunto de los holdings, en el sector tranviario de la Europa mediterránea, existiendo por lo tanto una plena

coherencia con su entrada en el mercado madrileño.

Tabla 4

Cartera de inversiones de la Société Générale de Chemins de Fer Economiques en 1913 por distribución geográfica		
	SGCFE	Conjunto de 7 holdings tranviarios
Valor de la cartera*	31,8	195,6
Nº de países	10	26**
Nº de sociedades	40	180**
Nº de títulos	218.544	1.574.509
Región en % de títulos		
Bélgica	3,1	11,7
Europa occidental	2,6	23,1
Europa mediterránea	64,3	20,1
Europa oriental	6,1	15,9
Latinoamérica	10,0	12,9
Norteamérica	0,0	6,5
Próximo oriente	11,8	3,9
Extremo oriente	0,3	3,7
Indeterminada***	1,9	2,1
TOTAL	100,0	100,0
Fuente: RF, 1914		

*En millones de francos. **Descontados los duplicados.

***Se refiere a aquellas sociedades en que la ausencia de referente geográfico no permite su adscripción. En general, probablemente se tratan de compañías actuantes en Bélgica y, en ciertos casos, de algunos holdings multinacionales.

Tabla 5

Cartera de inversiones de la Société générale de Chemins de Fer Economiques en 1913 por distribución sectorial, en porcentaje		
Sector en % de títulos	SGCFE	Conjunto de 7 holdings tranviarios
Tranvías	70,8	42,1
Tranvías y electricidad	9,3	8,1
Tranvías y ferrocarril	0,5	0,4
Ferrocarril	10,6	16,9
Agua/gas/electricidad	8,5	31,9
Otros	0,3	0,6
Total	100,0	100,0
Fuente: RF, 1914		

La SGTEE integró las siguientes sociedades³⁷:

- 1) Tranvías del Este de Madrid, que explotaba 5,5 Km con tracción animal y 13 Km electrificados desde 1898, éstos últimos formaban la red inglesa que había pertenecido a la Tramways Union Cº.
- 2) Sociedad del tranvía de Estaciones y Mercados: 9,5 Km con motor de sangre.
- 3) Compañía general española de tranvías (Madrid-Carabanchel y Leganés): 12 Km de tracción animal³⁸.

4) 92% de las acciones de la Sociedad del ferrocarril de Sarriá a Barcelona: 5 Km

Los primeros tiempos van a ser problemáticos para la SGTEE, con huelgas y problemas fiscales³⁹.

Electrificación de la red y unificación de la gestión, 1900-1910

En definitiva, a finales del siglo XIX la mayoría de las compañías que explotaban los tranvías madrileños habían quedado bajo el control de los dos grupos belgas mencionados⁴⁰. Pero faltaba proceder a la electrificación de la red y a su unificación⁴¹, tanto financiera como sobre todo de explotación. Ese proceso se va a acometer durante la primera década del XX⁴².

En primer lugar ambos grupos firmarán un acuerdo en 1901 por el cual la SGTEE procedería a la electrificación y explotación de la red de la SGTME⁴³. Para afrontar los cuantiosos gastos de electrificación⁴⁴ se llevaron a cabo varias emisiones de obligaciones⁴⁵. Sin embargo, los resultados de la explotación resultaron inicialmente menos positivos de lo esperado⁴⁶. Con la finalización de la electrificación los beneficios mejoraron a partir del ejercicio de 1903 pero siguieron lastrados por la evolución negativa del tipo de cambio. Otro problema procedió de la obsolescencia de la fábrica de electricidad, de la época inglesa, que provocaba frecuentes averías, obligando a adquirir electricidad a precios más caros a la Madrileña de Electricidad, en un contexto de restricción a la competencia eléctrica⁴⁷.

En segundo lugar la SGTEE completará la red mediante la adquisición en 1908 de la Compañía Eléctrica Madrileña de Tracción⁴⁸, además de la ampliación de líneas.

Finalmente, en 1910 se establece un nuevo acuerdo entre las filiales de la SGTEE (Este, Mercados, Leganés y Madrileña)⁴⁹ y la SGTME (Norte) para la explotación conjunta de la red⁵⁰. De este modo a esa altura se había conseguido la unificación de la red tranviaria urbana madrileña, que alcanzaba 74,8 km. A partir de ese momento la SGTEE se centrará en el mercado madrileño, cediendo el ferrocarril Sarriá-Barcelona a Tramways de Barcelone en 1911 por 1,8 millones de francos.

En suma, en el haber de las sociedades belgas debemos poner la relativamente rápida electrificación de la red⁵¹ y, en menor medida, la ampliación de la misma⁵².

De la unificación a la cesión al capital español, 1911-1920

Una vez lograda la unificación y electrificación la gestión se centrará en la reducción de costes, especialmente el eléctrico. En función de ello se renegociarán los contratos de suministro, contratados en una época de costes eléctricos elevados, utilizando las nuevas fuentes hidroeléctricas, más baratas, consiguiendo así una reducción de su importe⁵³. En la misma línea se procederá a una renegociación del convenio con la SGTME, entregándole una parte fija del beneficio⁵⁴.

La segunda década supuso un período de crecimiento para el negocio⁵⁵, sin que la Gran Guerra detuviese esa marcha positiva⁵⁶. La expansión del servicio conllevó la reubicación de instalaciones⁵⁷ y la ampliación del parque móvil⁵⁸.

Sin embargo, en la posguerra el incremento de costes, salariales y de materiales, por la inflación, y la conflictividad laboral⁵⁹ pusieron en aprieto a la empresa, que tenía dificultades, administrativas y sociales, para conseguir aumentos de tarifas⁶⁰.

Desde 1915 la SGTEE tratará de conseguir inútilmente la unificación y prolongación de las concesiones⁶¹. El fracaso de esta estrategia, motivada por los aires municipalizadores (Rueda, 1996: 542) y nacionalistas de la posguerra provocará la cesión de la explotación de la red a la Sociedad Madrileña de Tranvías, fundada el 13/11/1920⁶².

Esta sociedad, con un capital de 75 millones de pts⁶³ y sede social en Madrid, fue constituida por el Banco Urquijo, Banco de Bilbao, Banco Español de Crédito, Unión Eléctrica Madrileña y la Sociedad Hidroeléctrica Española. Representa un claro ejemplo de la conjunción del capital bancario y el sector eléctrico que adquirirá suma importancia a partir de la década de los veinte.

El cambio de titularidad va a suponer, entre otras cosas, una clara reorientación de la política de compras. En general y debido al atraso tecnológico español los elementos más sofisticados del parque móvil (motores) se encargaban en el extranjero⁶⁴. Sin embargo, son significativos los matices a lo largo del tiempo. Con las empresas previas al dominio belga las carrocerías se confeccionaban en España. No obstante, la SGTEE encargará la totalidad de cajas y bastidores y buena parte de los motores a casas belgas, probablemente filiales de los grupos madre⁶⁵. Vemos así ratificada la razón central que guía la penetración belga y su insistencia en la electrificación y expansión de las redes. El control de la empresa por capital español y el contexto de nacionalismo económico a partir de los años veinte motivan un cambio significativo pero limitado por la barrera tecnológica. Ahora las carrocerías se construyen en España⁶⁶ (CAF y Lladró Cunat, sobre todo) pero los motores siguen dependiendo del exterior, en buena medida del mismo grupo germanobelga, lo que probablemente explique la prolongada presencia de representantes del mismo en la SMT.

Tabla 6

Serie de material móvil de la red tranviaria madrileña				
Empresa adquiriente	Material	Nº	Año	Empresa suministradora
Madrid Street Tramway	remolque	106	1871	
Madrid Street Tramway	automotor	55	1898	Monasterios (Madrid), Carde y Escoriaza (Zaragoza). Motores Thomson Houston
Madrileña de Tracción	automotor	50	1901	Motor y bastidor iniciales Schuckert.
Madrileña de Tracción	remolque	25	1901	
Madrileña de Urbanización	locomotora	17	1901	Krauss, Koppel
Madrileña de Urbanización	remolque	34	1906	
Madrileña de Urbanización	automotor	31	1908	Carde y Escoriaza. Motores Thomson Houston
SGTEE	automotor	182	1900	Bastidores, cajas y 25 motores belgas, 100 motores Westinghouse y 57 Thomson Houston
SGTEE	remolque	28	1901	
SGTEE	automotor	80	1908	Franco-Belga de la Croyere. Motores Charleroi
SGTEE	remolque	27	1908	Franco-Belga de la Croyere
SGTEE	remolque	82	1914	Franco-Belga de la Croyere
SMT	automotor	50	1922	Lladró Cunat (Almacera-Valencia). Motores Charleroi
SMT	automotor	50	1925	Carde y Escoriaza (15), Lladró Cunat (25) y CAF (10). Motores Charleroi

SMT	automotor	3	1930	CAF. Motores Westinghouse y Charleroi
SMT	automotor	65	1932	CAF. Motores General Electric
SMT	remolque	50	1943	CAF y Electromecánica de Córdoba
SMT	automotor	160	1946	Fiat. 110 en colaboración con CAF, Montajes Móviles y Construcciones. Motores General Electric
SMT	automotor	125	1947	Auxiliar de Transporte, Los Certales y Material y Construcciones. Motores remozados Charleroi y General Electric

Fuente: López Bustos, 1986: 182-245. Elaboración propia.

Un dilatado epílogo: del abandono de la explotación a la disolución societaria y la municipalización, 1921-1948

Como resultado de los acuerdos la explotación e ingresos corrían a cargo de la SMT pero entregaba por arriendo quinquenal de las concesiones una cantidad anual al principio fija y luego variable a la SGTME⁶⁷, haciéndose cargo también del pago de intereses y amortizaciones de las obligaciones de la SGTEE⁶⁸.

A pesar de la absorción de las sociedades belgas, los principales consejeros se integraron en el nuevo Consejo de Administración, en el que permanecerán durante bastantes años⁶⁹, aunque la representación española detentó la mayoría. Por parte belga estaban los pesos pesados de los grupos financieros y eléctricos, en plena vorágine de concentración entre 1927-1931 (Brion et Moureau, 1995: 45-60; Kurgan, 1992: 324-325).

Tabla 7

Consejo de Administración de la SMT en 1925	
Nombre	Cargo
Valentín Ruiz Senén	Presidente
Marqués de San Damián	Administrador
José de Taramona	Administrador
Carlos Corsini	Administrador
Leandro Pinedo	Administrador
Antonio Valenciano	Administrador
Carlos Caamaño Orcasitas	Administrador
Alfredo de Albuquerque	Administrador
Barón François Empain ⁷⁰	Administrador
Henry Urban ⁷¹	Administrador
Gaston Ithier ⁷²	Administrador
Maurice Despret ⁷³	Administrador
Edouard du Roy de Blicquy ⁷⁴	Administrador
Pierre Delannoy ⁷⁵	Administrador
Robert Haerens ⁷⁶	Administrador
Fuente: RF 1926.I: 1103.	

A partir de la cesión de la explotación a la SMT las sociedades belgas pasarán a tener una actividad meramente financiera hasta proceder a su liquidación en años sucesivos⁷⁷.

No obstante, los belgas seguirán integrando, aunque en número decreciente, el CA de la SMT desde su constitución hasta la plena municipalización de la red en 1948 (en

1933 se había constituido ya una empresa mixta), con posterioridad, por tanto, a la disolución de las sociedades belgas de tranvías madrileños⁷⁸. Se cerraba de este modo un largo ciclo de gestión privada en la historia del transporte urbano madrileño protagonizado por los belgas, que contribuyeron decisivamente a la modernización del mismo.

BIBLIOGRAFIA

- ALEMANY, J. y MESTRE, J. (1986), Los transportes en el área de Barcelona. Diligencias, tranvías, autobuses y metro. TMB.
- AUBANELL, A. (1992), "La competencia en la distribución de electricidad en Madrid, 1890-1913", *Revista de Historia Industrial*, pp. 143-171.
- BRION, R. et MOREAU, J.L. (1995), *Tractebel 1895-1995. Les métamorphoses d'un group industriel*. Fonds Mercator, Bruxelles.
- BRODER, A. (1981), Le rôle des interets étrangers dans la croissance economique de l'Espagne, 1767-1924. These d'Etat, Lille.
- (1982), "L'expansion internationale de l'industrie allemande dans le dernier tiers du XIXe siècle: le cas de l'industrie électrique: 1880-1913", *Relations internationales*, n° 29, pp 5-87.
- (1991), "Banking and the Electrotechnical Industry in Western Europe", en R. CAMERON y V.I. BOVYKIN (eds.) (1991), pp. 468-484.
- CAMERON, R. and BOVYKIN, V.I. (eds.) (1991), *International Banking 1870-1914*. Oxford U.P..
- COMÍN, F., MARTÍN ACEÑA, P., MUÑOZ, VIDAL, J. (1998), *150 años de historia de los ferrocarriles en España*. Anaya, 2 vols.
- COSTA, T. (1981), "Iniciativas empresariales y capitales extranjeros en el sector Servicios de la Economía Española durante la segunda mitad del siglo XIX", *Investigaciones Económicas* n° 14, pp. 45-83.
- DE CLERCQ, GEERT (ed.) (1992), *A la Bourse- Histoire du marché des valeurs en Belgique de 1300 à 1990*. Bruxelles.
- KURGAN VAN HENTENRYK, G. (1992), "Finance and financiers in Belgium, 1880-1940", en Y. CASSIS, *Finance and Financiers in European History, 1880-1960*. Cambridge U. P., 1992. pp. 316-335.
- KURGAN VAN HENTENRYK, G., JAUMAIN, S., MONTENS, V. (1996), *Dictionnaire des patrons en Belgique*. De Boeck-Wesmael. Bruxelles.
- HERTNER, P. (1990), "Estrategias financieras y adaptación a los mercados exteriores: la industria electrotécnica alemana y sus actividades multinacionales de 1890 a 1939", en TEICHOVA, LEVY-LEBOYER y NUSSBAUM (comp.), *Empresas multinacionales, finanzas, mercados y gobiernos en el siglo XX*. Ministerio de trabajo, Madrid, vol 1. pp. 198-213.
- LOPEZ BUSTOS, C. (1986), *Tranvías de Madrid*. Aldaba Ediciones.
- LOPEZ GOMEZ, A. (1983), Los transportes urbanos de Madrid. CSIC, Madrid.
- LOURENÇO, M.C. (1987), "Investisseurs et investissements belges au Portugal, 1884-1914", en M. DUMOULIN, *La Belgique et l'étranger aux XIXe et XXe siècles*. Ed. Nauwelaerts, Bruxelles. pp. 7-35.
- MARTINEZ, A. (1998), "Las inversiones belgas en los tranvías y ferrocarriles de cercanías. Una perspectiva internacional, 1892-1935". *150 años de Historia ferroviaria*. Alicante.
- MCKAY, J. P. (1976), *Tramways and Trolleybus. The rise of urban transport in Europe*. Princeton, Princeton U. P.

- MONCLUS, F.J. Y OYON, J.L. (1996), "Transporte y crecimiento urbano en España, mediados s. XIX-finales s. XX", *Ciudad y Territorio*, nº 107-108, pp. 217-240.
- RUEDA, J.C. (1996), "De servicios colectivos a servicios públicos. Propuestas y perspectivas acerca de la municipalización de los servicios urbanos en Madrid, 1890-1914", *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, tomo XXXVI, pp. 533-547.
- SEGRETO, L. (1994), "Financing the Electric Industry Worldwide: Strategy and Structure of the Swiss Electric Holding Companies, 1895-1945", *Business and Economic History*, vol. 23, nº1, pp. 162-175.
- STONE, I. (1999), *The global export of capital from Great Britain, 1865-1914. A Statistical Survey*. Macmillan Press, London.
- TORTELLA, T. (2000), *Una guía de fuentes sobre inversiones extranjeras en España (1780-1914)*. Madrid, Archivo del Banco de España.
- WEE, H. Van der (1984), "Large firms in Belgium, 1892-1974: an analysis of their structure and growth", en COLEMAN, D.C. and MATHIAS, P., *Enterprise and History* (1984). Cambridge U.P., pp. 199-211.
- (1997), "Investissement Strategy of Belgian Industrial Enterprise Between 1830 and 1980 and its Influence on the Economic Development of Europe", en WEE and BLOMME (1997), pp. 186-204. Original de 1981.
- WEE, H. Van der y BLOMME, J. (eds.) (1997), *The economic development of Belgium since 1870*. Elgar.
- WEE, H. Van der y GOOSSENS, M. (1991), "Belgium", en R. CAMERON y V.I. BOVYKIN (eds.) (1991), *International Banking 1870-1914*. Oxford U.P., pp. 113-129.

APENDICE

Tabla 8

<i>Cuenta de resultados de la SGTME, 1891-1935, en francos corrientes⁷⁹</i>											
Año	Ingresos ⁸⁰	Benefic ⁸¹	Intereses	Admin y Direc	Amort ⁸² y reserv	Imp ⁸³	Divid	Reman	Divid ac priv	Cotiz ac priv ⁸⁴ a 31/12	Viajeros
1889										217	
1890										200	
1891	643.667	219.439								187	
1892	609.817	237.372								120	
1893	578.510	231.782								87	
1894	548.545	198.583							0	150	
1895	578.079	201.210							0	95	
1896	584.834	170.638							0	115	
1897	556.302	154.108							0	130	7.215.662
1898	482.086	135.243							0	189	7.302.964
1899	626.774	240.633							0	140	7.831.396
1900	594.127	174.898							0	95	7.711.213
1901	428.162	53.849	137.550	22.114	37.500				0	70	5.936.936
1902	619.599	270.089	214.621	47.573	63.614	35.829			0	60	8.289.979
1903 ⁸⁵	691.130	358.432	250.542	49.635	80.438	20.137			0	67	9.283.997
1904	735.171	386.965	249.351	56.266	84.628	33.198			0	103	10.016.845
1905	843.476	435.056	248.111	75.503	95.560	15.756			0	110	11.036.851
1906	1.063.036	558.964	260.679	117.478	131.779	23.577	35.000	1.473	3,50	169	11.771.312
1907	1.161.556				1.809		35.000	851	3,50	128	12.354.376
1908	1.225.179	639.394	264.861	115.592	152.092	51.229	45.000	11.470	4,50	140	
1909	1.286.454	696.561	263.202	170.057	156.329	33.811	65.000	19.631	6,50	156	72.686.756
1910 ⁸⁶	7.926.144	744.158	256.138	311.420	132.890	59.467	100.000	30.907		220	79.218.124
1911	8.559.565	781.957	247.769	346.649	149.769	66.931	125.000	20.484		249	85.184.945
1912	9.176.941	838.663	238.839	381.892	157.172	88.077	125.000	18.847	12,50	263	90.872.010
1913	9.809.518	868.906	231.028	403.911	164.549	93.774	125.000	27.029	12,50	248	
1914	10.250.344	925.421	221.323	494.526	228.607	87.858	125.000	14.907	12,50	235	
1915	10.720.972	977.881	219.120	463.054	242.291	107.713	125.000	8.640	12,50		
1916	11.323.174	991.259	205.987	478.086	250.871	112.271	125.000	8.309	12,50		
1917	12.040.896	1.071.661	192.270	526.243	267.390	123.273	227.500	3.511	15,25		
1918	13.160.849	1.079.320	176.167	538.823	280.468	97.502	193.000	1.878	14,50		
1919	14.692.652	1.440.168	180.646	667.968	412.020	127.837	255.000	157	16,00	275	
1920	15.965.751	1.111.456	75.250	112.876	754.374	102.116	172.500	1.901	13,75	280	
1921 ⁸⁷	269.131	71.790	70.525		63			1.202	0	235	
1922	269.094	217.710	59.018		15.900			895	0	290	
1923	250.942	142.297	53.108		90.000			84	0	320	
1924	252.999	180.719	16.024		164.095			661	0	320	
1925	292.573	264.587			265.000			331	0	290	
1926	227.531	180.164			180.000			495	0		
1927	250.931	210.600			211.000			95	0		
1928	103.330	67.563			63.170			4.488	0		
1929	60.917	31.288			35.000			556	0		
1930	75.599	40.904			41.000			460	0		
1931	32.975	1.689			84			2.064	0		
1932	30.493	445			22			2.487	0		

1933	25.525	-1.578			0		909	0		
1934	33.445	-69			0		840	0		
1935	26.914	-273			0		567	0		

Fuente: Recueil Financier, elaboración propia.

Tabla 9

Cuenta de resultados de la SGTEE, 1899-1923, en francos corrientes

Año	Ingresos ⁸⁸	Benef ⁸⁹	Gastos ⁹⁰	Interes obligac	Amort	Reserva	Particip	Divid	Reman	Divid acc	Cotiz acción ⁹¹
1899	2.789.506	424.000	48.000					346.000			
1900	2.678.783	688.181	54.329		2.897	31.548		597.000	13.251	3,6	
1901	2.595.467	407.770	100.526		4.433	15.141		300.000	922	1,5	
1902	2.913.272	491.345	58.513		109.216	16.181		300.000	8.357	1,5	70
1903	2.953.141	1.149.678	63.359	466.271	142.782	23.863		450.000	11.760	2,25	66
1904	3.061.581	1.207.003	71.085	503.807	148.612	24.175		450.000	21.084	2,25	71
1905	3.361.263	1.238.187	69.363	548.690	139.565	24.028		450.000	27.625	2,25	74
1906	3.953.660	1.678.656	76.063	614.533	148.832	41.961		800.000	24.891	4	94
1907	4.209.691	1.690.858	83.169	608.973	150.657	42.903		800.000	30.546	4	90
1908	4.324.744	1.720.691	91.040	603.207	156.650	43.490		800.000	56.852	4	85
1909 ⁹²	5.354.773	1.812.137	95.914	706.990	164.584	42.232		800.000	59.268	4	92
1910	7.926.144	2.349.175	138.599	729.942	171.258	65.469	50.318	1.250.000	2.858	4,75	94
1911	8.559.565	2.635.631	67.870	725.907	121.973	85.994	83.389	1.550.000	3.356	5,25	101
1912	9.176.941	2.832.015	101.552	684.965	126.729	95.938	102.283	1.700.000	23.904	5,5	109
1913	9.809.518	2.992.636	127.478	674.180	131.661	102.966	115.635	1.850.000	14.621	5,75	109
1914	10.250.344	3.240.725	124.482	665.587	136.751	115.695	139.821	2.000.000	73.010	6	105
1915	10.720.972	3.372.550	141.759	656.773	142.001	121.601	151.042	2.150.000	82.385	6,25	
1916	11.323.174	3.582.600	136.155	666.004	148.531	131.596	170.031	3.200.000	112.668	6,5	
1917	12.040.896	4.682.033	172.873	684.647	54.532	951.867	201.811	2.600.000	128.971	7	
1918	13.160.849	3.641.563	149.533	673.833	56.714	600.000	136.148	2.150.000	4.305	6,25	
1919	14.692.652	7.112.061	254.687	662.587	58.982	0	533.581	5.600.000	6.530	12	152
1920	15.965.751	5.284.824	995.623	650.867	172.858	0	266.548	3.200.000	5.459	8	197
1921		1.725.780	93.404	638.717	164.344	0	0	80.000	29.315	4	180
1922		1.080.381	301.284	626.017	172.084	0	0	0	10.280	0	255
1923		720.716	142.491	612.887	180.193	0	0	0	-204.575	0	272

Fuente: Recueil Financier, elaboración propia

NOTAS

¹ En el caso español, los datos, incompletos pero orientativos de tendencia, aportados por Tortella, 2000: XXIV, sitúan a los belgas como el tercer país inversor en España (detrás de Francia y Gran Bretaña) en el período 1851-1914 (sacando el caso discutible de Canadá). Sus inversiones se centran en el transporte (básicamente tranvías y ferrocarriles secundarios) y, a distancia, en las minas.

² Para los aspectos más destacados de la historia económica belga contemporánea, en especial de su sector financiero e inversión exterior, ver De Clercq, 1992; Kurgan, 1992; Wee and Goossens, 1991; Wee and Blomme, 1997. Sobre la evolución sectorial de la gran empresa belga en el largo plazo y sus estrategias de inversión, Wee, 1984, 1997. Una visión sintética de los principales holdings tranviarios belgas y su inversión exterior en Martínez, 1998. Un análisis a escala europea del surgimiento del transporte urbano moderno en McKay, 1976.

³ Serán citados como RF y MIT.

⁴ *Fonds Tractebel*, EBEL 50-1 y EBEL 50-2 (Société Générale de Tramways Électriques en Espagne: Assemblées Générales, Procés Verbaux des séances, vol I (1899-1915), vol II (1916-1925)); *Fonds Tractebel*, 11-338 (Société Générale de Tramways de Madrid et d'Espagne: Statuts 1886 et 1905, Rapports 1924-1928). Serán citadas como AGR,FT SGTEE y AGR,FT SGTME. Sobre la multinacional Tractebel, Brion et Moreau, 1995.

⁵ MAE, *dossier 6300*, II, leg Tramways du Nord de Madrid. 1897, en adelante MAE, N; MAE dossier 2664 bis e II, leg 431/31. Cie Madrileña de Tws, en adelante MAE, SMT.

⁶ Crédit Lyonnais *DEEF 36727* (memorias de la Sociedad Madrileña de Tranvías 1920-1935), en adelante CL, SMT.

⁷ CAMT 65AQ Q201 (dossier Tramways de Madrid et Espagne).

⁸ Sobre la inversión extranjera en los servicios públicos españoles, Broder, 1981 y Costa, 1981. Una primera síntesis de la formación de las primeras sociedades tranviarias en España, en Comín...1998: 373-378. Sobre el transporte urbano en España, en una perspectiva geográfica de largo plazo, Monclús y Oyón, 1996.

⁹ López Bustos, 1986: 15-82. La red fundamental, que se completó en unos treinta años, constaba de tres tipos de líneas: radiales en el centro y ensanche, transversales por el ensanche y exteriores para enlazar con los barrios periféricos y pueblos cercanos, López Gómez, 1983: 30.

¹⁰ El balance cuantitativo más reciente sobre la inversión exterior británica puede verse en Stone, 1999.

¹¹ La concesión fue transferida al año siguiente a la Compañía del Tranvía de Estaciones y Mercados, creada ese año por el citado Arturo Soria y otros socios con un capital de 1,5 millones de reales. Arturo Soria se mantendrá como director de la misma hasta 1886 en que dimite y vende sus acciones debido al descontento con su gestión, López Bustos, 1986: 29.

¹² La CMU adquirió también el Tranvía de vapor Madrid-Vallecas-Canteras, que funcionó entre 1881-1931. En 1914 la CMU se declara en suspensión de pagos, aunque la bonanza de posguerra permite su recuperación. En 1920 fallece Arturo Soria, sustituyéndole sus hijos al frente de la sociedad. Finalmente, en 1952 la empresa será municipalizada.

¹³ Los primeros Estatutos de la SGTEM, de 1886, señalaban en su artículo 2 que su objetivo consistía en la construcción y explotación de tranvías en España, sobre todo en Madrid, pretensión excesivamente ambiciosa para su exiguuo capital. En los de 1905

ampliaban en 30 años su existencia, hasta 1934, AGR,FT SGTEM. La mala evolución de la Compañía de los Tranvías del Norte de Madrid, adquirida en 1886 por la banca Allard, provocó su disolución, siendo adquiridas sus concesiones el 20/12/1889 por dos millones de pts por la SGTME. Como quiera que los bienes transferidos (básicamente cocheras, vías, animales y coches) sumaban en torno a 580.000 pts, se deduce que el principal activo lo constituía la propia concesión, López Bustos, 1986: 34-35. De hecho era una práctica habitual la especulación con las concesiones, sin llegar siquiera a iniciar las obras del correspondiente servicio público.

¹⁴ El 15/3/1906 ambas quedaron sin valor nominal.

¹⁵ Posteriormente aparecerá la figura de Oswald Allard (Banque Allard), que figura también en el CA de Tramways de Barcelone, Murcie, Anvers, Kiew, Sofia, Compagnie des Eaux de San Antonio, Banque Aux Bourse, Hauts Fourneaux Sud Chatelineau, RF 1906: 700, 1919 I:374. En general, para una ampliación de los datos biográficos de los principales empresarios belgas, Kurgan, Jaumain et Montens, 1996.

¹⁶ Formaba parte también de los Consejos de Administración de los tranvías de Moscou, Odessa, Cotonniere de St Etienne du Rouvray, y Mines et Fonderies de Plomb et de Zinc de Stolberg et de Westphalie, RF 1893:106.

¹⁷ Idem de Crédit Générale de Belgique, Cf à voie étroite Bruxelles-Ixelles-Boendael, Soc Nouvelle des Tw de Nice, SA Tw Prague, Etablissements Jb Fondu (material para ferrocarril), RF 1893:106.

¹⁸ Idem Tramways de Lille, Grands Hotels de Belgique, Madrid Palace Hotel, y Autometallurgique, RF 1919, I:374.

¹⁹ Idem de una serie de empresas tranviarias rusas y de Próximo Oriente: Bialystok, Odessa, Orel, Witebsk, Perse, Salonique, y Smyrne, RF 1919, I:374.

²⁰ Los Otlet, importante familia financiera belga, participarán en el CA de Cie Industrielle pour l'Espagne, Soc Miniere Moncayo, Cf Soria, Cie Royal Cf portugais, Raffinerie de Portugal, Manufactures de Textilose, y L'Entreprise, RF 1899: 720, 1915 I: 550. Para los intereses de este grupo en Portugal, Lourenço, 1987: 25-26.

²¹ La línea había entrado en funcionamiento en 1893, López Bustos, 1986: 36.

²² La empresa subió a 15 cts. el tramo Cuatro Caminos-Sol. A pesar del rechazo municipal se empeñó en aplicar esta nueva tarifa, siendo por ello, y por otras irregularidades como empleo de pesas falsas para mercancías, etc., multada con la respetable cifra de 192.225 ptas. La prensa y el público (que en parte no abonaba la subida) se mostraron contrarios a la compañía, que tuvo que dar marcha atrás. La alcaldía además, supuestamente instigada (¿por un competidor?) según la sociedad, inició expediente de caducidad de la concesión debido a la no conclusión de las líneas y deterioro del servicio. Esta presunta campaña contra la empresa, de tintes nacionalistas, habría sido la responsable de la caída de su cotización bursátil. La sociedad solicita el respaldo de su embajador, que interviene como mediador ante el alcalde, MAE, N.

²³ El valor de cada acción era de 100 frs. El capital fundacional estaba, además, compuesto por 200.000 acciones de dividendo sin valor nominal y 10.000 partes de fundador.

²⁴ Sobre las estrategias de expansión internacional de los grupos electromecánicos alemanes y sus conexiones belgas y suizas, Broder, 1982, 1991; Hertner, 1990; Segreto, 1994.

²⁵ Representada por Jules Urban, presidente y Gustave Kumps, administrador. Este holding se fundó en 1880 con un capital de 8 millones de francos, incrementado a 16 en 1882 y a 24 en 1913. Sus principales accionistas en la constitución fueron la Banque de

Bruxelles, la Banque de Paris et des Pays-Bas, Brugmann y Cassel, Martínez, 1998: 21. Broder, 1981: 1792 señala que el holding se encontraba controlado por la Banque de Bruxelles y el Deutsche Bank.

²⁶ Da nombre a uno de los principales grupos financieros belgas. Formaba parte del CA de Cf (Chemins de Fer) Economiques du Nord, Soc Paris Ind Cf Tw, Tw Elec Nord Paris, Cf Congo Grands Lacs, Soc Asiatique, Tw Bruxellois, Federation Francobelge Tw, Tw Gand, Ateliers et Constructions Elec Charleroi, Cie Cf Reunies, Railways Liege, Russefranaise Cf Tw, Tw Taschkent, Cie Générale de Nitrates, Railways de Voie Etroite, Tw Caire, Productions Cibils, Cf Bas Egypt, Elec Liege, Tw Charleroi, Cie Générale Railways Elec, RF 1905: 222.

²⁷ Representada por Edouard Empain, presidente y los consejeros Arthur du Roy de Blicquy y François Empain. Roy de Blicquy forma parte del CA de Cf Vicinaux Andalousie, Ateliers et Constructions Nord France, Soc Nat Cf Vicinaux, Tw Astrakhan, Tw Lille, Cie Belge Cf Reunies, Tw Kischinew, Cie Russefranaise Cf Tw, Metallurgique, Hauts Fourneaux Chatelineau, Cie Nitrates, Cie Gen Cf Tw Chine, Cie Gen Railw Voie Etroite, Boulonneries Francorusses, RF 1905: 222.

²⁸ Esta sociedad y la belga Tramways Réunis eran filiales del grupo alemán Hélios de Colonia, posteriormente absorbido por Siemens; para completar esta participación teutona habría que indicar que en 1902 la Générale Belge d'Entreprises électriques, filial de la UEG (rama alemana de la General Electric) adquiere 4.110 acciones de la SGTEE, Broder, 1981: 1793. Probablemente de esta sociedad y de Les Tramways Réunis procedían las 19.000 acciones de capital, 16.000 acciones de dividendo y 2.300 partes de fundador, depositadas en la Caisse Générale de Paris y que en 1904 fueron adquiridas por un grupo belga integrado por la Banque Allard, la Banque Cassel y diversas sociedades y particulares que pagaron las acciones de capital a 72,50 francos, las de dividendo a 16 y las partes de fundador a 235, CAMT 65AQ Q201.

²⁹ Forma parte del CA de Soc Paris Ind Cf Tw, Cf Congo Grands Lacs, Cie Cf Reunies, Tw Astrakhan, Tw Bruxellois, Tw Kischinov, Railw Liege, Tw Lille, Tw Taschkent, Cie Gen Nitrates, Tw Caire, Cie Gen Cf Tw Chine, Railw Voie Etroite, Prod Cibils, Cf Bas Egypte, Ateliers et Constructions Elec Charleroi, Elec Liege, Tw Charleroi, Cie Gen Railw Elec, Russefranaise Cf Tw, RF 1905: 222.

³⁰ Forma parte del CA de Cie Asturienne des Mines, Banque Paribas, Cie Generale Gaz France et Etranger, Cie Internationale Orient, Soc Cf Chine, Soc Gen Cf Economiques Bruxelles, Tw Napolitains, Tw Turin, Banque National Mexique, Tw Milan, Tw Tientsin, Mines Cuivre Camaquam, Cie Exploitant Cf Orient, Caisse Annuités, Banque Outremer, Banque Belgique Cf, Cie Gen Cf Tw Chine, y Gaz St Josse, RF 1905: 222.

³¹ Idem de Tw Barcelone, Banque Bruxelles, Soc Gen Cf Econ, Tw Varsovie, Tw Barmen, Tw Napolitains, Turinaise Tw, Tw Damas, Tw Florentins, RF 1905: 222, 1906: 176.

³² Arthur du Roy de Blicquy, ingeniero, Zenon Glorieux, médico, Louis Urban, teniente general jubilado, Jules Wilwart, propietario, Georges de Bauer, propietario, etc.

³³ Forma parte del CA de la Banque Hypotecaire d'Espagne, y Cf andalous.

³⁴ Idem Tw Bruxellois.

³⁵ Diputado conservador, ex ministro de Hacienda, presidente del Consejo de Estado y de la Dirección General de Aduanas. De origen valenciano, donde ocupaba altos cargos en sociedades financieras y de servicios públicos: fue el primer director de la Sociedad Valenciana de Tranvías, director gerente del Banco Peninsular Ultramarino, director de la Fábrica de Gas de Valencia y fundador de la Caja de Ahorros de Valencia, *El Tranvía*

en Valencia, Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, 1994: 14.

³⁶ Administrador de la Banque de Bruxelles.

³⁷ Pertenecían a los principales accionistas de la SGTEE, Chemins de fer économiques, Chemins de fer réunis y E. Empain, que las aportaron, a precio de coste, a cambio de las partes de fundador. Una indicación precisa de estas aportaciones en AGR, FT SGTEE..., 21/1/1899.

³⁸ Casi todas las acciones, el 20% de las partes de fundador y el 70% de las obligaciones, CAMT 65AQ Q210.

³⁹ La huelga de personal, respaldada por el público, se mantuvo entre el 18 de noviembre y el 3 de diciembre de 1899, ocasionando pérdidas diarias de 18.500 pts a la empresa. El tema llegó hasta el Congreso donde algún diputado consideraba que una empresa de servicios públicos no podía estar gestionada por extranjeros. Al final la empresa aceptó las reivindicaciones obreras (*Le tramway* 3/12/1899: 5). Otro quebradero de cabeza procedió del rechazo planteado por el Ministerio de Hacienda a la declaración fiscal de la venta de la línea del tranvía del barrio de Salamanca a la sociedad belga por un importe de 4,5 millones (id 1/1/1900: 5). Quizá ello explique la entrada de Navarro en el CA.

⁴⁰ Sólo quedará al margen la Compañía Madrileña de Urbanización.

⁴¹ La SGTEE había tratado previamente de unificar la red de Barcelona, pero finalmente desistió, manteniendo sólo el ferrocarril Barcelona-Sarriá (*Le Tramway* 19/11/1899: 3).

⁴² Un proceso similar y coetáneo se llevará a cabo en Barcelona, de modo que en 1914 Tramways de Barcelona, controlada por la SOFINA, se hace con la casi totalidad de la red tranviaria de la ciudad condal, Alemany y Mestre, 1986: 103-109.

⁴³ Las condiciones eran las siguientes: sobre los ingresos, deducidos los gastos de explotación incrementados en un 10%, se atribuía a la SGTME 169.757 frs., que representaban la carga de sus obligaciones; a continuación la SGTEE descontaba el 5% del coste de la electrificación y su amortización anual; el excedente resultante se repartía a partes iguales. Los trabajos de electrificación se iniciaron en 1901 y concluyeron al año siguiente.

⁴⁴ Cerca de 2,3 millones de francos, entre otros para la adquisición de 205 coches.

⁴⁵ En 1901 se emitieron 20.000 obligaciones de 500 frs., que no se pudieron colocar totalmente, teniendo que recurrir a su adelanto por entidades bancarias. Aún así resultaron insuficientes, recurriéndose a una nueva emisión de 6.000 obligaciones, AGR,FT SGTEE..., 29/7/1901. En total, entre 1899-1905 se emitieron 16 millones en obligaciones al 4%, reembolsables a 50 años. La mayoría se colocaron, mediante el Banco Hipotecario, en el mercado español, Broder, 1981: 1794. Durante esos años la SGTEE llevó a cabo un notable esfuerzo financiero, manifestado en la adquisición de títulos por 10,5 millones de francos, 2,3 para la electrificación de la red y 18,25 en anticipos a sus filiales para su adaptación a la electrificación. Ese contexto de electrificación parece que dio pie a un movimiento especulativo que trataba de impulsar el alza de su cotización bursátil, que se veía frenado por la rápida colocación en el mercado de títulos por parte del grupo alemán, CAMT 65AQ Q201.

⁴⁶ Por retraso en las obras, dificultad de compaginar obras y explotación, huelgas, competencia (superada mediante reducción de tarifas) con la Madrileña de Tracción, evolución del tipo de cambio y dificultades en la reducción de los gastos de explotación, AGR,FT SGTEE..., 1/4/1902. Estos pobres resultados provocaron el descontento de un grupo de accionistas de SGTME, que solicitaron a su CA la aplicación exacta del convenio de 1899, en lo tocante a accidentes, impuestos y precio de la electricidad, así

como un mayor esfuerzo y fiscalización en los costes de explotación, CAMT 65AQ Q201.

⁴⁷ AGR,FT SGTEE..., 3/4/1906. El mercado eléctrico madrileño pasará de una fuerte competencia en 1891-1903 a una fase de acuerdos en 1903-1909 que desembocarán en un duopolio estable en 1910-1913 formado por la Madrileña y la Electra, Aubanell, 1992.

⁴⁸ La SGTEE adquirió 11.920 acciones de 500 pts, sobre las 11.940 existentes. El pago se efectuó mediante 6.600 obligaciones de 500 frs., procedentes de una emisión de 8.000 obligaciones efectuada ese año. Esta sociedad explotaba 17 km., AGR,FT SGTEE..., 28/12/1908. Esta absorción, operativa a partir del 1/1/1909 supondrá un aumento del ingreso pero una caída del ingreso/km., debido a que éste ya era menor en dicha compañía.

⁴⁹ Como atinadamente resalta Broder, 1981: 1795, el mantenimiento de la autonomía jurídica de las filiales, junto con la compleja relación entre la SGTEE, sus filiales madrileñas y las filiales industriales de las sociedades madres hace que los beneficios se diluyan entre ellas y sea más difícil su control fiscal.

⁵⁰ Los beneficios se repartían de la siguiente forma: el 20,4% para la SGTME, salvo el 50% para la SGTEE del excedente que superase los 376.000 frs., el resto para la SGTEE.

⁵¹ Entre 1901-1903 frente a 1909-1915 para la red de la Compañía Madrileña de Urbanización, López Bustos, 1986: apéndice.

⁵² En 1899 la red bajo control belga tenía 52 Km., de ellos sólo 13 (la ex-red inglesa) electrificados. En 1910, a raíz de la absorción de la Madrileña de Tracción (17 Km.) la red alcanzaba 74,8 Km., todos electrificados. A partir de ahí el crecimiento será lento, de modo que en vísperas de la cesión a capital español, en 1919 la red totalizará 80,7 Km.

⁵³ El acuerdo alcanzado con la Sociedad Hidroeléctrica Española permitió un suministro a un precio inferior al de la propia fábrica central de la SGTEE, AGR, FT SGTEE. , 5/4/1910.

⁵⁴ Del beneficio de la explotación se deducirían el interés y amortizaciones de los gastos de nuevas inmobilizaciones, AGR,FT SGTEE..., 4/4/1911.

⁵⁵ En ello incidía, según la empresa, la coyuntura económica favorable, el afincamiento en Madrid de muchos extranjeros y la terciarización del centro que obligó a muchas familias a desplazarse a los barrios con la consiguiente mayor utilización de los tranvías.

⁵⁶ La PGM no parece haber tenido mucha influencia en la gestión de la sociedad, pues el CA se sigue reuniendo habitualmente en Bruselas y no existe mención alguna al conflicto en las actas. Únicamente consta la creación de un fondo de previsión fiscal de 600.000 francos en caso de verse afectados por la Ley del Impuesto extraordinario sobre beneficios de guerra, aunque entendían que estaban exentos puesto que sus beneficios no tenían que ver con la guerra ni habían supuesto alza de tarifas (AGR,FT SGTEE..., 1/4/1919).

⁵⁷ Se adquirieron a buen precio amplios terrenos cerca de la fábrica eléctrica de San Bernardo, para centralizar oficinas, los talleres y depósitos necesarios para la expansión del servicio (AGR,FT SGTEE...,2/4/1912).

⁵⁸ Alcanzaba en 1913 la cifra de 395 vehículos motores y 107 de remolque. En ese año se pusieron en servicio 25 nuevos vehículos motores y 30 estaban en construcción, AGR, FT SGTEE. , 1/4/1913.

⁵⁹ Se desencadenó una huelga el 16/12/1919 pero se pudo mantener un servicio parcial,

cesando la huelga el 1/1/1920, con la aceptación de salarios propuesto por la empresa antes de la huelga (AGR, FT SGTEE). , 6/4/1920).

⁶⁰ Hubo aumentos salariales en 1919 y 1920. La aprobación, por RO 1/7/1920, de nuevas tarifas provocó disturbios, con quema de tranvías, que llevó a una nueva RO que anulaba dicha subida. Los aumentos salariales, que se concedieron a instancias de las propias autoridades, quedaron sin compensación.

⁶¹ En 1915 consiguió del Ayuntamiento, a cambio de una reducción en las tarifas urbanas superiores a 10 cts., la unificación del vencimiento de todas las concesiones a 31/12/1950, a espera por la ratificación de las Cortes, AGR, FT SGTEE. , 4/4/1916. El Senado aprobó, 7/12/1916, un proyecto de ley que autorizaba al Gobierno, a petición de las empresas concesionarias a unificar la expiración de las concesiones de todas las líneas de una red. Sin embargo, su ratificación por el Congreso se fue dilatando, AGR, FT SGTEE. , 2/4/1918. Mientras, el Ayuntamiento el 27/10/1918 dejó sin efecto el acuerdo de 1915, habiendo presentado un recurso contra esta decisión, AGR, FT SGTEE. , 1/4/1919. Debido a estas dificultades y a los incrementos de los costes de la explotación la sociedad notificó al Ayuntamiento su renuncia a los acuerdos de 1915. El pronto vencimiento de varias concesiones obligó a la empresa a reforzar las amortizaciones, AGR, FT SGTEE. , 6/4/1920.

⁶² De todos modos los grupos belgas no se desentendieron de la nueva sociedad, en cuyo CA seguirán detentando una importante participación, en relación seguramente con las ligaciones tecnológicas derivadas de la procedencia belga del material móvil. Consiguieron también que se permitiese a los accionistas belgas intercambiar sus títulos contra los de la nueva sociedad española. Previamente, en 1920 los dos grupos belgas pusieron fin a sus compromisos; mediante una suma global la SGTME liquidaba sus saldos deudores con la SGTEE y ésta renunciaba a las deducciones sobre los beneficios. Gracias a estas medidas y a la realización ventajosa de un vasto inmueble la SGTME pudo aligerar sensiblemente el inmovilizado de su balance, que quedó reducido a las amortizaciones de obligaciones (AGR, FT SGTEE). , 22/2/1921).

⁶³ Distribuidas en 150.000 acciones de 500 ptas. 30.000 acciones fueron colocadas entre el público español. Las restantes sirvieron básicamente para intercambiar por títulos de las sociedades belgas absorbidas, en las siguientes condiciones, SGTME: tres acciones privilegiadas contra una de la SMT, de 500 pts u ocho ordinarias contra tres de la SMT; SGTEE: cuatro acciones de capital o seis de dividendo contra una de la SMT, tres partes de fundador contra diez acciones de la SMT. Teniendo en cuenta la cotización de las acciones y el tipo de cambio (manejamos la semisuma de 1920-1921) el canje resultó favorable para los belgas pues en el caso de la SGTME las tres acciones privilegiadas equivalían a 388 pts y la ocho ordinarias a 1.091 pts, para la SGTEE las cuatro acciones de capital equivalían a 380 pts y las seis de dividendo a 381, las tres partes de fundador a 3.755 ptas. Hay que tener en cuenta, sin embargo, la fortaleza coyuntural de la peseta, que se cambiaba por dos francos belgas, frente a la paridad inferior a la unidad de la preguerra.

El acuerdo implicaba el pago anual de 250.000 francos por la SMT a la SGMTE, que se redujo a una cantidad variable a partir de 1928 (coincidente con la expiración de la principal concesión, Norte, y su reversión al ayuntamiento), en función de los gastos, menguantes por reembolso anticipado de obligaciones, de la SGMTE.

⁶⁴ Alemania generalmente, bien directamente o por medio de la filial alemana de la General Electric. Es también posible que el motor Charleroi se montase en dicha localidad con patente alemana, líder del sector. En el caso del pedido a la Fiat durante la

Segunda Guerra Mundial los motivos políticos parecen haber pesado bastante, pues la empresa señala que su elección se debió a estar dispuesta a cobrar en pesetas y por recomendación de la Subsecretaría de Comercio, CL, SMT Memoria 1942-1943.

⁶⁵ Ateliers de Constructions Electriques de Charleroi pertenece al grupo Empain. No hemos encontrado, sin embargo, ligazón directa de algún consejero de la SGTEE o de la SGTEM con la Franco-Belga.

⁶⁶ La SMT indica expresamente que “Se tienen o han encargado 80 vehículos, cuya construcción se ha demorado por el deseo, dentro de lo posible, de dar preferencia a la industria nacional, así como por las huelgas.”, CL, SMT Memoria 1920-1921. En la misma línea: “50 nuevos coches, 40 construyéndose; todos, salvo el motor, de fabricación nacional”, ídem 1924-1925.

⁶⁷ Inicialmente se fijó en 250.000 francos. En 1924 la SGTEM decidió reembolsar todas las obligaciones en circulación, medida bien acogida y que se aplicó en poco tiempo. En 1928 caducó la principal concesión, Norte, revirtiendo al Ayuntamiento. Por ello la SMT propuso un nuevo acuerdo, sustituyendo el pago fijo por otro variable, en función de los gastos de la SGTEM, para 1928 fue de 102.500 francos, disminuyendo posteriormente, AGR, FT SGTME 1928.

⁶⁸ A partir de esos momentos el CA de la SGTEE estará integrado mayoritariamente por españoles. En 1923 estaba formado por Carlos Caamaño Orcasitas, profesor de Comercio, como administrador delegado, Santiago Innerarity Cifuentes, abogado y consejero de la SGTEM, Luis González de Rivera y Montoro, Cayetano Aguado, ingeniero, como consejeros, G. Grimard (fallecido en 1926 después de casi 35 años de cargo) y E. Orban de Xivry como comisarios, MIT, 7/6/1923: 2842.

⁶⁹ En 1935 el CA de la SMT era similar al de 1925 con la particularidad de que los belgas han perdido un representante, quedando seis de un total de quince, RF 1936: 645.

⁷⁰ Grupo Empain.

⁷¹ Electrobél.

⁷² Electrobél.

⁷³ Banque de Bruxelles, Sofina y Electrobél.

⁷⁴ Grupo Empain.

⁷⁵ SGTME.

⁷⁶ Electroraíl (Electrobél).

⁷⁷ Cesa la información en los “Rapport” de la SGTEE sobre la explotación, limitándose a aprobar las cuentas y a elegir el CA, puesto que la SMT se encarga desde 1921 de la gestión y atiende al pago de intereses y amortizaciones de las obligaciones. El 1/4/1924 se aprueba la disolución, que no se materializará hasta el 11/9/1925 debido a que existía un gran número de obligaciones y cupones de acciones y de obligaciones que todavía no se habían presentado para su pago y reembolso, no habiéndose agotado el plazo legal, AGR, FT SGTEE. , 11/9/1925. La SGTEE se liquidará en 1925 y la SGTME en 1940.

⁷⁸ Durante la guerra civil el embajador belga facilitó información a los consejeros de su país sobre la marcha de la empresa, incautada por los trabajadores, MAE, SMT. Durante la guerra mundial los consejeros residentes en Bruselas, Eduardo du Roy de Blicquy y Carlos Orts, presentaron su dimisión debido a que el conflicto les impedía cumplir su cometido (en el CA se mantienen Gaston Ithier, Robert Haerens y Oscar Louis). En 1947 de 14 consejeros 4 eran todavía belgas, CL, SMT 1941, 1947.

⁷⁹ No hemos deflactado la serie por no existir, que sepamos, datos sobre la inflación en Bélgica durante el período 1914-1920. De todos modos habría que tener en cuenta la fuerte depreciación monetaria de dicho período, pues según el Annuaire Statistique de la

Belgique el índice de precios al por mayor en 1921 fue de 366 sobre 100 en 1914. De igual modo, durante el período 1919-1923 el franco oro de la preguerra equivalía a 4,5 francos, según información facilitada, en ejemplar mecanografiado, por Kurgan van Hentenrijk, a partir de datos del Institut National de Statistique de 1992.

⁸⁰ En la fuente venían en pts hasta 1909, los hemos pasado a francos utilizando el tipo de cambio anual que figura en Schneider, Schwarzer und Zellfalder, *Währungen der welt I. Europäische und nordamerikanische Devisenkurse (1777-1914)*. Franz Stein Verlag, Stuttgart, 1991: 391-392.

⁸¹ En 1921 habría que sumarle las amortizaciones, que no constan.

⁸² En 1907 y 1921 no hay datos de amortizaciones.

⁸³ A partir de 1910 incluye gastos de administración y diversos.

⁸⁴ Su valor nominal es 250 francos. Escogimos la acción privilegiada en lugar de la ordinaria porque su serie temporal era un poco más prolongada y, sobre todo, porque ésta a partir de 1917 parece que cambia su caracterización y cotización.

⁸⁵ Electrificación de la red.

⁸⁶ Unificación de la red.

⁸⁷ Cesión de la explotación a la Sociedad Madrileña de Tranvías.

⁸⁸ No se incluyen los procedentes del ferrocarril de Sarriá, cedido en 1911 a la Barcelona Traction. A partir de 1910 incorpora la red de la Madrilène de Traction (17 kms).

⁸⁹ Entre 1899-1902 no se incluyen los intereses de las obligaciones.

⁹⁰ Generales y patente, a partir de 1913: gastos generales y tasa.

⁹¹ De capital.

⁹² Explotación de la red de la Compañía Eléctrica Madrileña de Tracción.