

06. Tramways Électriques d'Alicante: la tardía electrificación a cargo del capital belga, 1913-1926

Alberte Martínez López
Universidade da Coruña

Alicante, al igual que otras ciudades españolas, atraviesa una etapa de modernización urbana centrada en el período intersecular que se manifiesta, como uno de sus aspectos más llamativos y de mayor repercusión económica, en la dotación de servicios públicos en red: abastecimiento de agua, alumbrado (inicialmente por gas y luego eléctrico), transporte urbano (primero con tracción animal y posteriormente eléctrica) y telecomunicaciones (telégrafo y teléfono).

Debido a la crónica debilidad de su Hacienda local, como en el resto de España, este proceso va a ser acometido en buena medida, y sobre todo en su fase inicial, por una burguesía comercial enriquecida por la expansión de



Panorámica de la ciudad de Alicante en 1910. Archivo Municipal de Alicante.

la exportación vinícola de finales del XIX¹. No obstante, la función principal en este sector de esta aristocracia financiera va a consistir en actuar de intermediaria entre potentes grupos inversores internacionales y los poderes locales, tanto políticos como económicos, para proporcionar las correspondientes concesiones y, en menor medida, parte de los cuantiosos capitales precisos para poner en marcha las citadas infraestructuras.

En este sentido, Alicante no se va a diferenciar significativamente de

¹ Sobre estos aspectos, ver Salort, S., *La Hacienda local en la España Contemporánea. La Hacienda municipal de Alacant*. Institut de Cultura "Juan Gil Albert", Alacant, 1998; "Hacienda local, servicios públicos urbanos e industrialización. El alumbrado público de la ciudad de Alicante: del Antiguo Régimen al Liberalismo (1815-1874)", *Revista de Historia Económica*, 2000, XVIII, nº 3, pp. 553-581; Vidal, J., "Burguesía y negocios: la especulación en el sector servicios de la ciudad de Alicante a fines del siglo XIX (1880-1900)", *Anales de la Universidad de Alicante*, 1983, nº 2, pp. 159-181.

otras ciudades españolas. La ciudad levantina reunía una serie de características que la hacían atractiva para la inversión extranjera en servicios públicos, como era su tamaño medio (suficiente para rentabilizar el negocio pero incapaz de albergar competencia), su dinamismo demográfico y económico, y su ubicación litoral y relativamente cercana a los tradicionales enclaves mineros del sureste español también en manos extranjeras.

Por todo ello, desde mediados del siglo XIX diversos grupos inversores foráneos van a poner en marcha los servicios públicos urbanos, siguiendo una dinámica y estrategias de carácter supralocal y bastante similares a lo acontecido en otras ciudades españolas y de la periferia internacional. Resulta también sintomático que la mayoría de estas iniciativas, entre ellas los propios tranvías de Alicante como veremos, acabarán pasando a manos autóctonas durante la década de los años veinte, coincidiendo con la oleada nacionalista del momento.

Así, y siguiendo un orden cronológico, la fábrica de gas en Alicante comenzó a funcionar en 1861 por medio de la Compañía General de Crédito, de capital francés, que la vendió en 1865 a la Sociedad Holandesa del grupo Stockman, que la arrendó en 1867 por diez años al entramado francés de Charles Lebon, recuperándola en 1877 y vendiéndola en 1880 a la Compañía Madrileña de Alumbrado y Calefacción por Gas, perteneciente al Crédito Mobiliario Español de los hermanos franceses Pereire, siendo cedida en 1923 a una sociedad española, Gas de Alicante².

En el sector eléctrico se podría citar el caso anecdótico de la Sociedad Hispano-Franco-Italiana, constituida en 1890 y presidida por Trino Esplá Visconti. No llegó a poner en marcha el alumbrado público, transfiriendo su concesión al año siguiente a una pequeña empresa local³.

Por lo que respecta al suministro domiciliario de agua, en 1883 se fundó en Londres la sociedad Alicante Waterworks, disuelta oficialmente en 1901, aunque ya se había liquidado realmente en 1895⁴. El servicio fue traspasado a Eaux d'Alicante, con domicilio en Lieja (Bélgica) y fundada en 1898 por la Compagnie Générale de Conduites d'Eau con un capital de tres millones de francos. En 1925 todavía funcionaba bajo control belga⁵.

En los ferrocarriles de vía estrecha y tranvías suburbanos, dominio hegemónico belga a nivel mundial, encontramos dos sociedades, una francesa y otra belga. La Compañía de los Ferrocarriles Estratégicos y Secundarios de Alicante (Ferrocarril Alicante a Denia) se fundó en 1910 con 4,75 millones de pesetas. Su domicilio estaba en Madrid pero era de capital francés. Fue disuelta en 1920⁶. La Compagnie Générale des Tramways et Chemins de fer vicinaux en Espagne explotaba las líneas de tranvías Alicante-Elx-Crevillente, Alicante-Mutxamel y Alicante-San Vicente. Fue fundada en 1903 con dos millones de francos y se liquidó en 1912⁷. Finalmente, habría que citar también el papel desempeñado por los Rothschild, a través de la Sociedad Española Mercantil e Industrial, en la creación de la empresa ferroviaria M.Z.A. (Madrid-Zaragoza-Alicante).

2 García, D., *Una historia del gas en Alicante*. Lid-Fundación Gas Natural, Madrid, 2006, pp. 113-159, 259; Salort, 2000, pp. 567-568.

3 García, 2006, p. 206.

4 *Stock Exchange Yearbook*, 1884-1901.

5 Broder, A., *Le rôle des intérêts étrangers dans la croissance économique de l'Espagne, 1767-1924*. These d'Etat, Lille, 1981, pp. 1812-1814.

6 Alcaide, R., "Ferrocarriles de vía estrecha en el Levante español: una red inacabada", en Muñoz, M. (dir.), *Historia de los Ferrocarriles de Vía Estrecha en España*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, 2005, vol. I, p. 391; Broder, 1981, pp. 1404-1406.

7 Martínez, A., "Las inversiones extranjeras en los ferrocarriles de vía estrecha en España, 1880-1946", en MUÑOZ, M. (dir.), *Historia de los Ferrocarriles de Vía Estrecha en España*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, 2005, vol. II, pp. 772-773.



Vista de la ciudad de Alicante en 1915. Archivo Municipal de Alicante.

Bélgica basó su modelo de industrialización en la articulación entre sector minero, metalurgia y banca mixta⁸. Su reducido mercado interno la orientó hacia la inversión exterior a finales del siglo XIX, centrándose en aquellos sectores en los que tenía ventajas comparativas por su experiencia histórica y especialización productiva: los ferrocarriles secundarios y los tranvías. En este último subsector se asoció con frecuencia con los potentes grupos electromecánicos alemanes (AEG y Siemens) para crear sociedades

en países periféricos (Europa mediterránea y oriental, Sudamérica) y repartirse los pedidos que generaba la construcción y electrificación de las redes tranviarias: raíles y carrocerías de los tranvías para los belgas y material eléctrico (motores, línea aérea, subcentrales) para los alemanes⁹.

Es en este contexto en el que se inscribe la creación de Tramways Électriques d'Alicante. En las páginas que siguen iremos analizando la composición de su capital social y los problemas que se le fueron planteando y que retrasaron la electrificación de sus líneas, provocando a la postre la liquidación de la compañía.

La estructura accionarial y gerencial de Tramways Électriques d'Alicante

La sociedad Tramways Électriques d'Alicante se constituyó en Bruselas el uno de diciembre de 1913. Tenía por objeto la adquisición y explotación de tranvías en la ciudad de Alicante. Su capital inicial estaba formado por seis mil acciones de 250 francos cada una, lo que totalizaba 1,5 millones de francos, desembolsados en efectivo y otras seis mil acciones de disfrute (*jouissance*) sin valor nominal. Sus principales accionistas fueron Tramways et Électricité y AEG Thomson-Houston Iberica (cuadro 1). Tramways et Électricité recibió 1.200 acciones sin valor nominal por sus estudios, trabajos y negociaciones efectuados para la constitución de la sociedad.

⁸ Sobre la economía belga, en especial su potente sector financiero, las referencias bibliográficas básicas son: De Clercq, G. (ed.), *A la Bourse- Histoire du marché des valeurs en Belgique de 1300 à 1990*. Bruxelles, 1992; Kurgan, G., "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; Wee, H. van der y Goossens, M., "Belgium", en R. Cameron y V.I. Bovykin (eds.), *International Banking 1870-1914*. Oxford U.P., 1991, pp. 113-129.

⁹ Sobre la inversión exterior belga en este sector y su concreción en España, ver Martínez, A., "Las empresas de tranvías en Madrid, del control extranjero a la municipalización, 1871-1948", en Benegas, M., Matilla, M. J. y Polo, F. (dtores), *Ferrocarril y Madrid: historia de un progreso*. M. Fomento, M. Educación y FFE, Madrid, 2002, pp. 149-179; "Belgian investment in trams and light railways. An international approach, 1892-1935", *Journal of Transport History*, 2003, vol. 24, n° 1, pp. 59-77; Martínez, 2005.

Cuadro 1- Accionistas de Tramways Électriques d'Alicante en su constitución, 1913	
Accionista	Número de acciones
Tramways et Électricité, de Bruselas	1.200
AEG Thomson-Houston Iberica, de Madrid ¹⁰	1.000
Ernest Stas de Richelle, abogado de Meirelbeke (Bélgica)	1.000
Patrice Cramer, negociante de Overveen (Holanda)	1.000
Banque de Reports, de Fonds Publics et de Dépôts, de Amberes	400
Otros	1.400
TOTAL	6.000

Fuente: Le Recueil Financier, 1924, vol. I, p. 307.

El principal accionista, Tramways et Électricité, era un holding creado en 1910 con un capital de 1,5 millones de francos¹¹. Sus principales accionistas fueron el ingeniero londinense W.B. Hopkins y el agente de cambio bruselense Gaston Philips¹², ambos representantes de dos grupos inversores. Al año siguiente incrementó su capital a 3,2 millones de francos, atribuidos al Trust Franco-Belge de Tramways et d'Électricité¹³ y a Alfred Bouvier a cambio de la cartera de inversiones y créditos aportados.

Las inversiones de este holding internacional se centraban inicialmente en el sector tranviario de la Europa mediterránea y del Próximo Oriente (Cuadro 2). En España, además de su inversión alicantina, poseía un elevado número de acciones de Tramways Électriques de Murcie¹⁴.

Cuadro 2- Cartera de inversiones de Tramways et Électricité en 1914 y 1924 ¹⁵	
1914	1924
Tramways Alicante Tramways de Murcie	Hispano-Belge de Tramways et Électricité
Ligure Toscana d'Électricité	Ligure Toscana d'Électricité
Tramways Beyrouth	Tramways Beyrouth
Transports et Électricité à Smyrne	Transports et Électricité à Smyrne
Consortium de Constantinople	Tramways et Électricité de Constantinople
Tramways Napolitains	Tramways de Bologne
Tramways de Bangkok	Tramways de Buenos-Ayres
Internationale Auxiliaire de Chemins de fer	Compagnie belge des Chemins de fer réunis Électricité du Brabant Centrale Electrique de l'Entre-Sambre-et- Meuse Électricité du Nord de la Belgique Électricité de l'Est de la Belgique Société Internationale d'Energie hydro-électrique S.A. des Moteurs, de Sclessin

Fuente: Le Recueil Financier, 1915, I, p. 355 ; 1925, II, p. 425.

10 Esta sociedad poseía un 5% de Tramways Électriques de Murcie, fundada en 1905 y que en 1923, juntamente con Tramways Électriques d'Alicante, será absorbida por la Société Hispano-Belge de Tramways et Électricité. Ver *Le Recueil Financier* 1913, vol. I, p. 284 e *infra*.

11 Martínez, 2003.

12 Este banquero formaba parte del Consejo de Administración de quince sociedades, principalmente mineras y tranviarias, de Bélgica, España (Tranvías de Alicante y Murcia), Italia y Sudamérica, *Le Recueil Financier* 1915, vol. I, p. 233, 1923, vol. I, p. 361, 1924, vol. II, p. 104. Su gestión financiera durante los años veinte y treinta fue controvertida; ostentó el cargo de senador por el partido católico en 1930-1936, Kurgan, G., Jaumain, S., Montens, V., *Dictionnaire des patrons en Belgique*. De Boeck-Wesmael, Bruxelles, 1996, pp. 510-511.

13 Esta sociedad había participado en la fundación de Tramways Électriques de Murcie, siendo en ese momento su principal accionista con 4.500 acciones y habiéndose encargado de la electrificación de su red, *Le Recueil Financier*, 1924, I, p. 401.

14 13.423 de un total de 30.000 acciones. De hecho, Tramways Électriques de Murcie era su principal inversión, al menos en número de acciones, seguida de Tramways de Bangkok y Tramways de Beyrouth.

15 La compañía no proporcionaba información sobre el tipo (acciones/obligaciones) y número de activos de las sociedades en las que mantenía intereses.

AEG Thomson-Houston Iberica era un subholding regional constituido por las multinacionales alemana y estadounidense para penetrar en el mercado peninsular. Se había constituido en 1904 como resultado de la fusión entre las filiales españolas de ambas compañías¹⁶.

Tramways Électriques d'Alicante era la típica sociedad creada por un acuerdo entre varios grupos bancarios y eléctricos belgas y alemanes con la finalidad principal de estimular la demanda de material metalúrgico y eléctrico, además de animar los mercados financieros. Hay que tener en cuenta que Tramways et Électricité y AEG Thomson-Houston Iberica mantenían también intereses comunes en Tramways Électriques de Murcie, siendo esta empresa y la alicantina el resultado de una similar estrategia inversora por parte de estos grupos belgoalemanes.

Por lo que respecta al Consejo de Administración de Tramways Électriques d'Alicante, presenta una gran estabilidad a lo largo de su década de funcionamiento (Cuadro 3). Sus integrantes formaban también parte de diversas sociedades tranviarias mediterráneas y eléctricas belgas, las mismas en varios casos. Así, Ernest de Hennin era también consejero en el Crédit Foncier Belge, perteneciente a la Société Générale, cuyo director era su cuñado Willy de Munck¹⁷. Maurice Fris se sentaba en el Consejo de Administración de otras siete sociedades, principalmente tranviarias italianas y eléctricas belgas¹⁸. Pertenecía a una importante familia de banqueros belgas, que ostentaban altos cargos en sociedades belgoalemanas, como la Banque Internationale de Bruxelles y Sofina, además de en Thomson-Houston¹⁹. Leon Lepere, por su parte, era también consejero en el Ferrocarril Madrid-Almorox, Ferrocarril de Valencia y Aragón, Tranvías de Valladolid (presidente) y Tramways de Livourne. El barón Edouard Rolin-Jaequemyns, de importante familia de empresarios y asesores²⁰, pertenecía al Consejo de Administración de 16 empresas, principalmente eléctricas belgas y tranviarias griegas, italianas y turcas. Finalmente, Hector Vlamynck, contable de profesión, era consejero en cinco sociedades tranviarias, básicamente griegas.



Avenida Federico Soto, Alicante, 1910. Archivo Municipal de Alicante.

16 Tortella, T., *Una guía de fuentes sobre inversiones extranjeras en España (1780-1914)*. Madrid, Archivo del Banco de España, 2000, p. 66.

17 Kurgan, Jaumain, Montens, 1996, pp. 207-208.

18 *Le Recueil Financier* 1915 I, p. 233, 1923, p. 272.

19 Señalar también que Víctor Fris, principal representante de la saga, era senador por el Partido católico, al igual que observamos en el caso de Gaston Philips; Kurgan, Jaumain, Montens, 1996, pp. 298-299.

20 Kurgan, Jaumain, Montens, 1996, pp. 492, 534.

La dirección de la empresa fue ejercida por Auguste Mouvet Delalencourt, que desempeñaba también el cargo de cónsul belga en Alicante. Esta mezcla de cometidos empresariales y diplomáticos no era infrecuente entre los representantes belgas en el exterior, muchos de los cuales eran nativos. Para entenderlo, hay que tener en cuenta que la mayoría de los cónsules belgas no recibía retribución alguna por sus funciones²¹.

Mouvet simultaneaba, además, estos cargos con la dirección del Ferrocarril Madrid-Almorox, que ejerció entre 1909-1930, siendo también gerente del Tranvía de Valladolid y, a partir de 1923, del Ferrocarril de Villacañas a Quintanar²². Este carácter itinerante de los gerentes belgas entre diversas compañías, de España u otros países en los que las sociedades matrices tuviesen intereses, era relativamente habitual. Tampoco era raro que los directores belgas –ingenieros normalmente– siguieran ejerciendo sus funciones después de que las empresas pasasen a manos de capital español, como sucedió con Auguste Mouvet en el Ferrocarril Madrid-Almorox²³. Ello servía para garantizar la continuidad de la gestión y era un indicador de la permanencia de vínculos con los grupos belgas originarios.

Cuadro 3- Consejeros de Tramways Électriques d'Alicante, 1913-1923
DE HENNIN DE BOUSSU-WALCOURT, ERNEST
FRIS, MAURICE
LEPERE, LEON
ROLIN-JAEQUEMYS, EDOUARD
VLAMYNCK, HECTOR

Fuente: Le Recueil Financier, 1915 I, p. 233, 1923, p. 272.

El negativo impacto de la Primera Guerra Mundial

La compañía alicantina nació en un mal momento, justo unos meses antes del estallido de la Primera Guerra Mundial. La nueva situación creada por el conflicto va a complicar su objetivo principal de electrificación de las líneas tranviarias. A tal efecto, en noviembre de 1915 efectuó una emisión de tres mil obligaciones de 500 francos (1,5 millones), al 5% neto²⁴, amortizables a los 25 años y cuyos cupones se cobrarían semestralmente en enero y julio. Para ello la compañía utilizaba los servicios de varios bancos ubicados en las principales plazas financieras belgas, alguno de ellos accionista de la propia sociedad: Crédit Général de Belgique (Bruselas), Gaston Philips et Cie (Bruselas), Banque de Commerce (Amberes), Banque Dubois (Lieja) y Banque de Charleroi (Charleroi). Su ubicación indica que, a diferencia de otras sociedades belgas en que era frecuente la emisión también en París, en este caso la distribución de las obligaciones tuvo lugar exclusivamente entre los inversores belgas. La colocación de la emisión de obligaciones no fue fácil debido al contexto bélico, pues a la altura de 1917 sólo existían 599.500 francos en circulación.

Durante los primeros ejercicios la compañía obtuvo unos modestos beneficios, lastrada por la escasa eficiencia de la tracción animal, un sistema ya obsoleto a esas alturas, pero la prolongación de la guerra

21 Así, por ejemplo, en 1875 sólo quince cónsules belgas en todo el mundo, de un total de unos 400, estaban retribuidos. A pesar del esfuerzo posterior en pro de su profesionalización, en 1913 todavía seguían siendo mayoría los no retribuidos y de éstos sólo el 18% eran de nacionalidad belga, Kurgan, G., «Belgian Consular Reports», *Business History*, 1981, XXIII, nº 3, p. 268.

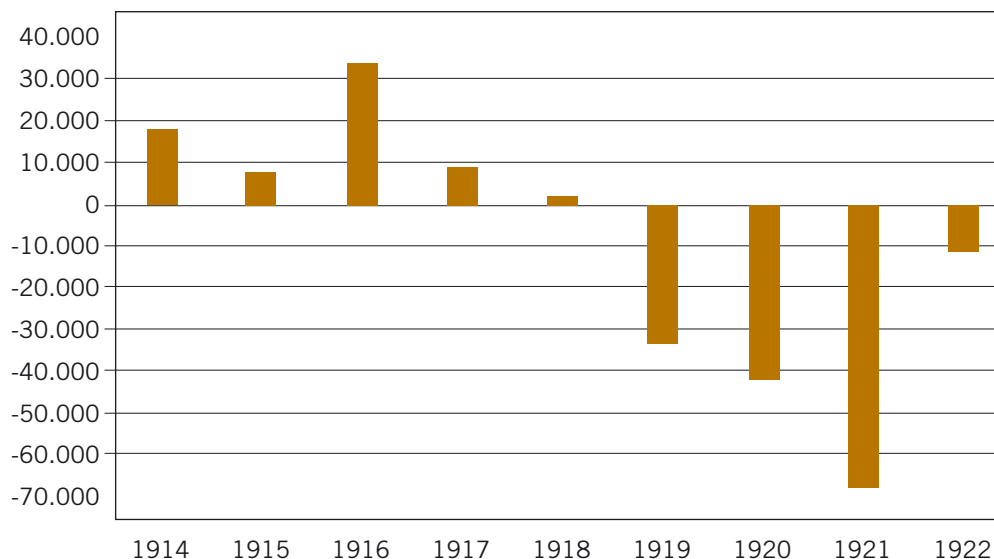
22 De los Cobos, F., «Las compañías de los ferrocarriles de Almorox y Tajuña. Tramas económicas y relaciones de poder», en Benegas, Matilla y Polo, *Ferrocarril y Madrid. Historia de un progreso*. FFE, Madrid, 2002, p. 87.

23 Esta empresa había pasado a manos del Banco Urquijo en 1921, siendo estatalizada en 1930. Mouvet, junto con el consejero Eduardo Garré (acusado, por cierto, de haberse quedado con 1,5 millones de pts de la compañía durante su liquidación), fue el liquidador de la misma, Carta del embajador belga en Madrid Barón de Borchgrave a P. Hy-mans, Ministro belga de Asuntos Exteriores, 3/6/1933, Archives du Ministère des Affaires Étrangères (Bruxelles), dossier 2664 bis E II, leg. 431/35. Reprise par le Gouvernement espagnol du Chemin de fer de Madrid a Villa del Prado-Almorox.

24 Es decir, libre del impuesto del 10%.

deterioró progresivamente su cuenta de resultados²⁵, incurriendo en crecientes pérdidas (ver Gráfico 1 y anexo).

Gráfico 1- Beneficios de Tramways Électriques d’Alicante, 1914-1922, en francos corrientes



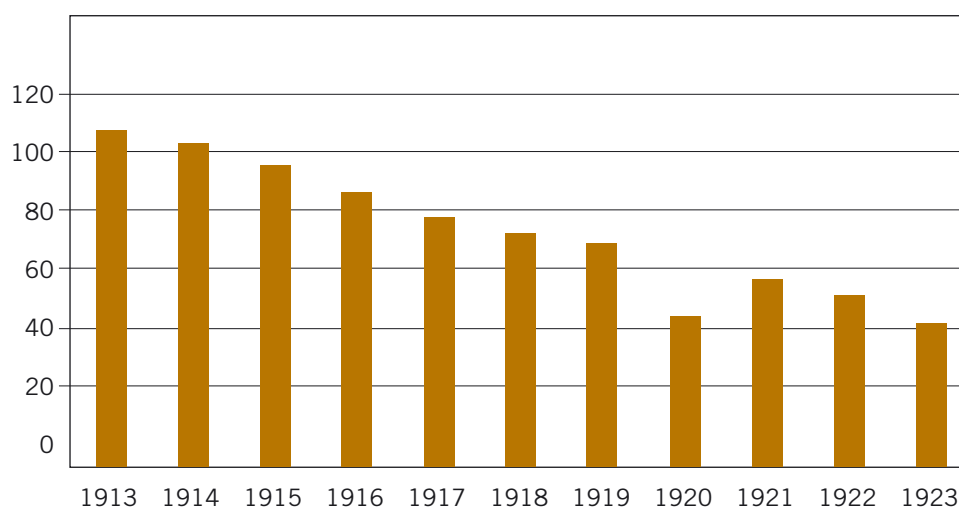
Fuente: Le Recueil Financier, 1924, vol. I, p. 308.

Durante 1916 los esfuerzos de la empresa se dirigieron a mejorar el servicio. Sin embargo, la prolongación de la guerra impidió el inicio de la electrificación de la red, que se pospuso a la finalización del conflicto. Al parecer, el problema no era tanto de falta de recursos financieros en la sede social belga, sino la dificultad de hacerlos llegar a la dirección en España. Para ello, se autorizó a ésta a concertar en 1917 una operación de crédito por importe de cien mil pesetas, con garantía hipotecaria. No obstante, 1918 transcurrió sin que se iniciasen los trabajos de electrificación.

Durante la inmediata posguerra se retomó la idea de electrificar la red. No obstante, el encarecimiento de los materiales y de la mano de obra debido a la elevada inflación de la coyuntura, así como la fuerte revalorización de la peseta frente a otras divisas como el franco (Gráfico 2) impidió de nuevo la puesta en práctica de dicho objetivo.

²⁵ Los resultados empresariales tampoco fueron buenos para su principal accionista, Tramways et Électricité, que entre 1914-1923 sólo repartió dividendos en 1919, recuperándose sintomáticamente a partir de 1923, en que se desprendió de Tramways Électriques d’Alicante, *Le Recueil Financier*, 1911-1935.

Gráfico 2- Tipo de cambio de la peseta respecto al franco²⁶, en pts por 100 francos, 1913-1923



Fuente: A. Carreras y X. Tafunell, *Estadísticas históricas de España. Siglos XIX-XX*. Fundación BBVA, Bilbao, 2005, vol. II, pp. 704-705.

La conflictividad laboral

En 1919, en pleno trienio bolchevique, estallaron varias huelgas en la compañía. La primera de ellas se desarrolló entre el 12 y el 14 de abril. El movimiento se gestó a mediados de marzo, coincidiendo con la huelga general revolucionaria, de bastante incidencia en Alicante. Los trabajadores aprovecharon el desplazamiento a Bruselas del gerente (con el objeto de transmitir al Consejo de Administración las reivindicaciones del personal) para entrevistarse con el Gobernador civil y presionarle amenazando con unirse al movimiento huelguístico general. Auguste Mouvet, director de la compañía y cónsul belga en Alicante, resaltaba la delicada situación financiera de la empresa, pues se había constituido poco antes de la guerra, habiendo sido afectada por ésta y no pudiendo haber llevado a cabo todavía la electrificación de la red, sin lo cual no podía subsistir²⁷.

La propuesta que presentó el Consejo de Administración fue la siguiente:

- 1) Aumentos salariales, según antigüedad, de 0,25 a 0,75 pts diarias.
- 2) Jornada laboral de diez horas diarias.
- 3) Estudio de un contrato de trabajo, a partir de la electrificación de la red.

Los empleados rechazaron esta propuesta, encontrando el respaldo del Gobernador civil. Éste consideraba que la compañía le estaba creando conflictos y se burlaba de él, no pudiendo admitir las desigualdades retributivas de la propuesta patronal. El Gobernador asumía el sentir popular crecientemente hostil a la sociedad belga²⁸, percibida como un pretexto para operaciones especulativas de compra y venta de empresas, y que reclamaba que “ya era hora de que los belgas dejasen de considerar a los obreros españoles como esclavos”.

²⁶ Franco francés, pero la paridad y evolución del franco francés y del belga fueron muy similares en esa época.

²⁷ Carta 16/4/1919 de Auguste Mouvet al embajador belga en Madrid. Archives du Ministère des Affaires Étrangères (Bruxelles), *dossier 6360, I, leg. Tramways d'Alicante*.

²⁸ Al parecer, incluso la burguesía local simpatizaba con las reivindicaciones de los tranviarios alicantinos, por hostilidad a la compañía extranjera y, sobre todo, por miedo a los desórdenes públicos, Idem, Informe de 15/4/1919 enviado por el director al Consejo de Administración en Bruselas sobre la huelga.

El director de la compañía replicaba que el carácter desigual de los aumentos estaba justificado por el diferente impacto de la inflación, pero se mostraba dispuesto a conceder un aumento lineal de 0,50 pts diarias, luego incrementado a 0,75, que no podía rebasar sin consultar a Bruselas. Los trabajadores se mantuvieron en su rechazo y se pusieron en huelga. El Gobernador instó a la empresa a aumentar la propuesta a 1 pta pues había amenaza de huelga general de solidaridad. Según Mouvet, el Gobernador amenazó a la empresa, en caso de no aceptar su sugerencia, con:

- 1) Aplicar diariamente una multa de 500 pts por defectos en el servicio.
- 2) Efectuar una revisión de vías y material, exigiendo su modernización en el plazo de un mes.
- 3) Abrir una información administrativa para provocar la retirada de la concesión.
- 4) Hacer exigir por la ciudad, Diputación y Estado la reparación total de las vías públicas en los plazos más breves.

El director reconocía lo obsoleto del material, que achacaba a la paralización del proceso de modernización ocasionada por la guerra. Finalmente, la empresa se vio obligada a ceder ante las presiones del gobernador²⁹, aceptando las Bases impuestas por éste para la resolución del conflicto:

- 1) Aumento lineal de 0,90 pts diarias.
- 2) Jornada laboral de diez horas diarias.
- 3) Pago de horas extra.
- 4) Compromiso de no aplicar medidas de represalia contra los huelguistas y reconocimiento de la sociedad de resistencia.
- 5) Estas condiciones regirían hasta la electrificación de la red, en que se aprobarían nuevas Bases de trabajo.

Teniendo en cuenta los antecedentes vistos y que en 1919 se aprueba la jornada de ocho horas, estas Bases parecen bastante razonables y tener en cuenta la modificación de las condiciones de explotación que generaría la electrificación de las líneas. No obstante, dada la delicada situación por la que atravesaba la empresa, estas alzas salariales, junto al incremento de otros costes, provocaron un fuerte aumento de gastos frente a un mucho menor incremento de ingresos, que se tradujo en que la sociedad entrase en números rojos a partir de 1919 (Gráfico 1).

A pesar del laudo gubernamental la tensión laboral se mantuvo, alimentada por las huelgas de diversos oficios y la amenaza de huelga general. Los tranviarios alicantinos amenazaron con un nuevo paro, manifestando que contaban con el respaldo del gobernador³⁰. En opinión del embajador belga en Madrid el gobierno de Romanones mantenía una política de apaciguamiento a ultranza ante las reivindicaciones obreras, a raíz de los sucesos de Barcelona³¹. No obstante, consideraba que el nuevo gabinete adoptaría una política más enérgica. Dejaba entrever una crítica a la compañía al estimar que su capital era reducido y quizás insuficiente para acometer la electrificación, elemento clave en toda esta problemática socioeconómica³².

29 La tensión de la situación provocó disensiones entre la dirección belga y Nicolás Baeza, consejero español (aunque no figura en *Le Recueil Financier*, quizás por reflejar sólo el Consejo residente en Bélgica), que amenazó con dimitir, ante lo que consideraba como falta de confianza por no haberle sido concedidos poderes para afrontar la huelga, *Ibidem*. Conviene resaltar que Nicolás Baeza, comerciante de vinos y fallecido en 1923, era también consejero en otra empresa belga alicantina: *Eaux d' Alicante*, *Eaux d' Alicante*, *Rapport 1923*. Baeza formaría parte de esa burguesía comercial alicantina que se interesa por la inversión en los nacientes servicios públicos, pero con una vocación preferentemente especulativa, aprovechando sus estrechas conexiones con las autoridades locales para hacerse con las concesiones de dichos servicios, que luego traspasan a las compañías extranjeras que los pondrán en marcha, asegurándose un puesto en sus Consejos de Administración, Vidal, 1983, pp. 179-181.

30 *Idem* 22/4/1919.

31 El Presidente del Gobierno español rechazó, en términos diplomáticos, esta interpretación. *Idem*, carta del Presidente del Gobierno español al embajador belga, 27/5/1919.

32 *Idem*, carta del embajador belga en Madrid al Ministère des Affaires Étrangères, 23/4/1919.



Tranvía por la Avenida de Alfonso X el Sabio y frente al mercado. Archivo Municipal de Alicante.

El director de la empresa planeaba llevar a cabo un lock-out para disciplinar a los trabajadores e imponer unas condiciones laborales favorables a la patronal. Consideraba que el momento más oportuno sería cuando la sociedad tuviese a pie de obra el material para la electrificación. La paralización de la actividad no debería durar más de seis meses. Como consecuencia del cierre patronal la compañía despediría a todo el personal y las futuras contrataciones se harían bajo las condiciones que fijase la dirección. Para ello se precisaría que el Ministerio de Obras Públicas autorizase, como favor especial en compensación de los perjuicios causados, a suspender el servicio para la electrificación, sin presiones ni amenazas de retirada de la concesión³³. Esta situación de tensión desembocó en nueva huelga, iniciada el día dos de mayo, al haber castigado la dirección a dos empleados³⁴.

La disolución de la compañía y la posterior electrificación

A la altura de 1923, y a la vista de que la empresa no tenía trazas de proceder a la ansiada electrificación de las líneas tranviarias, la administración española amenazó a la compañía con retirarles las concesiones si no acometía la electrificación de la red. A diferencia de lo acontecido en otros países europeos, en que los ayuntamientos procedieron a la municipalización de determinados servicios públicos, sobre todo a partir de la Primera Guerra Mundial, la extrema debilidad de las Haciendas locales españolas impidió la aplicación de esta medida hasta después de la Guerra Civil y, en cualquier caso, centrada principalmente en el abastecimiento de agua. Esta fragilidad de los presupuestos municipales era también crónica y notoria en el caso de la ciudad de Alicante³⁵.

33 Idem, carta del director de la compañía al embajador, 30/4/1919. Éste el 1/5/1919 redacta una carta dirigida al Presidente del Gobierno español, transmitiéndole las quejas de la empresa belga. Éstas figuran suavizadas a lápiz. Finalmente, la carta fue anulada y no se llegó a enviar.

34 Idem, carta del director de la compañía al embajador, 5/5/1919.

35 Salort, 1998.

Ante esta tesitura y las limitaciones de la sociedad para cumplir sus compromisos con la Administración española y con sus inversores belgas, Tramways Électriques d'Alicante llegó a un acuerdo con la Société Hispano-Belge de Tramways et Électricité, perteneciente al mismo grupo empresarial (ver *infra*). En virtud de este acuerdo:

1) Las 2.489 obligaciones existentes de la emisión de 1915³⁶ se intercambiarían contra un número igual de acciones privilegiadas de la Société Hispano-Belge de Tramways et Électricité, a crear. Estas acciones privilegiadas tendrían un valor nominal de 500 francos y el derecho a recibir un primer dividendo del 6% más el 30% del beneficio extra que se obtuviese. Esta proposición fue aprobada por la Asamblea de obligacionistas el tres de agosto de 1923.

2) Todo el activo social de Tramways Électriques d'Alicante se intercambiaría contra 24.000 acciones ordinarias sin valor nominal de la Société Hispano-Belge de Tramways et Électricité, lo que permitiría asegurar la liquidación de Tramways Électriques d'Alicante. Las 24.000 acciones se repartirían de la siguiente manera: tres contra cada acción de capital y una por cada acción de disfrute. Esta proposición fue aprobada por la Asamblea extraordinaria de accionistas el tres de agosto de 1923 que aprobó también la disolución de la sociedad, nombrando liquidadores a Paul Wauwermans y Maurice Fris.

La Société Hispano-Belge de Tramways et Électricité se fundó en Bruselas en 1923 con un capital inicial de 1,75 millones de francos, incrementado a cinco millones a finales de ese mismo año. Los principales accionistas fueron Paribas (Bruselas), Banco de Vizcaya, Crédit Général de Belgique, Caisse de Propriétaires, Tramways et Électricité, y Gaston Philips et Cie. Éste último, probablemente representante de Paribas, era su presidente³⁷. La Société Hispano-Belge de Tramways et Électricité creó en 1923 una filial española, Tranvías y Electricidad, con un capital de cuatro millones de pesetas. Esta filial absorbió las empresas tranviarias de Murcia y Alicante³⁸. La fundación de una compañía formalmente española era una alternativa bastante frecuente entre las sociedades extranjeras para enmascarar su procedencia foránea, en especial en momentos de creciente nacionalismo como la Dictadura de Primo de Rivera, lo que les facilitaba soslayar

las restricciones legislativas aprobadas en los últimos años. Por otro lado, en una coyuntura de robustecimiento del tipo de cambio de la peseta (Gráfico 2), la emisión en esta moneda permitía afrontar con mayores garantías la elevada inversión que requería la electrificación de la red.



Paseo de los Mártires, Alicante, 1934. Archivo Municipal de Alicante.

Tramways Électriques de Murcia se había fundado en 1905. Sus principales accionistas habían sido el Trust Franco-Belge de Tramways et d'Électricité (4.500 acciones), la Union des Tramways (1.500) y

³⁶ 511 habían sido ya amortizadas.

³⁷ *Le Recueil Financier* 1924, vol. II, pp. 104-105.

³⁸ Sobre este proceso, ver también Archivo Banco de España, Sucursales, Murcia, caja 24.

AEG Thomson-Houston Iberica (1.500). Al año siguiente inició la explotación eléctrica. Probablemente debido a esta precoz electrificación sus resultados, a diferencia del caso alicantino, fueron buenos hasta su liquidación, motivada seguramente por la reorganización emprendida en 1923³⁹. Sin embargo, las condiciones del intercambio accionarial parecen haber sido menos favorables que en Alicante⁴⁰.

Tranvías y Electricidad procedió a la electrificación de la red alicantina⁴¹, lo que permitió mejorar significativamente los resultados en 1924 y proceder a un reparto de 300.000 pts de dividendos⁴². No obstante, esta electrificación se producía con bastante retraso, incluso en relación con ciudades de tipo medio como Alicante y, sobre todo, de su entorno levantino, que, en general, se dotaron de tracción eléctrica antes de la Primera Guerra Mundial. Así, por ejemplo, Murcia (1906), Gijón (1909), Valencia (1912), A Coruña (1913) o Vigo (1914). Alicante se asemeja, en la cronología de su electrificación, más bien a ciudades de menor relevancia demográfica y económica, como Avilés (1921), Oviedo (1922), Ferrol (1924) o Pontevedra (1924). Este retraso puede ayudar a entender la previa animosidad de la opinión pública local y de la administración hacia Tramways Électriques d'Alicante, si tenemos en cuenta no sólo la repercusión socioeconómica de la electrificación del transporte urbano sino también el prestigio ciudadano que simbolizaba la consecución de los servicios públicos que representaban la modernidad, en una perspectiva de emulación entre las distintas urbes.

A pesar del éxito, aunque tardío, en la consecución de la electrificación de la red alicantina, la Société Hispano-Belge de Tramways et Électricité se disolvió en 1926, vendiendo a un grupo español su cartera y



Tranvía circulando por la Plaza del Mar, Alicante. Archivo Municipal de Alicante.



Informe emitido por Tranvías y Electricidad S.A. en 1954. Archivo Municipal de Alicante. Fondo Tranvía, Depósito 1a. Caja 1.

39 *Le Recueil Financier* 1906, p. 700, 1913, vol. I, p. 284, 1924, vol. I, p. 401.

40 Cedió su activo a cambio de 4.000 acciones privilegiadas de 500 francos y 12.000 acciones sin valor nominal, a crear, de la Société Hispano-Belge de Tramways et Électricité. Estos títulos se repartirían en la proporción de un décimo de acción privilegiada y un décimo de acción ordinaria por cada acción de Tramways de Murcia; cada acción de dividendo de Tramways de Murcia recibiría un quinto de acción ordinaria Hispano-Belge, *Le Recueil Financier* 1924, vol. I, p. 401.

41 Por esos años, y al igual que en otras ciudades españolas, se estaba produciendo en Alicante un proceso de concentración en el sector eléctrico, que pasará a estar controlado por la Sociedad Distribuidora Alicantina, que distribuía la energía producida por Hidroeléctrica Española, García, 2006, p. 216.

42 *Le Recueil Financier* 1925, vol. II, p. 339.

activos en España por 2,5 millones de pesetas⁴³. Esta decisión coincide con una coyuntura de “españolización” de las numerosas empresas extranjeras que explotaban servicios públicos en las ciudades españolas y, en concreto tranvías. Este proceso se inicia en la primera posguerra mundial, aprovechando la acumulación de beneficios obtenida por la neutralidad española en el conflicto y el alza del tipo de cambio de la peseta, y se refuerza durante la Dictadura de Primo de Rivera, a raíz del clima nacionalista del momento. Los beneficiarios fueron principalmente los grandes grupos bancarios, en conexión con las eléctricas, dando origen a una pronunciada concentración empresarial que se incrementará en los años posteriores. A esas alturas los holdings tranviarios belgas estaban comenzando a reorientar sus estrategias inversoras desde los tranvías de la periferia europea hacia el más seguro y prometedor sector eléctrico de la propia Bélgica, estrategia que se acentuará a raíz de la crisis de los años treinta (ver Cuadro 2 y Martínez, 2003).

Conclusiones

El nacimiento y las características de Tramways Électriques d’Alicante responde bastante bien al modelo general de empresa belga tranviaria en el exterior. Se trata de una compañía creada por iniciativa de varios grupos bancarios y eléctricos belgas y alemanes, permaneciendo estos últimos en un discreto aparente segundo plano, con la colaboración de elementos de la burguesía local. La sociedad retoma un negocio anterior, que utilizaba todavía la tracción animal y se fija como objetivo principal emprender la electrificación de la red, importante fuente de pedidos para las sociedades matrices. Sin embargo, el capital acciones inicial resulta bastante reducido –algo no infrecuente– para tal empeño y, por ello y como era práctica habitual, se tiene necesidad de recurrir a la financiación ajena.

Pero la empresa nace ya con bastante retraso respecto a otras experiencias similares y, sobre todo, en un mal momento: poco antes del estallido de la Primera Guerra Mundial. Ello trastorna profundamente los planes de la sociedad. Por un lado, dificulta la obtención en Bélgica de los recursos financieros y su traslado a España, por otro, incrementa el presupuesto previsto inicialmente.

Los efectos negativos de la Gran Guerra se prolongan durante la posguerra, en especial por la inestabilidad financiera y la inflación. Esta última está en la base de la conflictividad laboral que afecta a la empresa en 1919 y que pone de manifiesto la creciente animosidad de las autoridades y de la opinión pública hacia una empresa extranjera a la que se achaca desidia en su misión de dotar a la ciudad de un moderno sistema de transporte. La menor eficiencia de la explotación mediante tracción animal y el incremento de costes ocasionan crecientes pérdidas en la explotación. La gravedad de la situación obliga a una drástica reorganización de la compañía, que implica su liquidación legal y el traspaso de sus activos a una nueva entidad, formalmente española, capaz de acometer con éxito –aunque tardío– la ansiada electrificación de la red.

⁴³ *Le Recueil Financier* 1927, vol. II, p. 160. Ese grupo quizás perteneciese al Banco de Vizcaya, que ya formaba parte del accionariado de la Société Hispano-Belge de Tramways et Électricité.

Apéndice

BALANCES DE TRAMWAYS ÉLECTRIQUES D'ALICANTE, 1916-1922							
	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922
ACTIVO	3.110.051	3.153.576	3.164.537	3.146.262	3.155.576	3.157.423	3.068.642
Inmovilizado material	1.511.255	1.619.850	1.851.536	1.914.726	2.080.283	2.120.498	
Gastos de establecimiento							1.784.126
Fianzas constituidas							193.988
Prima de emisión de obligaciones							180.998
Acciones	171.400	45.000	45.000	45.000	40.000	40.000	
Obligaciones	1.068.500	836.000					
Existencias		12.031	12.056	10.769	15.714	12.083	15.321
Deudores		20.253	58.804	59.578	77.892	75.380	56.471
Disponible (caja y bancos)	358.896	620.442	1.197.141	1.083.888	871.749	776.241	697.211
Pérdidas				32.301	69.938	133.221	140.527
PASIVO	3.110.051	3.153.576	3.164.537	3.146.262	3.155.576	3.157.423	3.068.642
Capital social	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000
Beneficios	8.824	10.393					
Obligaciones	1.468.500	1.435.500	1.401.000	1.364.500	1.326.500	1.286.500	1.244.500
Hipotecas					130.000	150.000	150.000
Acreedores	132.727	207.683	263.537	281.762	199.076	220.923	174.142

Fuente: Moniteur des Intérêts Matériels, varios números, 1917-1923

CUENTA DE RESULTADOS DE TRAMWAYS ÉLECTRIQUES D'ALICANTE, 1916-1922							
	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922
DEBE	311.918	319.478	402.756	383.343	496.174	634.486	523.371
Gastos de explotación	274.581	300.590	334.344	383.343 ⁴⁴	463.873 ⁴⁵	564.548 ⁴⁶	523.371
Gastos generales	8.513	8.495	11.990				
Intereses de las obligaciones	20.000		56.422				
Beneficios (o pérdidas)	8.824	10.393			-32.301	-69.938	0
HABER	311.918	319.478	402.756	383.343	496.174	634.486	523.371
Remanente anterior	1.156	8.824	10.393				7.306
Ingresos de explotación	310.762	310.654	339.026	351.042	426.237	501.265	516.065
Saldo cuenta de explotación				-32.301	-69.937	-133.221	
Transferencia			53.337				

Fuente: Moniteur des Intérêts Matériels, varios números, 1917-1923.

44 Esta cifra corresponde a la suma de gastos de explotación, gastos generales e intereses de las obligaciones.

45 Idem.

46 Idem.

Bibliografía

- ALCAIDE, R., “Ferrocarriles de vía estrecha en el Levante español: una red inacabada”, en MUÑOZ, M. (dtor.), *Historia de los Ferrocarriles de Vía Estrecha en España*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2005, vol. I, pp. 363-404.
- BRODER, A., *Le rôle des interets étrangers dans la croissance economique de l’Espagne*, Lille, 1767-1924. These d’Etat, 1981.
- CARRERAS, A. y TAFUNELL, X., *Estadísticas históricas de España. Siglos XIX-XX*. Bilbao, Fundación BBVA, , 2005, 3 vol.
- DE CLERCQ, G. (ed.), *A la Bourse- Histoire du marché des valeurs en Belgique de 1300 à 1990*. Bruxelles, 1992.
- DE LOS COBOS, F., “Las Compañías de los ferrocarriles de Almorox y Tajuña. Tramas económicas y relaciones de poder”, en BENEGAS, M., MATILLA, M. J. y POLO, F. (dtores), *Ferrocarril y Madrid: historia de un progreso*. Madrid, M. Fomento, M. Educación y FFE, 2002, pp. 77-103.
- GARCÍA, D., *Una historia del gas en Alicante*. Lid-Fundación Gas Natural, Madrid, 2006.
- KURGAN, G., “Belgian Consular Reports”, *Business History*, 1981, XXIII, nº 3. pp. 268-271.
- ”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, G., JAUMAIN, S., MONTENS, V., *Dictionnaire des patrons en Belgique*. Bruxelles, De Boeck-Wesmael, 1996.
- MARTÍNEZ, A., “Las empresas de tranvías en Madrid, del control extranjero a la municipalización, 1871-1948”, en BENEGAS, M., MATILLA, M. J. y POLO, F. (dtores), *Ferrocarril y Madrid: historia de un progreso*. Madrid, M. Fomento, M. Educación y FFE, 2002, pp. 149-179.

-“Belgian investment in trams and light railways. An international approach, 1892-1935“, *Journal of Transport History*, 2003, vol. 24, nº 1, pp. 59-77.

-“Las inversiones extranjeras en los ferrocarriles de vía estrecha en España, 1880-1946“, en MUÑOZ, M. (dtor.), *Historia de los Ferrocarriles de Vía Estrecha en España*. Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2005, vol. II, pp. 769-791.

SALORT, S., *La Hacienda local en la España Contemporánea. La Hacienda municipal de Alacant*. Institut de Cultura “Juan Gil Albert”, Alacant, 1998.

-“Hacienda local, servicios públicos urbanos e industrialización. El alumbrado público de la ciudad de Alicante: del Antiguo Régimen al Liberalismo (1815-1874)“, *Revista de Historia Económica*, 2000, XVIII, nº 3, pp. 553-581.

TORTELLA, T., *Una guía de fuentes sobre inversiones extranjeras en España (1780-1914)*. Madrid, Archivo del Banco de España, 2000.

VIDAL, J., “Burguesía y negocios: la especulación en el sector servicios de la ciudad de Alicante a fines del siglo XIX (1880-1900)“, *Anales de la Universidad de Alicante*, 1983, nº 2, pp. 159-181.

WEE, H. Van der y GOOSSENS, M., “Belgium“, en R. CAMERON y V.I. BOVYKIN (eds.), *International Banking 1870-1914*. Oxford U.P., 1991, pp. 113-129.