

Los intereses belgas en la red ferroviaria catalana, 1890-1936¹

● ALBERTE MARTÍNEZ LÓPEZ
Universidade da Coruña

El estudio de los ferrocarriles ha sido un tema clásico de la historiografía internacional y española, relanzado en los últimos años en España². La participación del capital extranjero en la construcción de cualquier tipo de red ferroviaria en España ha sido muy significativa³. Se aprecia, sin embargo, una cierta especialización. Así, mientras el capital francés (Pereire, Rothschild) domina las grandes líneas ferroviarias, los ferrocarriles de vía estrecha tienen un patronato algo más diversificado, en el que intervienen los ingleses y, sobre todo, los belgas, en conexión frecuentemente con sus respectivos intereses mineros. A pesar de esta relevancia, escasean los estudios sobre el papel de la inversión foránea en la construcción y explotación de la red ferroviaria española, y los existentes se suelen centrar en las grandes líneas⁴. El objetivo, pues, de este artículo será el de poner de manifiesto el papel de los belgas en la puesta en marcha de varias líneas comarcales de la red ferroviaria catalana.

A escala internacional los belgas orientaron su inversión exterior principalmente en el sector de los tranvías y ferrocarriles secundarios. Esta estrategia está condicionada en buena medida por su dilatada experiencia interna en estos campos y su modelo de crecimiento basado en la industria pesada (minería, metalurgia) respaldada por un potente y dinámico sector bancario. La acumulación inte-

1. Una versión previa de este artículo se publicó como Documento de Trabajo por la Fundación de las Cajas de Ahorros, DT 285, octubre de 2006. Agradezco los comentarios y sugerencias de Pere Pascual Doménech y de los evaluadores anónimos, aunque naturalmente el único responsable de los posibles defectos es el autor.

2. Sobre los ferrocarriles españoles las obras más completas y recientes son las de Comín, Martín Aceña, Muñoz y Vidal (1998), Muñoz (2005), y Muñoz, Sanz y Vidal (1999), además de las comunicaciones presentadas en los Congresos de Historia Ferroviaria. Para el caso específico catalán, las principales obras de referencia son las de Alcaide (2005), Pascual (1999 y 2000) y Salmerón (1985a, 1985b, 1988a y 1988b).

3. Broder (1981).

4. Martínez (2005) y Vidal y Pablo (2002).

Fecha de recepción: abril de 2006

Versión definitiva: septiembre de 2007

Revista de Historia Industrial
N.º 34. Año XVI. 2007. 2.

rior de capital y las crecientes dificultades de inversión en un mercado limitado como el belga estimularon un fuerte aumento de su inversión exterior⁵. Ésta se canalizó hacia aquellos sectores en los cuales tenían ventajas comparativas (tranvías, ferrocarriles) y que podían servir de fuente de demanda para sus industrias (minera, metalurgia, construcciones mecánicas). La finalización de las redes principales, al menos en gran parte de Europa occidental, y la dura competencia en ese campo de Francia y Gran Bretaña, llevó a los belgas a centrarse en el más asequible negocio de los ferrocarriles secundarios⁶.

El punto básico de partida de los ferrocarriles de vía estrecha en España lo constituye la Ley General de Ferrocarriles y Tranvías de 1877. Esta ley mantenía las subvenciones públicas y la exención arancelaria de la ley de 1855. Las principales novedades fueron la especificación de las líneas prioritarias y el énfasis en los ferrocarriles secundarios y tranvías. Aparte de este marco institucional favorable, otros hechos que respaldaron el impulso a los ferrocarriles de vía estrecha fueron la falta de perspectiva de negocio de la vía ancha, la crisis finisecular y el efecto imitación de países como Francia. La ley de 1877 se completó con nuevas iniciativas legislativas entre 1904-1912⁷.

En este contexto, pues, es en el que se centra el inicio de la intervención belga en los ferrocarriles secundarios españoles a finales del siglo XIX y cuyas vicisitudes en la región catalana iremos siguiendo a lo largo de nuestro trabajo.

Fuentes y metodología

En primer lugar se trataría de delimitar lo que entendemos por “intereses belgas”. En este sentido, incluimos tanto las empresas con razón social en Bélgica como las formalmente españolas pero con participación mayoritaria belga. No obstante, hay que advertir que la legislación mercantil belga facilitaba la creación de compañías domiciliadas en Bélgica pero de capital plurinacional (belga, alemán y francés principalmente), fenómeno que acontece en algunas de las sociedades estudiadas.

Las principales fuentes manejadas han sido *Le Recueil Financier* y varios dossiers empresariales depositados en los Archives du Royaume (Bruselas), Centre des Archives du Monde du Travail (Roubaix) y Ministère des Affaires Étrangères (Bruselas). Finalmente, para contrastar y completar las informaciones precedentes hemos utilizado las referencias aportadas por los *Anuarios de ferrocarriles españoles* y los trabajos de Alcaide, Broder, Pascual y Salmerón.

5. La inversión privada en los ferrocarriles belgas cae drásticamente a partir de los años setenta del siglo XIX debido a la finalización de la mayor parte de la red, tanto principal como secundaria. Sintomáticamente se expande en esos momentos su inversión ferroviaria exterior, por ejemplo en España, espoleada por la nacionalización de buena parte de las líneas privadas belgas (Van der Herten *et al.*, 2001, pp. 115-117, 341).

6. Martínez (2003).

7. Comín (1998), I, pp. 239-280.

Una aproximación de conjunto

A partir de las fuentes reseñadas hemos confeccionado el cuadro 1, que nos permite realizar una primera aproximación global a la inversión belga en el sector ferroviario catalán.

CUADRO 1

EMPRESAS FERROVIARIAS EN CATALUÑA CON INTERESES BELGAS

Sociedad	Fundación	Liquidación o absorción	Capital acciones	Capital obligaciones	Principales accionistas ⁸
1	1874 ⁹	1911	2		Société Générale de Tramways Électriques en Espagne
2	1890	1925	6	10,129 ¹⁰	Engetra
3	1905	1922	1,05 ¹¹	0,75 ¹²	Compagnie Internationale de Tramways
4	1907	1920	6	15 ¹³	Union des Tramways
5	1912	1927 ¹⁴	12 ¹⁵	20	Barcelona Traction
6	1919	1932	15 ¹⁶	65 ¹⁷	Engreta (Lieja), Crédit Foncier d'Algérie et de Tunisie (París), Société Générale d'Enterprises (París), Banque Liégeoise (Lieja).

1: Ferrocarril de Sarriá a Barcelona (pts)

2: Compañía del Ferrocarril Central Catalán (Barcelona-Igualada-Martorell) (fb)

3: Chemins de fer économiques en Catalogne (fb)

4: Chemin de fer Nord-est de l'Espagne (fb)

5: Ferrocarriles de Cataluña (pts)

6: Compañía General de Ferrocarriles Catalanes (pts)

Capital en millones de francos belgas (fb) o pesetas (pts) corrientes, del año de fundación (acciones).

Fuente: vide texto supra.

8. Sobre los empresarios belgas individuales, ver Kurgain... (1996). Sobre los holdings tranviarios y ferroviarios, Martínez (2003).

9. La entrada belga tuvo lugar probablemente en 1899, el capital se refiere a ese año.

10. Capital y obligaciones emitidos en francos belgas, a pesar de ser sociedad española. Todo el Consejo de Administración es belga.

11. Aumentado a 1,5 en 1912.

12. Sólo se van a poner en circulación 688.000 fb., nunca amortizadas.

13. Sólo se lograron colocar obligaciones por valor de dos millones de fr.

14. Venta a un grupo financiero español.

15. No hubo desembolso real de la mayoría de su capital, pues las acciones y ocho millones de pts de las obligaciones procedían de los dos millones de pts de las acciones del Ferrocarril de Sarriá, inflados contablemente. El desembolso real de los doce millones de pts restantes en obligaciones fue del 90%. Ver texto infra.

16. 9,7 aportados por Engetra. En 1921 se aumentó el capital a 25 millones y a 37 en 1925. Todo en pts.

17. En pts. Los 30 millones de 1919-1920, al menos, fueron emitidos sobre Barcelona.

Una parte significativa de las iniciativas tiene lugar en el período intersecular, una de las coyunturas expansivas de la Bolsa bruselense¹⁸. Las creaciones posteriores de sociedades suelen ser reorganizaciones o fusiones de compañías ya existentes. La liquidación, como sociedades belgas, se produce generalmente durante la primera posguerra mundial, como consecuencia de la crisis ferroviaria y del impacto de la Gran Guerra en las finanzas belgas, aunque varias desaparecen algunos años más tarde, en el contexto de la Depresión de los años treinta.

La duración media no es elevada, pero superior al promedio español. En mayor medida también que en el conjunto de España los accionistas son poderosos holdings tranviarios y bancos, más que individuos, la mayoría belgas (aunque con fuerte penetración alemana) pero con alguna presencia francesa y anglosajona.

Como resulta habitual en empresas de infraestructuras sus necesidades de capital fijo son elevadas y se satisfacen en buena medida recurriendo al endeudamiento externo. Estas empresas suelen ser creadas por potentes grupos ferroviarios o financieros belgas¹⁹, en ocasiones formando un consorcio para minorizar riesgos y/o como consecuencia de complejos acuerdos internacionales.

Estos grupos no limitan su participación al sector ferroviario, sino que con frecuencia mantienen intereses (en España y otros países) en sectores relacionados como los tranvías, electricidad, minería y construcciones mecánicas. En este sentido hay que recalcar que con frecuencia el interés que guía a estos grupos a crear empresas ferroviarias no es tanto la explotación del negocio en sí mismo sino la obtención de pedidos para sus empresas filiales belgas (construcción mecánica, metalurgia y carbón), además de dar salida a sus capitales excedentarios en una coyuntura de relativo agotamiento de las posibilidades internas de inversión²⁰.

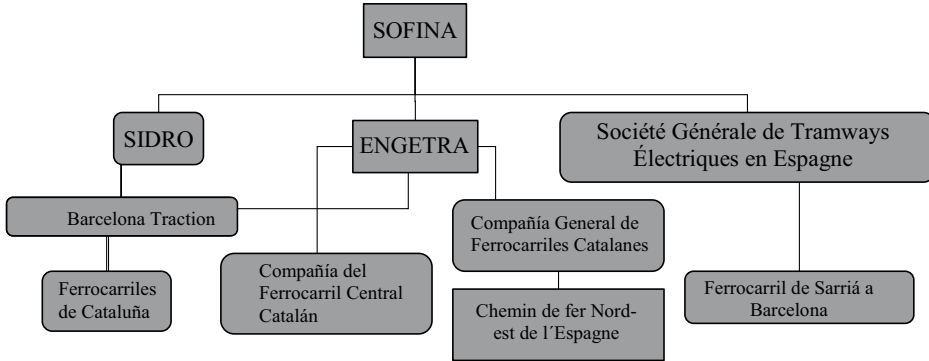
De entre los grupos actuantes en la red ferroviaria catalana destaca Sofina, un holding financiero especializado en el sector eléctrico y del transporte, formalmente belga pero dependiente de la AEG. Sofina controlaba –o al menos tenía participaciones significativas–, a través de una compleja malla de subholdings sectoriales o regionales, cinco de las seis compañías ferroviarias belgas en Cataluña (organigrama 1), la totalidad de la red principal (mapa 1).

18. De Clercq (1992)

19. Sobre el papel de los bancos en la inversión ferroviaria belga y, en general, el perfil de los inversores en este sector, Van der Hertten *et al* (2001, pp. 114-127).

20. Sobre el sector financiero belga, De Clercq (1992), Kurgan (1992), Kurgan, Jaumain *et Montens* (1996). Sobre las características del material móvil ferroviario belga, Van der Hertten *et al* (2001, pp. 354-379).

Organigrama 1 Conexiones financieras de Sofina en los ferrocarriles catalanes



Fuente: vide texto supra y Sureda (1959), pp. 23-24.

En Cataluña, como en el resto de España y en otros países, la inversión ferroviaria belga, sobre todo la directa, tiene lugar esencialmente en el campo de la vía estrecha. En líneas generales, las iniciativas empresariales belgas en los ferrocarriles de vía estrecha españoles se pueden clasificar en dos tipos. En primer lugar, aquellas dotadas de mayor coherencia y consistencia, caso de Cataluña. En segundo término, un conjunto inconexo de empresas, de escasa viabilidad, predominante en el resto de España.

La construcción de una red ferroviaria integrada en Cataluña

La red ferroviaria catalana básica se construyó durante la segunda mitad del siglo XIX a partir de la ciudad de Barcelona con un trazado casi coincidente con las antiguas carreteras generales del Principado. Estaba constituida por tres líneas principales: Barcelona-Zaragoza, Barcelona-Valencia y Barcelona-Francia (por la costa y el interior), para conectar con los principales mercados catalanes. Este sistema se completó con otras tres líneas: Granollers-Sant Joan de les Abadesses, Tarragona-Lleida y Barcelona-Valls²¹.

Durante el primer tercio del siglo XX las novedades más notables van a ser el desarrollo de los ferrocarriles de vía estrecha y de los tranvías y ferrocarriles metropolitanos de Barcelona. En Cataluña la red de vía estrecha no llegó a alcanzar ni la importancia ni la extensión que en Asturias o el País Vasco, en parte porque sus necesidades básicas se hallaban ya cubiertas por la vía ancha, en parte por la ausencia de relevantes enclaves mineros. Con todo hubo varias iniciativas, que tenían como elementos comunes la conexión con la red general y la combinación del tráfico de viajeros y

21. Pascual (1999).

MAPA 1

LÍNEAS FERROVIARIAS CATALANAS GESTIONADAS POR EMPRESAS BELGAS, 1890-1938



mercancías. Entre 1885 y 1931 se construyeron en Cataluña un total de 477 kms de ferrocarriles de vía estrecha repartidos en quince líneas administradas por once compañías²². La aportación belga resultó muy importante, pues sus líneas totalizaban 270 kms, construidos en su inmensa mayoría antes de 1920, momento en que la totalidad de las líneas catalanas de vía estrecha representaban 350 kms. La mayoría buscan comunicar las localidades industriales y mineras del interior, sobre todo de la cuenca del Llobregat, con Barcelona (mapa 1). En general, la rentabilidad financiera de los ferrocarriles catalanes, al igual que los del conjunto de España, fue escasa²³.

Ferrocarril de Sarriá a Barcelona²⁴ y Ferrocarriles de Cataluña

La Compañía del Ferrocarril de Barcelona a Sarriá inauguró el servicio en 1863. El exceso de endeudamiento llevó al fracaso a la compañía, que fue absor-

22. Alcaide (2005).

23. Pascual (2000).

24. Sobre este ferrocarril se pueden consultar los trabajos de Salmerón (1988a y 1988b).

bida en 1874 por sus acreedores de la recién fundada sociedad Ferrocarril de Sarriá a Barcelona²⁵. En 1892 amplió su capital a dos millones de pts. Siete años más tarde se constituye la Société Générale de Tramways Électriques en Espagne, que acabará poseyendo el 92% de las acciones de dicho ferrocarril. Esta compañía abandonará sus pretensiones de unificar la red tranviaria barcelonesa, cediendo sus concesiones en dicha ciudad a Tramways de Barcelone, conservando únicamente (hasta 1911) el ferrocarril a Sarriá y concentrando sus esfuerzos, con éxito, en la unificación y electrificación de la red tranviaria madrileña.

Los primeros años del siglo XX fueron de dificultades debido a la competencia del tranvía eléctrico que unía Barcelona con Sarriá. La situación mejoró sensiblemente a partir de su electrificación en 1905 (el tercer tren eléctrico en España²⁶), la prolongación a Vallvidrera mediante tranvía en 1905 y la apertura del funicular en la montaña de esta última localidad en 1906²⁷.

El material móvil inicial se componía de 18 automotores y 20 remolques del tipo tranvía Charleroi, contruidos por la empresa belga Bauem & Marpent. Entre 1912-1918 la sociedad J. G. Brill de Filadelfia suministró varios automotores, adquisición asesorada por la firma The Pearson Engineering Co, filial del grupo Pearson²⁸. Este tipo de reparto de los proveedores: material eléctrico procedente de Alemania o USA y resto del material (fijo y móvil) adquirido en Bélgica, resulta muy característico de las compañías belgas, así como la procedencia de los suministradores en función de la titularidad de la explotación.

De todos modos, los resultados²⁹ tendieron a estancarse con posterioridad³⁰, lo que probablemente explique su cesión en 1911 a la Barcelona Traction³¹. Esta adquisición por parte del grupo Pearson –ligado a Sofina a través de Sidro– se llevó a cabo mediante una complicada operación de ingeniería financiera, con la finalidad de engordar artificialmente el valor contable de la sociedad y justificar

25. del Castillo y Riu (1960), pp. 84-85.

26. Hay que resaltar al respecto el importante papel desempeñado por los grupos belgas en la electrificación de las líneas tranviarias en España, en conexión frecuente con las multinacionales alemanas proveedoras del material de equipo.

27. El tranvía tenía más bien una función turística, por ello se impulsó el funicular, construido por la Industria Eléctrica Barcelonesa, que provocará el declive del tranvía. En 1906 se transformó el ancho de la vía al formato internacional, con la mira puesta en la conexión francesa.

28. En los propios talleres de la Compañía (operativos hasta 1996), en Sarriá, se construyeron en 1918 dos automotores Brill y en 1917-1922 ocho remolques.

29. Debido a las fuertes restricciones de espacio no hemos podido incluir las cuentas de resultados de las empresas. Remitimos para ello a nuestra comunicación del *III Congreso de Historia ferroviaria*, Gijón, 2003, a los *Anuarios de ferrocarriles españoles* y a los trabajos citados de Salmerón.

30. La empresa lo achacaba a las limitaciones de los reglamentos por ser un ferrocarril (separación mediante empalizada de la vía pública, frecuencia máxima de siete minutos). Sin embargo, a pesar de que en 1909 se suprimieron esas restricciones, los ingresos no aumentaron, incidiendo en dicho resultado los sucesos de la Semana Trágica.

31. A partir de ese año la electricidad le será suministrada por la Compañía Barcelonesa de Electricidad, del mismo grupo.

así elevadas emisiones de obligaciones, para dotar al grupo de capacidad inversora en sus proyectos eléctricos y ferroviarios, sin el suficiente respaldo de activos³². En el transcurso de dicha operación la explotación ferroviaria pasó del Ferrocarril de Sarriá a Barcelona a la sociedad recién creada Ferrocarriles de Cataluña, aunque manteniéndose formalmente ambas compañías como autónomas³³.

Los ingresos se incrementaron significativamente durante esos años, en mayor proporción que los gastos, lo que propició una caída del coeficiente de explotación, del 70% en 1911 al 51,4% en 1916, alcanzándose unos beneficios netos de más de 300.000 pts en 1915 y 1916.

La Barcelona Traction había emprendido desde el principio la prolongación del ferrocarril de Sarriá hasta las poblaciones industriales de Sabadell y Terrassa; a lo largo de dicha línea la compañía poseía terrenos que pensaba revalorizar. Este objetivo requería varios túneles, el más largo bajo el Tibidabo, de 1.160 mts. Pero los problemas de la sociedad implicaron la suspensión de los trabajos durante varios años hasta que en 1916 se retomaron mediante dos emisiones de obligaciones, de seis millones de pts cada una³⁴, la primera para prolongar la línea hasta San Cugat (inaugurada en 1917) y la segunda para construir la bifurcación hasta Sabadell y Terrassa (abierta a finales de 1919). La longitud total de la línea sería de 35 kms, diez de ellos de doble vía. El proyecto final consistía en llegar hasta la frontera francesa. Finalmente, en 1927 un grupo financiero articulado en torno al Banco Central y al Banco de Santander se hizo cargo de la Compañía.

32. Sofina, a través de Tramways de Barcelone, adquirió 7.892 de las 8.000 acciones (de 250 pts) del Ferrocarril de Sarriá. A continuación, Tramways de Barcelone se las pasó a Spanish Securities en 1911. Ésta hizo aprobar ese año el traspaso del activo social de Ferrocarriles de Sarriá a Ferrocarriles de Cataluña (aunque éstos se fundaron en 1912, debido a la necesidad de una autorización especial a Barcelona Traction para explotar ferrocarriles) (Voltes, 1967, pp. 52-57). En carta confidencial y urgente, fechada el 20/4/1912, Juan E. de Bona, director propietario de la revista Gaceta de los Caminos de Hierro (fundada en 1856), denunciaba estas maniobras a Dorizon, director general de la Sociéte Générale, en París; éste le contestó negando las acusaciones.

33. Ferrocarriles de Cataluña se fundaron el uno de abril de 1912 mediante las siguientes aportaciones:

a) Activo social del Ferrocarril de Sarriá.

b) Por Spanish Securities: concesión del Ferrocarril Metropolitano de Vallvidrera y del Ferrocarril de Sarriá a las Planas de Vallvidrera y el proyecto de prolongación de éste a Sabadell y Terrassa.

Ferrocarril de Sarriá recibió 8.000 acciones liberadas de Ferrocarriles de Cataluña y 8 millones de pts en obligaciones liberadas de Ferrocarriles de Cataluña. Spanish Securities recibió las restantes 16.000 acciones. De este modo, los casi dos millones de pts de acciones de Ferrocarril de Sarriá se convirtieron en veinte (ocho en obligaciones y doce en acciones) de Ferrocarriles de Cataluña.

34. Al 6% de interés y al 90%. La emisión tuvo una gran aceptación pues la demanda de la primera emisión superó en 63 veces la oferta.

Compañía del Ferrocarril Central Catalán

Esta sociedad, de nacionalidad española, se fundó en 1890 con seis millones de francos. Detentaba la concesión del ferrocarril Igualada-Martorell-Barcelona³⁵. Para financiar la construcción del primer tramo (Igualada-Martorell) realizó una emisión de 44.000 obligaciones de 300 francos al 5%, de las que sólo se lograron colocar 27.930. En 1892 llegaron las cuatro primeras locomotoras, procedentes de Bélgica, inaugurándose la línea a finales de ese año. Sin embargo, los resultados no fueron buenos, ocasionando la suspensión de pagos en 1894. Para salir de ella se llegó a un acuerdo con los acreedores al año siguiente, por el cual la citada emisión se transformó en renta variable, realizándose ese mismo año otra emisión de 4.000 obligaciones de 500 fb al 4,5%, de las que se vendieron 3.500, para hacer frente a los gastos de remate de las obras. La situación continuó siendo delicada, provocando el impago del servicio de las obligaciones en 1898 durante tres años. Esas dificultades la llevaron a desistir de continuar la línea hasta Barcelona, alcanzando un acuerdo en este sentido con la Sociedad de ferrocarriles de Tarragona-Barcelona-Francia, posteriormente absorbida por M.Z.A. con la que firmó un nuevo convenio en 1903. La situación mejorará parcialmente en 1912, cuando se logre la conexión del Central Catalán con el Nord-est de l'Espagne. No obstante, en 1914 arrendó la línea Igualada-Martorell a un consorcio formado por Engetra, la Société Générale d'Entreprises de París y otras empresas. Este consorcio arrendó también la línea Martorell-Barcelona, perteneciente a la Compagnie du chemin de fer du Nord-est de l'Espagne, adquirió la casi totalidad de las acciones del ferrocarril de Manresa a Berga³⁶ y se comprometió a construir la línea Martorell-Manresa. Se pretendía así unificar toda la red de vía estrecha del Llobregat, con una longitud de unos 200 kms.

La Gran Guerra empeoró los resultados empresariales. En 1918 se llevó a cabo un intercambio de dos obligaciones por una acción privilegiada nueva, lo que proporcionó al Consejo un montante de cuatro millones de pts. Al año siguiente, por medio de un acuerdo con M.Z.A., se anularon los convenios de 1895 y 1903 y la recién creada Compañía General de Ferrocarriles Catalanes asumió la explotación. Finalmente, en 1921 la empresa vendió su activo a dicha sociedad a cambio de 8.229.750 fb, siendo formalmente liquidada en 1925.

35. El ingeniero belga Eugène Roesset i Liot, que había participado en la construcción del ferrocarril Madrid-Villa del Prado, aportó la concesión, los estudios y las obras efectuadas, a cambio de una parte del capital (Salmerón i Bosch, 1985a, p. 43).

36. En 1881 se constituyó, con capitales catalanes, la sociedad Tranvía o Ferrocarril Económico de Manresa a Berga, para dar salida a las producciones del Alto Llobregat (textiles y carbón). El ferrocarril, construido con material fijo y móvil alemán, se inauguró en 1891. En 1904 se inauguró la prolongación de Berga hasta la cuenca carbonífera de Guardiola. A pesar del aumento del tráfico generado, las cargas financieras derivadas del fuerte aumento de las inversiones aconsejaron la cesión de la empresa al capital belga en 1914, aunque se mantuvo como sociedad independiente (Salmerón i Bosch, 1985a, pp. 11-32).

Chemins de fer économiques en Catalogne

El ferrocarril de vía estrecha de Palamós a Girona y Banyoles, que pretendía dar salida a la producción corchotaponera del Bajo Ampurdán, tuvo su origen en el tranvía de vapor de Flaçá a Palamós, inaugurado en 1887³⁷. La crisis finisecular va a afectar negativamente a sus resultados, aconsejando su venta en 1905 a los belgas³⁸.

Chemins de fer économiques en Catalogne se constituyó en Bruselas en 1905. Su capital inicial fue de 1.050.000 fb. La Compagnie Internationale de Tramways aportó, contra nueve mil acciones, la línea ferroviaria de Flaçá a Palamós, que había pertenecido a la Sociedad Tranvía del Bajo Ampurdán. Las 1.500 acciones restantes fueron suscritas por nueve comparecientes, mayoritariamente por la propia Compagnie Internationale de Tramways, con 840.

La gestión belga mejoró el funcionamiento del ferrocarril, adquiriendo entre 1907-1912 cuatro locomotoras³⁹, así como coches y vagones. Se construyó también un ramal en Flaçá de conexión con la línea MZA. Para abordar la prolongación a Girona y Banyoles aumentó en 1912 su capital a 1,5 millones y emitió dos años más tarde 1.500 obligaciones de 500 fb, al 5%, a treinta años⁴⁰. No obstante, el tramo hasta Girona no se inauguraría hasta 1921 y el de Banyoles hasta 1928.

Hasta la Primera Guerra Mundial los resultados fueron moderadamente satisfactorios, pero a partir de ese momento el incremento de costes perjudicó notablemente la marcha de la empresa, que entró en pérdidas y dejó de repartir dividendos, depreciándose fuertemente sus acciones y paralizándose la prolongación de la línea. La situación empeoró en la posguerra. Se produjo la famosa huelga ferroviaria de 1919, con las consiguientes alzas salariales, y también del carbón, que no fueron compensadas con el aumento del 15% en las tarifas autorizado por el Gobierno. Otra desgracia fue el desbordamiento del río Aubí. A todo ello se le sumaba la creciente competencia del transporte por carretera, agravada por discurrir en paralelo. Por otro lado, la debilidad del franco y la atonía del mercado de capitales no facilitaban las inversiones para mejorar el material fijo y móvil. Por todo ello, en 1922 se procedió a la liquidación de la Sociedad. Las concesiones –y las deudas con Hacienda– fueron adquiridas por Joseph María Lacota i Buxó, barón de Minguella, por 350.000 pts, que se asoció con Pascual de Zulueta para crear ese mismo año Ferrocarriles Económicos Españoles. Esta Sociedad se hizo cargo de la explotación, modernizándola y llevándola a sus mejores resultados.

37. Los raíles y buena parte del material motor (tres locomotoras) y móvil (nueve coches y tres vagones) se adquirieron en Bélgica. El material motor y móvil fue construido por Établissements Carels Frères, de Gante, en 1886.

38. Salmerón (1985b), pp. 7 y 16.

39. Dos a la firma alemana Hohenzollern, de Dusseldorf y otras dos a la Société Franco-Belge. En 1924 se adquirieron seis de la firma alemana Orestein & Koppel, fabricadas en 1910 pero compradas de segunda mano a una empresa minera belga (Salmerón, 1985b, pp. 69-103).

40. Sólo se pondrán en circulación 1.376, que nunca se van a poder amortizar.

Chemin de fer Nord-est de l'Espagne

Se constituyó en Bruselas en 1907. Su capital fundacional fue de seis millones de fb. La Union des Tramways (grupo Otlet⁴¹) aportó, a cambio de las 60.000 acciones ordinarias, las concesiones del ferrocarril Barcelona-Manresa⁴². Se pretendía comunicar el dinámico Bajo Llobregat con la ciudad condal. Para llevar a cabo la construcción de la línea realizó en 1908 una emisión de 30.000 obligaciones de 500 fb al 5%. Estas obligaciones fueron introducidas en París por la Banque Franco-Américaine, pero la operación fue un fracaso debido a la desconfianza del público en una empresa con escasos recursos propios reales, sin acceso al centro barcelonés por estar ya urbanizado y con un coste por km exagerado⁴³. Como quiera que la financiación del proyecto se basara principalmente en los recursos ajenos ello posiblemente explica que a finales de 1912 sólo se hubiese conseguido abrir al tráfico el tramo Barcelona-Martorell. La bancarrota de la Banque Franco-Américaine en ese año impedirá la continuación de las obras.

Ante la imposibilidad de completar la red, la sociedad negoció con el consorcio de Ferrocarriles Catalanes, que se comprometió a rematar la red y tomó en arriendo el conjunto de la red por la duración de la concesión. Finalmente la sociedad se liquida en 1920, siendo adquirida su concesión por Ferrocarriles Catalanes por 9,5 millones de fb.

Compañía General de Ferrocarriles Catalanes

En 1914 se iniciaron gestiones, pospuestas a causa de la guerra, para unificar las tres líneas existentes en el valle del Llobregat en una sola red, aprovechando el predominio en ellas del capital belga. El primer paso consistirá en asumir la explotación, para a continuación acabar absorbiendo a las antiguas empresas propietarias. Este tipo de actuación era bastante frecuente en los grupos tranviarios belgas⁴⁴.

Dentro de esta estrategia se inscribe la fundación en 1919 de esta empresa. Se creó con un capital de quince millones de pts por varias entidades financieras franco belgas: la Société d'Entreprise Générale de Travaux (Engetra⁴⁵), de Lieja

41. Este grupo poseía en España Chemins de fer et Tramways Électriques des Basses-Pyrénées et des Pays basques, Ferrocarril Gran Central Español, Ferrocarril de Soria, Olvega-Castejón y Minera del Moncayo.

42. Suscribió también 23.390 de las 24.000 acciones privilegiadas de 250 fb, aunque en realidad sólo disponía, para efectivizar su desembolso, de 721.267 fb en su balance de 1907 (Broder, 1981, p. 1393).

43. 245.000 fr/km frente a los 50.000 de media en Bélgica o entre 120-000-160.000 en España (Broder, 1981, p. 1445). Este autor (1981, p. 1394) estima una suscripción pública efectiva de 5.479 obligaciones, por un montante de dos millones de francos, sobre una emisión real de 11.600.

44. Martínez (2003).

45. Esta empresa, fundada en 1880, poseía también intereses en otras sociedades españolas como Compañía del Ferrocarril Central Catalán, Tramways de Barcelone, Société d'Electricité de Las Palmas y Barcelona Traction.

(19.400 acciones), el Crédit Foncier d'Algerie et de Tunisie, de París (5.600 acciones), la Société Générale d'Entreprises, de París (4.000 acciones) y la Banque Liégeoise (1.000 acciones).

La Compañía absorbió el Central Catalan y poseía en su cartera la casi totalidad de las acciones del ferrocarril Manresa-Berga y del Nord-est. Completó la construcción de la línea Martorell-Manresa, línea destinada a unir el ferrocarril Manresa-Berga con las líneas del Central Catalan y del Nord-est. Totalizaría así una red de 200 kms, con un tráfico importante procedente de la cuenca industrial del Llobregat.

La Primera Guerra Mundial incrementó significativamente los costes y el coeficiente de explotación. No obstante, la situación tendió a mejorar, gracias sobre todo a la contención de los gastos, a partir de 1919-1920. En 1921 adquirió a la Sociedad de Minas de Potasa de Suria (filial de la multinacional belga Solvay) la línea ferroviaria que unía esas minas con Manresa. En 1926 finalizó sus trabajos ferroviarios en Cataluña. De este modo se plasmó un proyecto gestado décadas atrás y que constituía la red de vía estrecha más importante de Cataluña y de España.

Como era la tónica habitual entre las empresas de servicios públicos, especialmente las belgas, buena parte de los materiales empleados procedían de Bélgica⁴⁶, bien de sociedades relacionadas directamente con las detentadoras de las concesiones, o, más frecuentemente, con las entidades financieras que las respaldaban.

Sin embargo, la conclusión de la red no conllevó un gran aumento de los ingresos, al menos en la medida necesaria para hacer frente a las cargas financieras⁴⁷. Los problemas procedían de la creciente competencia del transporte por carretera (tanto para mercancías como para viajeros) y de la fuerte caída del tráfico minero. Por el lado de gastos la empresa aludía al incremento de la presión fiscal⁴⁸ y de las cargas sociales. Ello obligó a firmar en 1926 un acuerdo provisional con los obligacionistas, que se reveló ineficaz y que hubo que renegociar posteriormente. También se llevó a cabo una nueva emisión de obligaciones para hacer frente a los intereses pendientes.

Durante el período de entreguerras las inversiones de Engetra pasaron de estar centradas en los tranvías y ferrocarriles foráneos (Italia y España) a focali-

46. Así, los raíles utilizados en la construcción de las nuevas líneas fueron del tipo "Vicinaux Belges"; se adquirieron en 1926 cuatro locomotoras, construidas en su parte mecánica por la Société Anonyme des Usines de Braine-le-Comte, de Bélgica, y en su parte eléctrica por la firma Ganz és TársaVillamossági, Gép-, Waggen-és Hajógyár Rt, de Budapest; la subestación eléctrica de Sant Boi fue construida en 1926 por Construccions Electriques de Belgique (Salmerón, 1985a, pp. 91, 96).

47. Se habían realizado tres emisiones de obligaciones (en 1919-1920, 1922 y 1924), por un importe de 65 millones de pts.

48. En torno a un 10% sobre los ingresos brutos en 1929. Los beneficios de explotación se redujeron en 130.000 pts en 1929 respecto al año anterior, 570.000 pts en 1930 y 820.000 en 1931.

zarse en el sector eléctrico de Oriente Medio y Bélgica, estrategia que sigue, en buena medida, la tendencia general de los holdings electro tranviarios belgas⁴⁹.

Los problemas se agudizaron en los años treinta con la crisis internacional y las reivindicaciones obreras que acompañaron al cambio de régimen en España. Ello provocó la suspensión de pagos en 1932⁵⁰. A partir de ese momento, la explotación va a correr a cargo de una Comisión Gestora, formada por tres representantes de la sociedad, tres de los acreedores y un presidente nombrado por el Gobierno.

Conclusiones

El inicio de la penetración belga en la red ferroviaria catalana se produce a fines del siglo XIX, con retraso en relación con la construcción de la red principal y de la propia participación del capital extranjero (francés) en la vía ancha, aunque no respecto a la presencia belga en otras redes regionales españolas. El grueso de la inversión se lleva a cabo en el valle del Llobregat, para conectar esta pujante zona industrial con Barcelona, y se materializa mayormente en líneas de vía estrecha, de menor costo. Esta especialización en ferrocarriles secundarios (y tranvías, en ocasiones con líneas suburbanas que desempeñan funciones similares) responde a una estrategia internacional del capitalismo belga, que aprovecha sus ventajas comparativas en este sector.

Estas iniciativas, al igual que en el conjunto de los ferrocarriles de vía estrecha españoles, tienen como finalidad principal dar salida a la producción agraria, minera e industrial de comarcas que habían quedado fuera de las líneas principales, por medio de su conexión con la red de vía ancha y con los puertos, aunque también combinan el tráfico de pasajeros. Dada la importancia de la metrópolis barcelonesa, la mayoría de estas líneas parte de dicha ciudad.

En mayor medida que en otras regiones españolas, los belgas en Cataluña adquieren o fundan empresas con razón social en Cataluña, ora por llevar ya tiempo en funcionamiento ora por nacer en un contexto de reticencia frente al capital extranjero⁵¹.

La estructura financiera de estas empresas sigue, en buena medida, el modelo general belga, permitido por una laxa legislación societaria. Los recursos propios son escasos y en ocasiones meramente teóricos. En realidad, el tendido ferroviario se financia básicamente mediante obligaciones, emitidas generalmen-

49. Martínez (2003).

50. La última memoria localizada de Engetra, correspondiente a 1934, sigue manteniendo en su cartera ocho mil acciones privilegiadas serie A de 500 pts, 7.406 idem serie B y 18.980 acciones ordinarias también de 500 pts de Ferrocarriles Catalanes.

51. El Estatuto Ferroviario de 1924 estipulaba que las nuevas empresas ferroviarias deberían tener su sede en España; asimismo, su presidente y, al menos, dos tercios de los vocales del Consejo de Administración, así como sus directores y gerentes, deberían tener nacionalidad española (Comín, 1998, p. 294).

te sobre Barcelona, Bruselas, o París. Con todo, la solidez financiera de las empresas catalanas resulta mayor que las ubicadas en el resto de España.

En general, los datos disponibles de estas compañías permiten establecer dos grandes etapas en sus resultados de explotación. Una primera de mejora, con altibajos, del coeficiente de explotación, gracias sobre todo al incremento de los ingresos, desde finales del siglo XIX hasta la Primera Guerra Mundial y otra de acelerado deterioro, debido a la inflación de costes, durante el período 1914-1920, que provocará la cesión de la explotación al capital autóctono en algunos casos o su concentración para remontar momentáneamente la crisis, que reaparecerá con carácter irreversible durante los años treinta⁵².

En términos comparativos, el tramo más rentable, al menos para el período 1914-1920, parece haber sido el de Barcelona-Martorell, nexo común de las líneas Barcelona-Igualada y Barcelona-Manresa. La línea menos rentable fue la de Girona a Banyoles y Palamós, sintomáticamente la única que no conectaba con el núcleo barcelonés.

En cualquier caso, y teniendo en cuenta el pesado lastre de las cargas financieras⁵³, la rentabilidad financiera, tanto para accionistas como para obligacionistas, fue muy escasa, acorde con lo acontecido en otras empresas ferroviarias catalanas⁵⁴.

Los principales beneficiarios fueron los proveedores de material fijo y móvil —aunque en menor medida relativa que en otras regiones—, empresas generalmente belgas conectadas con los grupos accionistas, y, sobre todo, las comarcas atravesadas por las líneas, gracias a las economías externas generadas.

Hay que señalar también al respecto su papel pionero en la electrificación ferroviaria, especialmente notable en el caso de los tranvías, en relación con los grupos electrotécnicos alemanes con los que mantenían vínculos.

En líneas generales, el modelo catalán de empresa ferroviaria belga se distingue del modelo general español en varios aspectos significativos. En primer lugar, la viabilidad de partida del negocio era superior, al ubicarse en comarcas con elevada densidad demográfica, fuerte producción agraria e industrial y buscar la conexión con el importante mercado barcelonés. En segundo lugar, la estructura financiera de estas compañías suele ser más sólida, al estar respaldadas —en mayor medida que en el resto de España— por potentes holdings. Todo esto contribuye a que su balance, sin ser brillante, fuese comparativamente más exitoso en términos de resultados económicos y de pervivencia⁵⁵.

52. Este comportamiento resulta similar, en líneas generales, con lo acontecido en otros ferrocarriles de vía estrecha españoles, donde el deterioro se acelera a partir de 1925 (Comín, 1998, pp. 271, 273). No cabe desdeñar la incidencia de problemas internos de gestión y de actuaciones poco transparentes, como las denunciadas por Ceballos (1915-1916) en Tramways de Barcelone.

53. Éstas, contraídas en francos frecuentemente, aunque en menor medida que en el resto de España, se agravaron durante el período intersecular debido a la depreciación de la peseta y a la ausencia de seguro de cambio hasta los años veinte.

54. Pascual (1999).

55. Ver, al respecto, Martínez (2005), tablas 1-3 y gráfico 4.

BIBLIOGRAFÍA

- ALCAIDE, R. (2005), “La vía estrecha en Cataluña: industria, ocio y servicio público”, en MUÑOZ (dtor.), vol. I, pp. 309-361.
- ANUARIO DE FERROCARRILES ESPAÑOLES. E. de la Torre, Madrid, 1893-1935.
- BRODER, A. (1981), *Le rôle des interets étrangers dans la croissance économique de l’Espagne, 1767-1924*. These d’Etat, Lille.
- CEBALLOS, J. (1915-1916), *Los negocios de los tranvías de Barcelona*. Imp. de Isidoro Perales, Madrid, 2 vols.
- DEL CASTILLO, A. y RIU, M. (1960), *Historia del transporte público en Barcelona, 1872-1952*. Barcelona. Seix y Barral.
- COMÍN, F., MARTÍN ACEÑA, P., MUÑOZ y VIDAL, J. (1998), *150 años de historia de los ferrocarriles en España*. Anaya, 2 vols.
- DE CLERCQ, G. (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. et MONTENS, V. (1996), *Dictionnaire des patrons en Belgique*. De Boeck-Wesmael. Bruxelles.
- MARTÍNEZ, A. (2003), “Belgian Investment in Trams and Secondary Railways. An International Approach, 1892-1935”, *Journal of Transport History*, vol. 24, nº 1, pp. 59-77.
- (2005), “Las inversiones extranjeras en los ferrocarriles de vía estrecha en España, 1880-1946”, en MUÑOZ (dtor.), *Historia de los Ferrocarriles de Vía Estrecha en España*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, 2 vols, pp. 769-791.
- MUÑOZ, M., SANZ, J. y VIDAL, J. (1999), *Siglo y medio de ferrocarril en España. Economía, industria y sociedad*. Instituto de Cultura Juan Gil-Alberte/Caja de Ahorros del Mediterráneo/Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- PASCUAL DOMÉNECH, P. (1999), *Los caminos de la era industrial: la construcción y financiación de la red ferroviaria catalana (1843-1898)*. Barcelona, Universitat de Barcelona.
- (2000), “La gran decepción. La rentabilidad de las acciones de los ferrocarriles catalanes (1849-1943)”, *Revista de Historia Industrial*, 17, pp. 11-59.
- SALMERÓN I BOSCH, C. (1985a), *Els ferrocarrils catalans. Cent anys d’història*. Terminus, Barcelona.
- (1985b), *El tramvie del Baix Empordà. Història del ferrocarril Palamós-Girona-Banyoles*. Terminus, Barcelona.
- (1988a), *El tren de Sarrià. Història del Ferrocarril Barcelona-Sarrià*, en *Els trens de Catalunya*, vol. 18. Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya, Barcelona.

- (1988b), *El tren del Vallès: història dels ferrocarrils de Barcelona a Sabadell i Terrasa*. Terminus, Barcelona.
- SUREDA, J. L. (1959), *El caso de "Barcelona Traction"*. Barcelona, Grafesa.
- VAN DER HERTEN, B. et al (dteurs) (2001), *Le temps du Train. 175 anos de chemins de fer en Belgique. 75^e anniversaire de la SNCB*. Presses Universitaires de Louvain, Louvain.
- VIDAL, J. y PABLO, P. (2002), "The Internationalisation of Ownership of the Spanish Railway Companies, 1858-1936", *Business History*, 44, 4, pp. 29-54.
- VOLTES, P. (1967), *La conducta de Barcelona Traction como grupo de presión*. Barcelona.—

Belgians investments in the Catalanian Railways, 1890-1936

ABSTRACT

This article looks at Belgian companies with interests in the Catalanian railway sector. These began to be founded at the end of the 19th century, a process that is intimately linked to the rise of the Brussels stock exchange and the recently established legislative framework for railways which favoured narrow gauge lines, which most of these initiatives adopted. These companies were set up in areas with strong economic and demographic potential, and aimed to provide an outlet for industrial and agricultural production, connecting with broad gauge lines and the ports, and in particular with Barcelona.

The economic results were, in general, modest, due to the financial burden that the projects entailed. This situation worsened during the post war years and the great depression, which, in combination with the nationalistic climate of the age, forced the firms, either into liquidation, or to sell their assets to Spanish firms. In spite of the eventual decline of these companies, they were, in general, more firmly established, their results were better, and they survived longer than their counterparts in the rest of Spain.

KEY WORDS: Belgian Investment, Catalanian, Railways, XX Century.

Los intereses belgas en la red ferroviaria catalana, 1890-1936

RESUMEN

En el presente artículo se estudian las empresas belgas con intereses en el sector ferroviario catalán. Éstas comienzan a fundarse a finales del siglo XIX, en conexión con el auge bursátil bruselese y con el nuevo marco legislativo ferroviario español, favorecedor de los ferrocarriles de vía estrecha, campo en el que se desarrollan la mayoría de estas iniciativas. Estas sociedades se crean en comarcas con un importante potencial económico y demográfico, para dar salida a sus producciones industriales y agrarias, enlazando con la red de vía ancha y con los puertos, en especial Barcelona.

Los resultados económicos fueron, en general, modestos, debido al peso de las cargas financieras. Esta situación se agravará durante la crisis ferroviaria de la posguerra mundial y de la Gran Depresión, lo que unido al clima nacionalista del momento, provocará la liquidación o traspaso a sociedades españolas de sus activos. En todo caso, su solidez, resultados y pervivencia fueron, en general, mejores que lo acontecido en el resto de España.

PALABRAS CLAVE: Inversión belga, Cataluña, Ferrocarril, Siglo XX.