

A VOCACIÓN INTERNACIONAL DUN HOLDING TRANVIARIO BELGA: A COMPAGNIE MUTUELLE DE TRAMWAYS, 1895-1918

ALBERTE MARTÍNEZ LÓPEZ
Universidade de A Coruña
Galicia, España

A ampla disponibilidad en Bélxica de carbón e ferro orientou a súa precoz industrialización cara un modelo baseado na minaría e nas industrias pesadas como a metalurxia e as construcións mecánicas¹. De grande transcendencia para a consolidación deste modelo foi o progreso alcanzado no campo da organización financeira mediante o sistema da banca mixta².

As oportunidades de investimento fóronse enrarecendo cara fins do século XIX para estas ramas industriais debido ao pequeno tamaño e relativa saturación do seu mercado interior. Esas circunstancias servirán de acicate para que as entidades financeiras belgas, por medio de holdings especializados, canalicen os excedentes de aforro cara o investimento exterior, en boa medida cara a construción de infraestructuras urbanas como camiños de ferro secundarios e tranvías, que supuñan unha importante fonte de demanda para as propias empresas belgas participadas e para os potentes grupos electromecánicos alemáns que con frecuencia respaldaban estas operacións³. Este proceso, de alcance mundial, alcanzará a súa etapa dourada durante o período 1895-1913. Este é, pois, o contexto no que se desenvolve a Compagnie Mutuelle de Tramways, holding tranviario fundado en 1895 e transformado en 1918 na Société d'Electricité et de Traction, a cal, baixo a denominación de Tractionel fusionarase en 1986 coa rama eléctrica, Electrobél, para constituir a multinacional Tractebel.

Empregando como fonte básica as memorias da empresa⁴ e a prensa financeira analizaremos as etapas polas que atravesará este holding e a súa estratexia investidora, tanto dende o punto de vista xeográfico como sectorial, poñéndoa en relación coa situación doutros holdings tranviarios belgas e co contexto internacional da época.

NACEMENTO E PRIMEIRA EXPANSIÓN, 1895-1900

A Compagnie Mutuelle de Tramways constitúese en Bruselas o 28 de Setembro de 1895, cun capital inicial dun millón de francos⁵. Nace no contexto do segundo pulo da expansión tranviaria belga⁶, que se inicia neses anos e se prolongará con lixeiras fluctuacións até 1913⁷, seguindo a dinámica máis ampla do ciclo inversor belga (Chlepner, 1930: 76).

As mutuais son un tipo de sociedade financeira creada para diluir riscos entre varios sectores e recabar capitais en sectores industriais caracterizados pola súa dificultade de capitalización e rendabilidade variábel (Brion et Moureau, 1995: 31).

A Mutuelle de Tramways é obra da Banque Auxiliaire de la Bourse, creada no mesmo ano de 1895 e cunha carteira variada (sociedades coloniais, químicas, metalúrxicas, etc) pero cun peso significativo dos servizos públicos⁸.

Trátase do típico holding creado por unha entidade financeira para xestionar a súa carteira especializada en determinados activos como o transporte urbano e a electricidade, ambos en mutua conexión. Ao longo de todo o período, pero sobre todo nos momentos iniciais, existirá un predominio dos activos tranviarios para progresivamente ir acadando maior protagonismo o alumeadado eléctrico.

Nos primeiros Consellos de Administración (ver anexo III) figuran destacadas persoalidades, adquirindo protagonismo os enxeñeiros, debido á complexidade técnica dos servizos públicos. O presidente é o barón Edmond von Gienanth⁹, o conselleiro delegado e alma mater da sociedade é Charles Charlier¹⁰, formado no grupo Empain. Outros administradores gozan de ampla experiencia en actividades empresariais, especialmente nas relacionadas cos servizos públicos, e nalgúns casos con excelentes conexións nalgún dos principais países de investimento do holding (Rusia), como Julien Dulait¹¹, Charles Dupuich¹², Ivan Alexievitch Likhatcheff¹³, H. de Creft¹⁴ ou Lucien Guinotte¹⁵.

Durante estes primeiros anos a carteira de investimentos¹⁶ (cadros 1 e 2) céntrase nun número reducido de países e sociedades, pero xa cunha clara vocación internacional, pois os ingresos procedentes da propia Bélxica, con ser o principal destinatario do investimento, só supoñen pouco máis da cuarta parte do total. A continuación figuran Rusia, Italia¹⁷ (sociedades xestionadas polo subholding Société Belge de Tramways) e Iugoslavia. Vemos, xa que logo, como dende os seus inicios a Mutuelle opta pola internacionalización dos seus activos, con clara preferencia pola Europa oriental, en especial o prometedor mercado ruso. Se comparamos a súa carteira co conxunto das sociedades tranviarias belgas (Martínez, 1998) vemos como a Mutuelle amosa unha maior e precoz internacionalización, así como unha acusada preferencia pola Europa oriental fronte ao predominio da Europa mediterránea na globalidade do investimento tranviario. Existe, xa que logo, dende un principio unha clara orientación da estratexia deste grupo cara Rusia, nun momento de apertura deste país aos investidores extranxeiros, sendo os belgas os líderes no seu transporte urbano¹⁸.

CADRO 1

Ingresos, por áreas xeográficas e en %, das principais sociedades en carteira da Cie Mutuelle de Tramways

| Promedio quinquenal ¹⁹ | Bélxica | Resto de Europa occid | Europa medit | Europa oriental | Próximo Or/Norte Africa | América Latina | Asia oriental | TOTAL En Fb | Nº países | Nº sociéd |
|-----------------------------------|---------|-----------------------|--------------|-----------------|-------------------------|----------------|---------------|-------------|-----------|-----------|
| 1896-1899 | 27,2 | 6,2 | 19,0 | 40,4 | 7,1 | 0,0 | 0,0 | 4.666.979 | 5,5 | 7,3 |
| 1900-1904 | 15,3 | 4,0 | 24,3 | 53,9 | 0,9 | 1,5 | 0,0 | 22.641.030 | 7,8 | 23,2 |
| 1905-1909 | 16,0 | 12,2 | 3,6 | 57,1 | 1,5 | 9,5 | 0,0 | 47.101.430 | 9,8 | 31,4 |
| 1910-1913 ²⁰ | 7,3 | 7,8 | 5,6 | 34,7 | 1,4 | 41,3 | 2,0 | 113.448.045 | 8,8 | 31,8 |
| 1914-1918 | 1,5 | 9,4 | 0,9 | 10,5 | 1,5 | 71,5 | 4,8 | 119.469.304 | 7,4 | 14,2 |

Fonte: Compagnie Mutuelle de Tramways, Rapports 1896-1918. Elaboración propia²¹.

CADRO 2

Ingresos, por países e en %, das principais sociedades en carteira da Cie Mutuelle de Tramways

| Promedio quinquenal | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 |
|---------------------|------|------|------|-----|-----|-----|------|------|-----|------|-----|-----|-----|
| 1896-1899 | 0,0 | 27,2 | 0,0 | 6,2 | 0,0 | 1,1 | 19,0 | 15,9 | 0,0 | 23,4 | 0,0 | 7,1 | 0,0 |
| 1900-1904 | 1,5 | 15,3 | 19,5 | 2,7 | 1,4 | 0,0 | 4,8 | 5,5 | 1,1 | 47,3 | 0,0 | 0,5 | 0,4 |
| 1905-1909 | 9,5 | 16,0 | 2,3 | 5,3 | 6,9 | 0,0 | 1,3 | 4,3 | 0,9 | 51,9 | 0,0 | 0,0 | 1,5 |
| 1910-1913 | 41,3 | 7,3 | 4,7 | 4,2 | 3,5 | 0,0 | 0,8 | 2,3 | 0,4 | 32,0 | 2,0 | 0,0 | 1,4 |
| 1914-1918 | 71,5 | 1,5 | 0,0 | 6,9 | 2,5 | 0,0 | 0,9 | 0,6 | 0,2 | 9,7 | 4,8 | 0,0 | 1,5 |

Fonte: ver cadro 1.

1: Arxentina; 2: Bélxica; 3: España; 4: Francia; 5: Holanda; 6: Hungría; 7: Italia

8: Iugoslavia ; 9: Rumanía; 10: Rusia; 11: Tailandia; 12: Túnez; 13: Turquía.

Sectorialmente (cadro 3) existe unha clara aposta polas sociedades tranviarias, pero tamén se participa en ferrocarriles, sobre todo secundarios, e comeza o interese polo aproveitamento das sinerxias mediante o suministro de alumeadado eléctrico, con frecuencia asociado á explotación do transporte urbano, do que se considera inicialmente un apéndice.

CADRO 3

Ingresos²², por sectores económicos e en %, das principais sociedades en carteira da Cie Mutuelle de Tramways

| Promedio quinquenal | Tranvías | Electricidade | Tranvías e electricidade | Ferrocarril | TOTAL en Fb |
|---------------------|----------|---------------|--------------------------|-------------|-------------|
| 1896-1899 | 65,6 | 12,2 | 18,9 | 3,3 | 4.666.979 |
| 1900-1904 | 82,5 | 17,5 | 0,0 | 0,0 | 22.641.030 |
| 1905-1909 | 79,0 | 21,0 | 0,0 | 0,0 | 47.101.430 |
| 1910-1913 | 84,1 | 15,3 | 0,6 | 0,0 | 113.448.045 |
| 1914-1918 | 85,8 | 11,6 | 2,6 | 0,0 | 119.469.304 |

Fonte: ver cadro 1.

A estratexia seguida polo holding resulta moi clara. En primeiro lugar se procede a un exame *in situ* da viabilidade técnica e financeira do proxecto, por parte de persoal altamente cualificado²³. A partir do informe técnico o Consello adopta unha decisión. En caso de ser positiva se adquire unha concesión, con frecuencia por mediación dun particular ou sociedade local ben conectados cos círculos gubernamentais. A continuación se unifican e prolongan as

concesións, no tocante sobre todo á data de caducidade, naqueles frecuentes casos de existencia de diversas concesións na mesma cidade. Tanto nas concesións de transporte urbano como de alumeados²⁴ se procura que sexan en réxime de monopolio²⁵. Inicialmente as sociedades que se adican a ambos servizos nunha mesma cidade soen ser independentes, pero existe unha tendencia a unificalas, para mellorar a xestión e reducir custos²⁶. Xeralmente primeiro se funda a compañía de tranvías e a partir dela se toman participacións ou se crea a correspondente empresa eléctrica, garantíndolle a importante demanda procedente da electrificación da rede tranviaria²⁷. Con ese mercado asegurado, exténdese o radio de actuación da eléctrica ao alumeados, tanto público como privado, buscando o seu monopolio, de *iure* ou de *facto*, eliminando/absorbendo á competencia.

As cidades escolleitas soen ser dun tamaño bastante grande e a rede se deseña para os barrios máis populosos, para garantir un nivel elevado de uso; tamén existe unha predilección polos portos para aproveitar o tráfico de mercadorías que xenera. Unha vez conquerida a racionalización da rede acométese a súa electrificación. Isto constitúe o obxectivo esencial da intervención deste tipo de holdings²⁸. Iso é así pois por unha banda a electrificación supón unha importante fonte de demanda para a industria metalúrxica e de material eléctrico, habitualmente atendida por sociedades conectadas co propio holding²⁹. En segundo lugar a electrificación permite notábeis incrementos de tráfico e rendabilidade. Con vistas á garantir nas mellores condicións o suministro eléctrico e a aproveitar as sinerxias, acométese frecuentemente dun modo simultáneo a percura da concesión do servizo de alumeados³⁰, tanto público como privado³¹, que terá un rápido despegue en países como Rusia que apenas teñen que superar a competencia previa do gas. Nestes momentos a utilización da electricidade para a industria é moi escasa, habendo que esperar á Primeira Guerra Mundial para a súa masiva difusión³². Para completar a integración e por mor tamén da relativa penuria de iniciativas empresariais en áreas periféricas como nas que tende a introducirse a Mutuelle, ésta soe construír as centrais eléctricas.

Con vistas a incrementar a demanda por parte dos usuarios, tendo en conta como dixemos que con frecuencia a Mutuelle se asenta en zonas de baixa renda per cápita, procúrase reducir custos, mediante como vimos a unificación, racionalización organizativa e financeira (reconversión de emisións de obrigacións, con menor interese, por exemplo) e troco de tracción, para poder reducir as tarifas e garantir unha marxe suficiente de beneficios. Precisamente a electrificación será un elemento decisivo que permita pasar dun transporte elitista a outro de masas e resultar máis competitivo fronte a outros medios tradicionais³³. Nestes momentos aínda unha parte significativa do tráfico e das súas previsións procede de acontecementos lúdicos, estacionais ou puntuais³⁴.

A construción das redes e a súa electrificación obriga a un importante aporte de capital por parte da Mutuelle. Isto rebasea as posibilidades iniciais do holding, conlevando a necesidade de aumentar os recursos propios e alleos mediante ampliacións de capital e emisións de obrigacións³⁵.

Durante este período a carteira máis que duplica o seu valor e a conta de resultados amosa un comportamento positivo, tanto en beneficios como en dividendos ou cotización das accións (ver anexo I).

CRISE E CONCENTRACIÓN, 1901-1905

Nos anos 1900-1902 vaise producir unha curta pero intensa crise que vai afectar aos electroholdings, non só belgas, e vai acelerar o seu proceso de concentración³⁶. A crise resulta especialmente notoria en Rusia³⁷, o que repercutirá negativamente na Mutuelle, debido á súa

elevada exposición a este mercado (ver cadro 2). Outro negocio fallido que vai afectar á conta de resultados será os Tram-Cars de Munich, liquidado en 1900 cun elevado custo de 450.000 francos para amortizar as súas perdas³⁸. As dificultades proceden da caída dos ingresos na Europa oriental pola crise³⁹ e, sobre todo, do aumento dos gastos polo encarecemento do combustíbel (e da forraxe), elevación de salarios e impostos⁴⁰. Ao carón destes problemas de orixe económica se lle suman as primeiras municipalizacións e nacionalizacións⁴¹.

Esta crise repercute na caída dos beneficios (perdas en 1903-1904), dividendos e cotización e no estancamento do valor da súa carteira⁴² (ver anexo I). En 1905 e para enxugar as perdas precedentes liquídase o fondo de previsión, procedendo a amortizacións tanto sobre a carteira como sobre os debedores.

Durante esta etapa avanza o proceso de internacionalización do holding, manifestado no aumento do número de países e sociedades na súa carteira, diminuindo o papel das sociedades radicadas en Bélxica, incrementando a súa presenza na Europa oriental (Rusia) e mediterránea (España) e poñendo un pé en América Latina (cadros 1 e 2). Sectorialmente continúa a hexemonía do transporte, pero agora centrado exclusivamente no tranviario. Como novidade está a presenza específica do alumeado, relacionada co despegue do sector eléctrico⁴³.

NOVA EXPANSIÓN E COLABORACIÓN CON OUTROS GRUPOS, 1906-1913

A década anterior á Primeira Guerra Mundial supón unha nova etapa de medro para os holdings tranviarios belgas. A crise ten peneirado a estes grupos, de modo que agora son menos pero máis potentes. Entre as escasas creacións figuran dúas con estreita relación coa Mutuelle. En primeiro lugar está a Union Anversoise de Tramways et d'Entreprises Electriques, obra de Edouard Thys⁴⁴ en 1904. A Mutuelle colaborará con este holding, ademais de no propio Amberes, na fundación de sociedades tranviarias en Rotterdam, Dunkerque e Calais, Kiev, Rosario, Salerno e Saratov, dándolle entrada en 1903 ao seu creador no seu CA, onde se manterá até a reorganización de 1913 (ver anexo III). Este tipo de colaboración entre holdings resulta relativamente frecuente durante eses anos. Trátase así de evitar a competencia logo da dura experiencia da crise de principios de século.

O outro grupo importante na historia da Mutuelle será a Compagnie Centrale de l'Industrie Electrique, coñecido como grupo Fraitteur polo seu fundador en 1909, Armand Fraitteur⁴⁵. Este empresario entra xa no CA en 1902⁴⁶ e reforza a súa posición en 1909, cando a Société Générale lle vende 25.000 accións da Mutuelle, manténdose no seu CA até o final. Porén, desaparecerá na refundación de 1918 que dará lugar ao nacemento da Société d'Electricité et de Traction.

Por eses anos prodúcese unha forte reacción nacionalista en Bélxica en contra do dominio alemán da electromecánica. Como resultado, o barón Empain funda en 1904 Ateliers de Constructions Electriques de Charleroi, a partir como xa indicamos da firma Electricité et Hydraulique, de Julien Dulait (Brion et Moureau, 1995: 35).

Até a Primeira Guerra Mundial a Banque de Bruxelles será a entidade financeira con maiores intereses no dominio dos tranvías e da electricidade, seguindo unha estratexia firmemente establecida⁴⁷.

A Société Générale, sempre máis lenta e conservadora nas súas decisións inversoras, comeza a partir de 1907 a penetrar decididamente no sector dos servizos públicos urbanos, unha vez comprobada a súa rendabilidade e superados os efectos da crise⁴⁸. Neste contexto é no que se

produce a toma da Mutuelle pola Générale. Esta entrada significa o fracaso do modelo mutualista de desenvolvemento sen respaldo bancario.

Para consolidar a saída da crise a Mutuelle acomete en 1907 unha reorganización financeira das súas filiais, que se consideraba inaprazábel, en especial das rusas, máis afectadas polas turbulencias dos anos anteriores, pero tamén doutras como a de Nápoles. Aproba unha duplicación do capital social para desenvolver os negocios en curso, respaldando as ampliacións de capital de varias filiais, e emprender novas empresas, pero a crise económica de 1907-1909 non lle facilita dita operación, nen xiquera parcialmente⁴⁹. Vese forzada a endebedarse mediante créditos bancarios ao principio⁵⁰ e, ao persistir as dificultades, recorrendo a novas emisións de obrigacións⁵¹. A Société Générale aproveita estas circunstancias para suscribir en 1910 a totalidade da ampliación, é dicir 50.000 accións de 100 francos⁵². Á Générale interésalle a carteira da Mutuelle para consolidar os seus investimentos eléctricos en Amberes e San Petersburgo⁵³. Esta entrada da Générale ten un efecto inmediato e tremendamente positivo na cotización bursátil da Mutuelle, bastante baixa naqueles anos (ver anexo I).

A partir deses momentos a Mutuelle se convertirá no buque insignia da Générale no sector de servizos públicos, acometendo ambiciosas iniciativas en colaboración con outros holdings, en especial do grupo Empain. Esta forte expansión precisa un respaldo financeiro, que virá da emisión en 1911 de 2, 25 millóns en 4.500 obrigacións ao 4% e da ampliación de capital de 1912 (de 10 a 15,5 millóns⁵⁴), que propicia a entrada da Banque Allard⁵⁵.

A finais de 1913 a Générale⁵⁶ dá entrada no CA da Mutuelle a representantes da SGBEE (Carlo Cicogna), Economiques (Henry Urban), Sofina (Dannie Heineman) e dos Tramways Bruxellois (Albert Janssen). Acceden tamén ao Consello os banqueiros Josse Allard e Jules Mathieu⁵⁷. Esta entrada forma parte dun vasto proxecto de reestructuración da Mutuelle que se verá fallido polo estoupido da Grande Guerra⁵⁸.

Esta colaboración con outros electroholdings ponse sobre todo de manifesto na creación de importantes consorcios electrotranviarios⁵⁹. Estas entidades precisan elevados investimentos, de amortización a longo prazo e riscos altos por estar con frecuencia en países lonxanos e potencialmente inestábeis, e a súa organización técnica e xerencial resulta bastante complexa. A participación de varios grupos nestas entidades permite minimizar os riscos, reducir a competencia, manter un núcleo accionarial estábel e exercer un control efectivo cun menor investimento.

Durante a década anterior á Primeira Guerra Mundial a Mutuelle coñece unha importante expansión. Aumenta, xa no primeiro lustro, tanto o número de sociedades en carteira como o de países. Os ingresos duplícanse quinquenalmente. Nese primeiro lustro o groso dos ingresos segue procedendo da Europa oriental (Rusia⁶⁰) pero se produce unha forte caída da Europa mediterránea, compensada polo resto da Europa occidental e o reforzamento da presenza americana (Arxentina). Esta verase moi consolidada a raíz da entrada da Générale, en detrimento das restantes rexións, en especial Europa oriental. Como novidade e mostra desa maior internacionalización figura a presenza asiática (cadros 1 e 2). Froito desa expansión é o forte aumento do valor da súa carteira, sobre todo entre 1907-1912⁶¹, e a recuperación dos beneficios e cotización bursátil (anexo I).

Se comparamos a súa carteira en 1913 coa do conxunto de holdings tranviarios belgas (Martínez, 1998) vemos como a Mutuelle está polarizada en menos áreas, con maior presenza na Europa oriental e Extremo Oriente, e menor na Europa mediterránea.

Sectorialmente mantense a hexemonía tranviaria, continuando porén a expansión das empresas de alumeado⁶², tanto en valores absolutos como relativos (cadro 3). Este crecente

protagonismo do apartado eléctrico no negocio pódese apreciar mellor se a comparación entre ambos sectores realizámola non globalmente senón só naquelas sociedades que compaxinaban ambas actividades (cadro 4). Apréciase deste modo como neste caso os ingresos por electricidade (básicamente alumeado, pois o uso industrial ten relativamente pouca importancia, aínda que en rápido ascenso⁶³) supoñen unha porcentaxe crecente, mesmo nun contexto de forte medro do ingreso global como é o período prebélico, que chegará a rebasar ao tranviario durante a conflagración.

CADRO 4

Ingresos por tranvías e electricidade en sociedades con ambas actividades

| Promedio quinquenal | Tranvías | Electricidade | TOTAL |
|---------------------|----------|---------------|------------|
| | % | % | Fb |
| 1899-1903 | 66,0 | 34,0 | 2.106.590 |
| 1904-1908 | 63,7 | 36,3 | 3.619.491 |
| 1909-1913 | 59,4 | 40,6 | 18.917.139 |
| 1914-1918 | 47,0 | 53,0 | 11.721.064 |

Fonte: ver cadro 1

As empresas de alumeado están enclavadas xeralmente na Europa oriental, Rusia básicamente. Rara vez nacen ou funcionan como sociedades autónomas, neste caso principalmente en cidades de grande tamaño como S. Petersburgo. O máis frecuente é que aparezan como un apéndice da empresa tranviaria. Nalgún caso engloban alumeado por gas (en decadencia) co eléctrico. Precisamente, e a diferenza por exemplo do sucedido noutras áreas máis desenvolvidas como Europa occidental, o atraso ruso facilitará a menor presenza da rémora gasística na expansión do alumeado eléctrico. Esta circunstancia contribúe a explicar o elevado medro do número de usuarios (cadro 5) e nos revela que o incremento dos ingresos eléctricos non se debe a aumentos de tarifas senón ao enganche á rede de novos usuarios (en maior medida que ao medro do consumo individual, que sí se produce). En efecto, o ingreso por lámpara amosa unha tendencia descendente en xeral, sobre todo naquelas cidades con tarifas máis onerosas, en relación cos avances tecnolóxicos que permiten reducir custos⁶⁴ e quizás tamén coa presión das autoridades locais. Os datos semellan tamén confirmar a idea de que as tarifas adoitan seren máis baixas nas cidades de meirande tamaño, onde a electrificación é máis precoz e avanzada tecnolóxicamente (Coopersmith, 1992: 46).

CADRO 5

Nº de lámparas particulares conectadas de 16 buxías e ingresos por lámpara, en Fb

| Ano | Eclairage de Belgrade | | Eclairage de Kazan | | Eclairage de Kursk | | Eclairage d'Orel | | Eclairage de Saint-Petersbourg | |
|------|-----------------------|-----------|--------------------|-----------|--------------------|-----------|------------------|-----------|--------------------------------|-----------|
| | lámparas | Ingr/lámp | lámparas | Ingr/lámp | lámparas | Ingr/lámp | lámparas | Ingr/lámp | lámparas | Ingr/lámp |
| 1896 | | | 1.080 | | | | | | | |
| 1897 | | | 1.569 | | | | | | | |
| 1898 | | | 5.769 | | | | | | 54.164 | 12,8 |
| 1899 | | | 8.687 | 19,1 | | | | | 115.196 | 11,4 |
| 1900 | | | 10.472 | 19,3 | | | | | 183.790 | 11,7 |
| 1901 | | | 12.020 | 20,8 | | | | | 217.776 | 12,4 |
| 1902 | | | 14.286 | 19,0 | | | | | 233.594 | 12,9 |
| 1903 | 25.548 | 24,9 | 17.658 | 18,7 | | | | | 288.463 | 12,1 |
| 1904 | 27.517 | 19,3 | 19.369 | 20,9 | 3.152 | | | | 319.563 | 12,7 |
| 1905 | 29.911 | 18,5 | 20.154 | 20,2 | 4.487 | 20,8 | 2.197 | 14,3 | 354.404 | 12,0 |
| 1906 | | | 23.119 | 18,3 | 5.388 | 21,9 | 3.414 | 18,9 | 383.765 | 12,9 |
| 1907 | | | 27.418 | 18,0 | 8.769 | 16,1 | 4.625 | 19,3 | 422.931 | 13,0 |
| 1908 | 37.272 | 19,6 | 32.263 | 17,0 | 11.450 | 14,2 | 6.333 | 16,1 | 471.901 | 12,9 |
| 1909 | 41.429 | 19,7 | 35.094 | 16,9 | 11.610 | 15,7 | 7.661 | 16,9 | 520.871 | 12,4 |
| 1910 | 47.965 | 17,6 | 39.246 | 16,7 | 15.506 | 13,5 | | | | |
| 1911 | | | 42.031 | 16,4 | 18.946 | 13,2 | | | | |
| 1912 | | | | | 22.256 | 12,0 | | | | |

Fonte: ver cadro I

O progresivo protagonismo da electricidade non se limita á esfera do alumeadado senón que se manifesta tamén na electrificación das redes tranviarias. Precisamente esta etapa vai significar a consagración definitiva da substitución da tracción animal pola eléctrica, cunha fase de transición de tracción mixta (cadro 6).

CADRO 6

Número de sociedades tranviarias segundo o modo de tracción

| Modo de tracción | 1901 | 1908 | 1915 |
|------------------|------|------|------|
| Animal | 6 | 2 | 1 |
| Eléctrica | 8 | 14 | 17 |
| Vapor | 2 | | |
| Mixta | 2 | 3 | 1 |

Fonte: ver cadro I.

En xeral, a marcha das sociedades segue unha tendencia positiva⁶⁵, a pesar de certos elementos negativos (especialmente notorios na Europa oriental) como a conflictividade laboral, crises económicas e políticas locais⁶⁶, disfuncións pola fase de transición no sistema de tracción, medo de gastos (combustíbel: carbón e petróleo⁶⁷), circunstancias climáticas⁶⁸, suspensión do servizo por obras públicas⁶⁹ e municipalizacións⁷⁰. Amplíanse liñas, créanse novas (con tendencia a extender as redes cara zonas suburbanas), procedendo a súa paulatina electrificación (razón principal do incremento dos ingresos, xunto coas novas liñas), reducindo custos⁷¹ mediante un uso máis eficiente das instalacións, sobre todo das centrais eléctricas⁷² e renegociando exitosamente as concesións para incrementar o seu prazo, con frecuencia baseándose no troco de tracción⁷³. Non semellan existir conflitos importantes coas autoridades locais ou nacionais, aínda que a crecente rendabilidade das empresas tranviarias e eléctricas estimula o desexo de control e de participación nos beneficios por parte dos concellos⁷⁴.

A carteira de investimentos segue incrementando o seu valor. Dentro dela as obrigacións cotizadas amosan unha forte caída a prol das accións, o cal seguramente estea en relación coa marcha do mercado bursátil de renda variábel nesa segunda fase eufórica do mesmo e coa reorganización financeira da Mutuelle a raíz da entrada nela da Société Générale. Porén, a relación entre valores cotizados e non cotizados segue manténdose, cunha reducida cifra dun 10% para estes últimos (cadro 7).

CADRO 7

Distribución da carteira segundo o tipo de activo, en porcentaxe

| Ano | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | TOTAL ⁷⁵ en Fb |
|------|------|------|-----|-----|------|------|------|------|-----|------|---------------------------|
| 1898 | 19,9 | 63,6 | 8,9 | 7,6 | | | | | | | 10.144.096 |
| 1900 | | | | | 82,0 | 18,0 | | | | | 13.154.356 |
| 1904 | | | | | | | 25,0 | 64,1 | 2,4 | 8,5 | 15.975.553 |
| 1905 | | | | | | | 24,3 | 63,5 | 2,5 | 9,7 | 15.864.517 |
| 1906 | | | | | | | 30,1 | 57,2 | 1,4 | 11,3 | 16.086.766 |
| 1907 | | | | | | | 25,0 | 57,1 | 2,8 | 15,1 | 19.709.787 |
| 1908 | | | | | | | 28,3 | 54,6 | 3,4 | 13,8 | 21.119.984 |
| 1909 | | | | | | | 19,9 | 63,2 | 6,8 | 10,0 | 24.706.353 |
| 1910 | | | | | | | 7,1 | 78,6 | 6,1 | 8,2 | 27.690.320 |
| 1911 | | | | | | | 5,2 | 81,7 | 5,1 | 8,0 | 27.681.801 |
| 1912 | | | | | | | 4,7 | 85,5 | 3,6 | 6,2 | 38.806.810 |

Fonte: ver cadro I

- 1: Accións de empresas situadas en Bélxica.
- 2: Accións de empresas situadas fóra de Bélxica.
- 3: Obrigacións de empresas situadas en Bélxica.
- 4: Obrigacións de empresas situadas fóra de Bélxica.
- 5: Participacións en filiais.
- 6: Participacións en sociedades non xestionadas directamente.

7: Valores cotizados: obrigacións.

8: Valores cotizados: accións.

9: Valores non cotizados: obrigacións.

10: Valores non cotizados: accións.

A boa marcha das sociedades neste período refléxase no reparto de dividendos (cadro 8). En canto á rendabilidade por países (no mesmo tipo de negocios, tranvías) Rusia parece ser curiosamente a menos rendábel, fronte á propia Bélxica e Arxentina, aínda que existen tamén importantes disparidades na propia Rusia. Máis nidio resulta o contraste por sectores de negocio. Neste senso, constatamos como o alumeadado eléctrico amosa claramente un maior rendemento para os inversores que o transporte urbano, reflectindo as diferencias entre unha rama madura e outra en expansión⁷⁶.

CADRO 8

Dividendo en francos belgas da acción ordinaria de capital⁷⁷, 1906-1913

| Ano | Tramways d'Anvers | Tramways de Buenos-Ayres | Tramways de Galatz | Tramways de Kazan | Tramways de Kursk | Tramways et Eclairage d'Orel | Tramways de Rotterdam | Tramways de Saratov | Eclairage de Kazan | Eclairage de Saint-Pétersbourg |
|------|-------------------|--------------------------|--------------------|-------------------|-------------------|------------------------------|-----------------------|---------------------|--------------------|--------------------------------|
| 1906 | | | | | | | | | | 5 |
| 1907 | 6,5 | 8 | | | | | 4 | | 4,5 | |
| 1908 | | 3 | | | | | | | 5 | 18,75 |
| 1909 | | 6 | | | | | | | 6 | |
| 1910 | | 7,75 | 4 | 3 | | 0,5 | | | 6 | 31 |
| 1911 | 6,4 | 7,75 | 4,5 | 6 | 2,5 | 2,75 | 4,4 | 5 | 8 | 41,5 |
| 1912 | 8,2 | 8,25 | | 5 | 3,5 | 3 | 4,4 | 5 | 10 | 50 |
| 1913 | 8,5 | 7,75 | | 6 | 4 | | 4,4 | 5,25 | 12 | 52 |

Fonte: para Tramways de Buenos-Ayres (en %), García Heras, 1994: 35, 39, para o resto ver cadro I.

O IMPACTO DA GRANDE GUERRA E A REFUNDACIÓN DA MUTUELLE, 1914-1918

A Primeira Guerra Mundial exacerba as tensións nacionalistas precedentes. En países belixerantes con Alemaña e campo de actuación de numerosas sociedades belgas de tranvías e electricidade, como Rusia e Italia, acúsase a éstas de seren un cabalo de Troia dos electroholdings teutónicos, debido á forte presenza destes, sobre todo ao principio, nos holdings belgas. Isto resulta especialmente notorio na Sofina e, en menor medida, na SGBEE. Afortunadamente para ela, a Mutuelle pode considerarse una iniciativa plenamente belga. Porén, as relacións no seu seo enrarécense pola xenreira de Henry Urban e Carlo Cicogna, coa complicidade de Francqui (Société Générale), contra Dannie Heineman, cun agachado desexo quizás de que a Sofina pasase a control da SGBEE (Brion et Mourea, 1995: 40-42).

Nos primeiros momentos o impacto da Guerra non resulta importante, mesmo nas filiais que están nos países belixerantes. Con todo a sociedade aproba adicar os beneficios de 1914 á amortización da carteira. En anos posteriores a situación degrádase aceleradamente. A marcha das sociedades en territorio non afectado directamente polo conflito é relativamente positiva⁷⁸. Os seus ingresos medran pero se ven afectadas pola inflación de custos (combustíbeis, material de mantemento, man de obra, impostos de guerra). A prolongación do conflito e, sobre todo, o

impacto da revolución rusa (país onde a Mutuelle tiña unha parte moi importante da súa carteira⁷⁹) aféctanlle profundamente, ocasionando que se desprenda de algúns activos que xa viñan arrastrando unha vida lánguida⁸⁰. En Rusia as novas autoridades comunistas decretan a nacionalización das empresas de tranvías e electricidade, que pasan a seren xestionadas polos soviets⁸¹.

Pero en calquera caso os trastornos ocasionados pola guerra afectan dun modo ou outro ás sociedades concesionarias de servizos públicos. En efecto, a inflación de custos (principalmente combustíbel e melloras laborais como aumentos salarios, xornada de oito horas e outras melloras sociais) non pode ser automaticamente transmitida aos consumidores debido á fixación administrativa das tarifas. Cáseque que só as autoridades francesas semellan terse comportado dun xeito máis comprensivo coas necesidades empresariais⁸². Por contra, na maioría das localidades houbo oposición á modificación das tarifas. Mesmo nalgúns casos⁸³, basicamente na Europa oriental, os concellos apropiáronse pola forza das empresas, obrigando a éstas a recorrer ao goberno belga.

Todo este cúmulo de circunstancias produce unha forte caída dos ingresos, sobre todo en termos reais se temos en conta a inflación da conxuntura, que proceden en boa medida da liquidación de activos. Ilo obriga a cubrir só os intereses das obrigacións e os gastos xerais (rebaixados substancialmente). Non se reparten dividendos e descóidanse case totalmente as amortizacións e a reserva extraordinaria (anexo I).

Diante desta máis que delicada situación a Société Générale opta por amortizar de vez as perdas da Mutuelle e reorganizar o seu maltreito capital. Para facer totalmente borrón e conta nova transfórmase a Mutuelle nunha nova entidade, a Société d'Electricité et de Traction, cuxa denominación, e prelación na mesma, resulta sintomática da prioridade e maior rendabilidade adquiridas polos negocios eléctricos. Esta realiza unha emisión de 30.000 accións privilexiadas de 500 francos, que é coberta pola Société Générale como socio dominante e na que participan algúns dos grupos que xa colaboraban na Mutuelle, xunto con outros novos, simbolizando a vontade de manter a política de colaboración entre os holdings eléctricos, de transportes e as entidades bancarias matrices. A salientar a ausencia no novo Consello de Administración de Dannie Heineman, representante da Sofina, froito do ambiente xermanófobo da posguerra⁸⁴.

BIBLIOGRAFÍA

- BRION, R. (1990), "Le contrôle par les holdings électriques belges de la Compagnie auxiliaire d'Electricité de Nantes, 1912-1929", en M. TRÉDÉ, *1880-1980. Électricité et électrification dans le monde*. Presses Universitaires de France, Paris, pp. 323-338.
- BRION, R. et MOREAU, J.L. (1995), *Tractebel 1895-1995. Les métamorphoses d'un group industriel*. Fonds Mercator, Bruxelles.
- BRODER, A. (1991), "Banking and the Electrotechnical Industry in Western Europe", en CAMERON and BOVYKIN (eds.), pp. 468-484.
- CAMERON, R. and BOVYKIN, V.I. (eds.) (1991), *International Banking 1870-1914*. Oxford U.P..
- CHLEPNER, B.S. (1930), *Le marché financier belge depuis cent ans*. Bruxelles.
- COOPERSMITH, J. (1992), *The Electrification of Russia, 1880-1926*. Cornell U. P., USA.
- DE CLERCQ, GEERT (ed.) (1992), *A la Bourse- Histoire du marché des valeurs en Belgique de 1300 à 1990*. Bruxelles.
- DOGLIANI, P. (1988), "Il Dibattito sulla municipalizzazione in Europa dall'inizio del novecento alla prima guerra mondiale", en BERSELLI, DELLA PERUTA e VARNI, *La municipalizzazione*

- nell'area padana. Storia ed esperienze a confronto.* Milano, Angeli., pp. 222-256.
- DUMOULIN, M. (1981), *Italie-Belgique: 1861-1915. Relations diplomatiques, culturelles et économiques.* These d'Etat, Université catholique de Louvain.
- FELDENKIRCHEN, W. (1997), "Business Groups in the German Electrical Industry", en Shiba and Shimotani, *Beyond the firm. Business Groups in International and Historical Perspective.* Oxford U.P., pp. 135-166.
- GARCIA HERAS, R. (1994), *Transportes, negocios y política: La Compañía Anglo Argentina de Tranvías, 1876-1981.* Buenos Aires, Sudamericana.
- KURGAN VAN HENTENRYK, G. (1972) "Les activités bancaires de la Société Générale de Belgique à l'étranger de 1900 à 1935", en AA.VV., *Histoire économique de la Belgique. Traitement des sources et état des questions.* Bruselles, pp. 61-71.
- (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.
- LEBRUN, P. (1988), "La Revolución industrial belga: un análisis en términos de estructura genética", en Berend et alri, *La revolución industrial.* Crítica, Barcelona, pp. 63-106.
- MARTINEZ, A. (1998), "Las inversiones belgas en los tranvías y ferrocarriles de cercanías. Una perspectiva internacional, 1892-1935". *Congreso Internacional 150 años de Historia Ferroviaria.* Alicante.
- MCKAY, J. P. (1976), *Tramways and Trolleybus. The rise of urban transport in Europe.* Princeton, Princeton U. P.
- WEE, H. Van der (1996), "The Industrial Revolution in Belgium", en TEICH, M. and PORTER, R. (eds.), *The Industrial Revolution in national context.* Cambridge U.P., pp. 64-77.
- WEE, H. Van der and BLOMME, J. (eds.) (1997), *The economic development of Belgium since 1870.* Elgar.
- WEE, H. Van der and GOOSSENS, M. (1991), "Belgium", en R. CAMERON and V.I. BOVYKIN (eds.), pp. 113-129.
- WEE, Van der et al. (1997), *La Générale de Banque, 1822-1997.* Ed. Racine, Bruxelles.

ANEXO I

Conta de Resultados, 1896-1918, en francos belgas correntes

| Ano | Carteira | Beneficios brutos | Gastos xerais e adm | Intereses de obrigac | Amortizacións e reservas | Participacións | Dividendos | Remanente | Dividendo acción de capital | Cotización acción de capital |
|------|------------|-------------------|---------------------|----------------------|--------------------------|----------------|------------|------------|-----------------------------|------------------------------|
| 1896 | 4.508.130 | 473.658 | 33.328 | 95.870 | 150.223 | 23.693 | 158.333 | 12.211 | 8,25 | |
| 1897 | 6.760.414 | 787.579 | 38.449 | 306.447 | 231.745 | 25.394 | 190.000 | 7.756 | 8,5 | 132 |
| 1898 | 10.142.197 | 923.644 | 71.761 | 360.870 | 252.938 | 28.229 | 206.667 | 10.935 | 9 | 172 |
| 1899 | 10.810.742 | 1.356.209 | 84.480 | 422.497 | 252.008 | 69.770 | 516.667 | 21.722 | 9 | 155 |
| 1900 | 13.152.456 | 1.335.656 | 108.785 | 491.775 | 346.591 | 42.313 | 350.000 | 17.914 | 7 | 130 |
| 1901 | 15.130.565 | 959.553 | 93.676 | 553.997 | 110.594 | 18.911 | 183.000 | 17.289 | 5 | 92 |
| 1902 | 15.236.224 | 823.264 | 99.564 | 556.308 | 180.000 | | | 4.681 | 0 | 58 |
| 1903 | 15.465.622 | 905.619 | 84.706 | 519.495 | 1.783.350 | | | -1.477.251 | 0 | 69 |
| 1904 | 13.973.650 | 1.728.417 | 77.247 | 483.022 | 75.000 | | | -384.103 | 0 | 95 |
| 1905 | 15.862.612 | 1.058.377 | 119.311 | 453.057 | 97.237 | | | 4.670 | 0 | 94 |
| 1906 | 16.084.861 | 1.152.424 | 102.241 | 456.304 | 391.724 | | 200.000 | 6.825 | 4 | 78 |
| 1907 | 19.707.880 | 1.139.021 | 90.607 | 458.718 | 365.525 | | 225.000 | 5.996 | 4,5 | 86 |
| 1908 | 21.118.076 | 1.189.055 | 97.567 | 452.777 | 388.473 | | 250.000 | 6.235 | 5 | 75 |
| 1909 | 24.704.443 | 1.245.882 | 93.728 | 481.562 | 421.377 | | 250.000 | 5.451 | 5 | 78 |
| 1910 | 27.688.410 | 1.568.702 | 172.923 | 562.253 | 125.472 | 41.634 | 668.500 | 3.373 | 6 | 180 |
| 1911 | 27.679.889 | 1.813.888 | 181.315 | 752.374 | 166.762 | 41.085 | 668.500 | 7.214 | 6 | 151 |
| 1912 | 38.804.897 | 2.279.983 | 230.914 | 795.392 | 244.216 | 89.156 | 918.500 | 9.020 | 7,5 | 143 |
| 1913 | 38.150.000 | 2.952.921 | 236.841 | 784.372 | 1.925.642 | | | 15.085 | 0 | 110 |
| 1914 | 36.406.238 | 1.666.043 | 247.057 | 772.889 | 652.163 | | | 6.020 | 0 | |
| 1915 | 36.427.625 | 958.260 | 189.145 | 774.365 | | | | 3.770 | 0 | |
| 1916 | 34.806.102 | 960.922 | 188.638 | 748.457 | 27.598 | | | 0 | 0 | |
| 1917 | 33.898.808 | 971.134 | 224.892 | 735.577 | 10.576 | | | 0 | 0 | |
| 1918 | 32.397.448 | 982.757 | 230.296 | 722.150 | 30.311 | | | 0 | 0 | |

Fonte: *Recueil Financier*, 1896-1918.

ANEXO II

Datos básicos das principais sociedades en carteira

| Nome da sociedade (subholding en negraña) | Inicio en carteira | Final en carteira | Inicio tracc elect | Tipo de intervención* | Outros grupos accionistas** | Observacións |
|--|--------------------|-------------------|--------------------|-----------------------|-----------------------------|--------------|
| Chemin de fer Kaschau-Torna | 1896 | 1896 | | P | | |
| Chemins de fer Vicinaux Belges | 1896 | 1918... | | P | | |
| Cie Auxiliare d'Electricité de Nantes | 1912 | 1918... | | C,X | GE | |
| Cie Gen Aux d'Entreprises Electriques | 1909 | 1918... | | P | | |
| Cie Immobilière Dunkerque-Sud | 1905 | | | C,X | | |
| Eclairage de Kazan | 1900 | 1913 | | A,E,X | | |
| Eclairage de Nantes ⁸⁵ | 1909 | 1918... | | E,X | GE | |
| Eclairage de Rosario | 1913 | 1918... | | E,P | GE, SGBEE, SOFINA | X=SOFINA |
| Eclairage de Saint-Petersbourg | 1898 | 1915 | | E,X | GF | |
| Eclairage d'Orel | 1896 | 1913 | | C,E,P | | |
| Eclairage d'Ostende-Littoral | 1900 | 1904 | | E,X | | |
| Electricité d'Odessa | 1909 | 1913 | | A,C,P | E,G,GF, SGBEE, SOFINA | X=SGBEE |
| Electricité de L'Escaut | 1905 | 1913 | | A,C,X | | |
| Electricité de Sofia et de Bulgarie | 1908 | | | C,X | GF | |
| Hispanobelge de Cf et Tramways | 1905 | | | C,X | | |
| Imatra | 1912 | 1918... | | P | AEG, SIEMENS | |
| Les Vicinaux Anversois | 1909 | | 1910 | C,X | | |
| Société Belge de Tramways | 1896 | 1918... | | C,P,R | | |
| Tram-Car Nord-Midi | 1896 | 1902 | | P | | |
| Tram-Cars de Munich | 1896 | 1900 | | C,X | | |
| Tramways et Eclairage de Belgrade | 1898 | 1918... | 1900 | A,E,R,X | | |
| Tramways a Vapeur Piémontais | 1896 | 1903 | | P | | |
| Tramways d'Agram | 1897 | 1915 | 1910 | C,E,X | | |
| Tramways d'Anvers | 1898 | 1915 | 1900 | E,U,P | UAT | |
| Tramways d'Athènes et du Pirée | 1906 | | | P | TFBTE | |
| Tramways de Barcelone | 1912 | 1913 | | P | E,EN, SGBEE, SOFINA | |
| Tramways de Beyrouth | 1906 | | | P | | |
| Tramways de Bialystok | 1896 | 1915 | | E,X | | |
| Tramways de Braïla | 1912 | 1913 | | P | GF | |
| Tramways de Bucharest | 1900 | | | P | | |
| Tramways de Buenos-Ayres | 1912 | 1918... | | E,P,U | E,G, SGBEE, SOFINA | X=G |
| Tramways de Charleroi | 1900 | 1918... | 1905 | P | | |
| Tramways de Cologne | 1900 | | | P | | |

| | | | | | | |
|---|------|---------|------|-----------|--------------------------|----------|
| Tramways de Dunkerque et de Calais | 1900 | 1918... | 1900 | C,E,X | UAT | |
| Tramways de Galatz | 1896 | 1918... | 1900 | C,E,X | | |
| Tramways de Kazan | 1897 | 1916 | 1899 | E,U,X | | |
| Tramways de Kiew | 1903 | 1915 | 1904 | A,C,E,P | UAT | |
| tramways de Maubeuge | 1904 | 1918... | 1905 | E,P | | |
| Tramways de Nantes | 1909 | 1918... | 1913 | E,X | GE | |
| Tramways de Naples-Capodimonte | 1897 | 1918... | 1899 | C,E,R,X | | |
| Tramways de Reims | 1900 | | | P | | |
| Tramways de Rosario | 1905 | 1918... | 1906 | A,C,E,X | UAT | |
| Tramways de Rostoff | 1900 | 1909 | 1902 | E,P | | |
| Tramways de Rotterdam | 1902 | 1916 | 1905 | C,E,X | UAT | |
| Tramways de Salerne | 1909 | 1915 | | C,E,P | GF,UAT | |
| Tramways de Tunis | 1896 | 1901 | | X | | |
| Tramways d'Odessa | 1900 | 1913 | | A,E,P,R | | X=SGBEE |
| Tramways d'Orel | 1896 | 1915 | 1902 | E,P | | |
| Tramways Electriques en Espagne | 1900 | 1905 | 1902 | E,P,U | E,G,SGBEE,SOFINA | X=Sofina |
| Tramways et Eclairage de Koursk | 1896 | 1915 | 1901 | A,C,E,R,X | | |
| Tramways et Eclairage de Salonique | 1896 | 1918... | 1908 | C,E,X | GO | |
| Tramways et Eclairage de Saratov | 1905 | 1915 | 1908 | C,E,X | UAT | |
| Tramways et Eclairage d'Ostende-Littoral | 1900 | 1904 | 1901 | X | | |
| Tramways et Electricité de Bangkok | 1912 | 1918... | | A,C,E,X | CGE,E,GF,SGBEE,SOFINA,UT | |
| Tramways et Electricité de Smyrne | 1909 | 1918... | | E,X | TFBTE | |
| Tramways et Electricité en Russie | 1912 | 1913 | | A,C,E,P | E,SGBEE,SOFINA | X=SGBEE |

*A=aumento de capital;C=creación;E=electrificación;P=participación; R=reorganización;U=unificación;X= xestión

**CGE=Compagnie Générale d'Electricité (Francia);E=Economiques;EN=Engetra;G=Gesfürel;GE= grupo Empain;GF=grupo Fraiseur;GO=grupo Otlet;S=Secondaires;SGBEE= Société Générale Belge d'Entreprises Electriques; SOFINA=Société Financiere de Transports et des Entreprises Industrielles;TFBTE=Trust Franco-Belge de Tramways et d'Electricité;UAT=Union Anversoise de Tramways;UT=Union des Tramways.

Fonte: *Rapports e Brion et Moureau* (1995: 106, 131).

ANEXO III
Membros do Consello de Administración, 1896-1916

| | 1896 | 1897 | 1898 | 1899 | 1900 | 1901 | 1902 | 1903 | 1904 | 1905 | 1906 | 1907 | 1908 | 1909 | 1910 | 1911 | 1912 | 1913 | 1914 | 1915 | 1916 |
|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Allard, Josse | | | | | | | | | | | | | | | | | | C | C | C | C |
| Charlier, Charles | CD | CD | CD | CD | CD | CD | CD | CD | CD | CD | CD | C | C | C | CD | CD | CD | CD | CD | CD | CD |
| Cicogna, Carlo | | | | | | | | | | | | | | | | | | C | C | C | C |
| Creft, H. de | C | C | C | C | C | C | C | C | C | P | C | C | C | C | C | C | C | | | | |
| Dulait, Julien | C | C | C | C | C | C | C | C | C | C | C | C | C | C | C | C | C | C | C | C | C |
| Dupuich, Charles | C | C | C | C | C | C | C | C | P | | | | | | | | | | | | |
| Fraiteur, Armand | | | | | | | C | C | C | C | C | C | C | C | CD | CD | CD | C | C | C | C |
| Francqui, Emile | | | | | | | | | | | | | | | | | | P | P | P | P |
| Gienanth, Edmond de ⁸⁶ | P | P | P | P | P | P | P | P | | | | | | | | | | | | | |
| Goffinet, Edouard | | | | | | | | | | | P | P | P | P | VP | VP | VP | VP | VP | VP | VP |
| Guinotte, Louis | C | C | C | C | C | C | C | C | C | C | C | | | | | | | | | | |
| Heineman, Dannie | | | | | | | | | | | | | | | | | | C | C | C | C |
| Hulse, William S. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | CD | CD | CD |
| Jadot, Jules. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | C | C | C |
| Janssen, Albert | | | | | | | | | | | | | | | C | C | C | C | C | C | C |
| Likhatschew, Ivan | C | C | C | C | C | C | C | C | C | C | C | C | C | C | C | C | C | | | | |
| Matthieu, Jules | | | | | | | | | | | | | | | | | | C | C | C | C |
| Rolin, Jaequemyns | | | | | | | | | | | C | C | C | C | C | C | C | C | C | C | C |
| Smet de Naeyer, comte de ⁸⁷ | | | | | | | | | | | | | | | P | P | P | | | | |
| Thys, Edouard ⁸⁸ | | | | | | | | | | | C | C | C | C | C | C | C | | | | |
| Urban, Henry | | | | | | | | | | | | | | | | | | C | C | C | C |
| Wasseige, Albert ⁸⁹ | | | | | | | | | | | C | C | C | C | C | | | | | | |

P=Presidente; VP=Vicepresidente; CD=Conselleiro-Delegado; C=Conselleiro

NOTAS:

¹ En xeral, sobre a economía belga, Wee (1996), Wee and Blomme (eds.) (1997).

² Sobre o sistema financeiro belga, Kurgan (1992), Wee and Goossens (1991).

³ Sobre os grupos electromecánicos, en especial os alemáns, as súas imbricacións financieras e estratexias, Broder (1991), Feldenkirchen (1997), Hertner (1990).

⁴ A información que proporcionan as memorias é basicamente o balance, conta de resultados, Consello de Administración e breves comentarios sobre a marcha das principais sociedades participadas, figurando en anexo os ingresos das mesmas. Para superar as eivas deste tipo de documentación tennos servido de moita utilidade a obra de Brion et Moureau (1995).

⁵ En 10.000 accións de 100 francos, máis 10.000 accións de dividendo sen designación de valor. O capital social foi incrementado a 2 millóns en 1897, 5 en 1899, 10 en 1910 e 15,5 en 1912.

⁶ Para contextualizar a escala europea a evolución do transporte urbano tranviario, Mackay (1976).

⁷ A anterior eclosión tivo lugar nos primeiros anos oitenta, Martínez (1998). As crises bursátiles entre 1895-1913 serán pouco significativas, De Clercq (1992: 257).

⁸ A Compagnie Mutuelle Eau, Gaz, Électricité, ademais doutras eléctricas ubicadas en Rusia, ibidem.

⁹ Conselleiro delegado da Cie Auxiliaire Internationale de Chemins de Fer. Falece en 1904, sendo substituído por Charles Dupuich, morto en 1906.

¹⁰ 1858-1930, enxeñeiro de minas, presidente da Asociación de Enxeñeiros da Universidade libre de Bruxelles. A partir da súa experiencia como conselleiro delegado dos tranvías de Kazán (1893) e Belgrado (1894) especialízase na electrificación das redes tranviarias. Fundador e impulsor da Mutuelle, como xestor financeiro e administrativo e emprendedor de numerosas sociedades en todo o mundo. Coa colaboración de Likhatschew amplía e conquira novas concesións en Rusia. Pioneiro na extensión do negocio tranviario á produción eléctrica para alumeadado e tracción. Esfórzase en reservar para a industria belga os pedidos das súas filiais, co gallo de sustraer a Bélxica da dependencia da industria electromecánica alemana. Conselleiro tamén na Mutuelle, Eau, Gaz, Electricité. A partir da entrada en 1910 da Société Générale perde o control efectivo da Mutuelle de Tramways (Kurgan, Jaumain et Montens, 1996: 102-103).

¹¹ 1855-1926. Enxeñeiro eléctrico por Liexa. Cofundador e xerente en 1885 da sociedade Electricité et Hydraulique, absorbida en 1904 polos Ateliers de Constructions Electriques de Charleroi, empresa do grupo Empain que suministrará o material eléctrico das empresas participadas pola Mutuelle e na que Dulait será administrador (Kurgan, Jaumain et Montens, 1996: 256-257).

¹² Ex director dos Chemins de Fer Economiques e conselleiro delegado da Cie Mutuelle Eau, Gaz, Electricité.

¹³ Enxeñeiro de camiños, inspector do camiño de ferro Moscú-Brest-Litovsk, conselleiro real e intermediario na colocación de valores industriais rusos na bolsa de Bruselas.

¹⁴ Conselleiro na Société belge de Tramways, subholding creado pola Mutuelle.

¹⁵ 1839-1911. Enxeñeiro civil da Universidade de Liexa. Formado nas sociedades carboníferas do grupo Warocqué. Participa con Léon Somzée na creación a escala internacional de sociedades de servizos públicos (presidindo en 1897, por exemplo a SA du Gaz de Rio de Janeiro), entre elas a Mutuelle Eau, Gaz,

Electricité. Pertence, asimesmo, ao CA de empresas de fosfatos e ao Crédit Général de Belgique. De tendencia liberal progresista (senador por Charleroi en 1894-1900), é un avanzado reformista social (crea cooperativas obreiras, sociedades de socorros mutuos e de instrucción popular, tribunais de arbitraje, participación en beneficios, salarios en función da produtividade). Innovador tamén no eido tecnolóxico (máquina de extracción de expansión variábel, nas minas) (Kurgan, Jaumain et Montens, 1996: 334-335)..

¹⁶ En ausencia nas memorias dunha información anual pormenorizada da composición da carteira adoptamos como indicador da mesma os ingresos das principais sociedades desa carteira, reflexadas nas devanditas memorias. O contraste con algún ano no que hai datos da composición sumaria da carteira (cadro 7) amosa que existe bastante coincidencia entre ambas variábeis.

¹⁷ Neste país os investimentos belgas en transportes públicos en 1914 supuñan 211,5 millóns de francos, o 77,7% do total do investimento belga en Italia. Nunha mostra de 27 empresas de tranvías, o 82,8% dos conselleiros eran belgas (Dumoulin, 1981: 925, 934). Un esquema dos grupos belgas e as sociedades que controlaban en idem: 728, 924.

¹⁸ A explotación rusa de tranvías eléctricos ía uns 10-20 anos por detrás dos países máis desenvolvidos (Mckay, 1976). O primeiro tranvía eléctrico ruso, o de Kiew, inaugurouse en 1892. A fase de meirande expansión tranviaria en Rusia tivo lugar na primeira década do século XX, no que a rede tranviaria pasou de 421 a 1882 kms (Coopersmith, 1992: 75).

¹⁹ Os períodos non son todos quinquenais por non ser o número de anos disponíbeis múltiplo de cinco. O primeiro período ten só catro anos para coller antes de 1900, ano a partir do cal a información é máis sistemática; o último período escollido foi o quinquenio da Primeira Guerra Mundial, para que fose homoxéneo, por iso o anterior período ten só catro anos.

²⁰ A composición da carteira en 1913 segundo o número de títulos (445.306), que temos avaliado noutro traballo (Martínez, 1998), amosa diferencias cos datos aquí expostos, principalmente pola sobrevaloración agora de Latinoamérica, que habería que distribuir entre as restantes áreas. De feito nese ano a Mutuelle posúe só 5.025 accións dos Tramways de Buenos-Ayres, cando o número total de accións era, xa en 1887, de 127.000 (García Heras, 1994: 16). O número de países e de sociedades é de 17 e 49, respectivamente, o que indica que, aínda que incompleta, a mostra que manexamos de sociedades con ingresos é bastante representativa dos principais activos da Mutuelle.

²¹ A partir de 1900 a maioría dos datos veñen sistematizados en anexo ao final do Rapport; para os anos anteriores (e algúns outros nalgunhas sociedades) entresacámoslos do propio texto da Memoria. Nos anos da guerra os datos veñen nalgunos casos na moeda local, aplicamos o tipo de troco de Schneider, Schwarzer und Denzel (1997), *Währungen der Welt II und V*. Franz Steiner Verlag Stuttgart. En xeral para todos os valores monetarios e debido á imposibilidade de deflactar as series completas por mor da inexistencia de índices de prezos para o período da guerra, decidimos manexar os datos en francos belgas correntes.

²² O forte medro dos ingresos no período 1909-1913 débese basicamente á entrada en 1912 de Tramways de Buenos-Ayres como sociedade participada, que obtén uns ingresos en torno aos 70 millóns de fb anuais, o cal explica tamén o repunte na porcentaxe do sector tranviario. O notábel peso desta sociedade fai tamén que o nivel de ingresos se manteña durante a Primeira Guerra Mundial, no que inflúe tamén o efecto inflacionario. Sobre esta importante empresa, ver García Heras (1994).

²³ Para favorecer o control centralizado dos servicios técnicos e administrativos das sociedades filiais a Mutuelle adquiriu en 1898 a súa sede social na rúa do Marais de Bruselas.

²⁴ O alumado realízase maioritariamente mediante electricidade. Ao principio existe nalgunhas cidades, como Kazán, un sistema mixto, pero mesmo nestes casos os ingresos procedentes do gas son bastante inferiores (supoñen en torno ao 20% do total), estancados en valores absolutos e decrecentes porcentualmente.

²⁵ O monopolio parece desempeñar un importante papel no éxito destas empresas, pois sintomáticamente un dos principais negocios fracasados, a Tram-Cars de Munich, terá que ser liquidada en 1900 por non poder facer fronte á competencia.

²⁶ É o que sucede en Belgrado, por exemplo. En 1912 créase a Cie Auxiliaire d'Electricité de Nantes para xestionar, técnica e financieramente, a empresa tranviaria e a de alumado. Sobre esta sociedade, Brion (1990).

²⁷ En 1905 a tracción supuña o 21% da demanda eléctrica rusa (Coopersmith, 1992: 68).

²⁸ Mesmo cando a tracción é animal as vías soen construírse pensando na súa futura electrificación.

²⁹ No caso que nos ocupa, xa dende a primeira memoria se indica expresamente que os traballos de electrificación de sociedades recentemente adquiridas (como os Tramways de Kursk, Orel ou Kazán, por exemplo) se encargan á Société Electricité et Hydraulique de Charleroi que, como salientamos *supra*, foi fundada por un conselleiro da Mutuelle. Porén, nalgunha sociedade como Tramways Electriques de la Province de Salerne o material móbil adquiriuse á prestixiosa firma estadounidense Brill & Co.

³⁰ Este inicialmente tende a considerarse un subproduto da explotación tranviaria, pois aproveita o excedente de produción eléctrica das estacións creadas para os tranvías.

³¹ Nalgúns casos aplícanse reducións tarifarias aos grandes consumidores para conservar a súa fidelidade.

³² A primeira referencia expresa ao desexo de producir electricidade como forza motriz industrial aparece en 1910, como un proxecto para Nantes. Será precisamente gracias ao desenvolvemento do hinterland industrial desta cidade francesa que a demanda de forza cobrará importancia nos anos seguintes.

³³ Nas primeiras memorias salientáanse os numerosos casos de fortísimo incremento dos ingresos brutos (100% en varias cidades) a raíz da electrificación das liñas. Eran as liñas de maior pendente as máis favorecidas polo troco de tracción. Por outra banda, o incremento de velocidade que permitía a electricidade facía aos tranvías eléctricos máis competitivos fronte ao ómnibus ou os trineos en Rusia, permitindo en climas extremos como o deste país un regular funcionamento durante o crú inverno.

³⁴ É o caso do tranvía de Nápoles ao parque real de Capodimonte, o balneario e a praia de Dunkerque, a Exposición de Bruselas para a SA pour l'Exploitation de Chemins de fer Vicinaux ou o Tram-Car Nord-Midi.

³⁵ O seu capital inicial de 1 millón de francos foi incrementado a 2 millóns en 1897 e 5 en 1899. En 1895 emitiu 8 millóns en 16.000 obrigacións de 500 francos, ao 4%, en 1899 4.000 obrigacións nas mesmas condicións, 4.000 en 1900, 1.000 en 1901.

³⁶ A crise afecta sobre todo aos grupos máis recentes, con maior grao de descapitalización e cunha política máis arriscada de investimentos, caso da Cie Internationale de Tramways ou Les Tramways Reunis, desaparecidas entre 1902-1903. Verbo das fusións cómpre citar, en Alemaña, a absorción da Schuchert pola Siemens & Halske e a fusión da AEG e UEG, en Bélxica a fusión da AEG e Union Electrique e o intento de fusión entre a Sofina e a SGBEE (Brion et Moureau, 1995: 34; Hertner, 1990: 207-21).

³⁷ En Bialystok, por exemplo, a crise comercial provocou unha importante emigración obreira, coa conseguinte caída dos ingresos tranviarios. En Kiew e Odesa houbo folgas tranviarias e conflitos sociais. A inestabilidade política retrasou a adopción de decisións administrativas sobre o troco de tracción. Os gastos de explotación, en especial laborais e enerxéticos, tenderon a incrementarse.

³⁸ Para facer fronte a estas dificultades aprobouse a creación dun fondo especial de amortización, que en 1903 ascendía a 2 millóns de francos.

³⁹ Tamén se cita a crudeza dos invernos, que provoca interrupcións no servizo e dificulta as actividades económicas. Mesmo en conxunturas normais as condicións climáticas semellan xogar un papel bastante relevante na evolución dos ingresos. Na mesma liña inciden os conflitos sociopolíticos, como os da Rusia deses anos (crise económica, guerra contra Xapón) que desembocarán na revolución de 1905. No porto de Galatz (Rumanía) incide a prohibición de exportación de trigo en 1904 pola mala colleita.

⁴⁰ A resposta adoptada dende 1902 consistirá na consecución dunha importante redución de gastos, mediante avances técnicos e organizativos, coa conseguinte caída do coeficiente de explotación. Tamén se tratará de reanimar a demanda mediante reducións de tarifas.

⁴¹ Os Tramways de Tunis foron municipalizados o 1 de Xaneiro de 1902. Houbo discrepancias, dirimidas nos tribunais, encol da indemnización (anualidade a pagar polo concello á empresa durante 55 anos). Tamén en Odesa houbo tentativas de control municipal. En Kursk o servizo de alumado estivo interrompido durante longo tempo en 1904 por un litixio coa municipalidade. En 1905 o Tramway Electrique d'Ostende-Littoral pasou á Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux. Sobre as relacións entre concellos e concesionarios en Rusia, Coopersmith, (1992: 65-67). En xeral, sobre o debate na Europa prébelica encol da municipalización, Dogliani (1988).

⁴² Porén, hai que ter en conta que neses anos e debido á forte desvalorización bursátil o Consello adoptou a decisión de valorar os activos segundo a súa cotización e non polo prezo de compra.

⁴³ A crise afectoulle máis ao sector tranviario, sobre todo entre 1900-1902; os ingresos deste multiplícanse por 3 entre 1900-1905 mentres que os ingresos eléctricos fanno por 4,5 (en ambos casos para sociedades con ambas actividades). En San Petersburgo pásase en 1898-1903 de 54.164 lámparas conectadas a 295.258; en Kazán en 1896-1903 de 1.080 a 18.472. Este intenso medro fai que a demanda tenda a ir por diante da oferta, algo por outra banda bastante frecuente nas empresas privadas de servizos públicos.

⁴⁴ 1868-1914. En 1889 pasa a dirixir a casa de banca fundada en 1863 polo seu pai, que transforma ao ano seguinte en Casa Thys et Vanderlinden ao asociarse con éste. Entre 1897-1900 crea unha decena de empresas, a maioría de Amberes. En 1900 aporta a súa entidade financeira na fundación da Banque de Reports, de Fondos Publics et de Dépôts, un dos principais bancos de Amberes e do que será presidente. Impulsará a creación de preto de 80 compañías en todo o mundo, sobre todo tranviarias, financeiras e coloniais (Kurgan, Jaumain et Montens, 1996: 584).

⁴⁵ Axente de troco e industrial, falecido en 1927. Participa activamente na forte expansión do mercado financeiro belga de 1895-1900, con especial interese nos valores rusos (é administrador, entre outras sociedades, de Tramways d'Orel), moitos dos cales son o resultado de aporte de concesións polo financeiro Fernand Schmatzer. Ademais de conselleiro delegado na Mutuelle de Tramways entre 1902-1918, ostenta este cargo tamén na Mutuelle Eau, Gaz, Electricité. Na CCIE o grupo Nagelmackers posúe unha participación imporante. A CCIE realiza importantes investimentos en tranvías e empresas eléctricas de varios países, principalmente Rusia. As fortes perdas ocasionadas durante a revolución bolchevique motivarán a participación de Fraiteur no Comité de Defensa dos Intereses Belgas en Rusia e a posterior reorientación dos seus negocios cara sociedades metalúrxicas en Bélxica, aínda que mantendo fortes intereses eléctricos

internacionais. O grupo asina en 1929 un convenio de colaboración con Electrobél, que motiva que o seu fillo Paul se sente nos Consellos deste holding e de Intercom (Kurgan, Jaumain et Montens, 1996: 288-290).

⁴⁶ En substitución de Louis Guinotte, que dimite. A entrada de Fraiteur quizá estea relacionada coa ampliación de capital da Mutuelle de 1899 e a súa aposta decidida pola electrificación.

⁴⁷ Ten importantes participacións nos Economiques, na SGBEE, AEG-Union Electrique e Sofina.

⁴⁸ A Société Générale acomete serodiamente a internacionalización das súas actividades. Esta iníciase a fins do XIX. Até a Grande Guerra sería a primeira etapa, caracterizada polo predominio dos intereses industriais, o eclipsamento dos banqueiros na xestión da empresa e a descoordenación no cumio dirixente (Kurgan, 1972; Wee et al, 1997).

En 1907 compra 20.000 títulos da Compagnie Générale de Tramways de Buenos Ayres, negocio baixo control da Sofina. Ao ano seguinte toma unha participación na Cie Générale de Railways et d'Electricité, do grupo Empain. En 1909, por mediación dos grupos Thys e Fraiteur adquire un importante paquete na sociedade de electricidade de San Petersburgo. Finalmente, en 1911 toma a maioría nos Chemins de Fer Secondaires. Para as relacións entre Générale e Mutuelle, que resumimos aquí, ver Brion et Moureau (1995: 36-37).

⁴⁹ Feito reforzado, e manifestado, pola baixa cotización bursátil das súas accións de capital neses anos, sempre por baixo da par (ver anexo I).

⁵⁰ Facilitados basicamente polo Comptoir de la Bourse de Bruxelles (Firmin Lambeau e Charles Dietrich) (Kurgan, Jaumain et Montens, 1996: 103).

⁵¹ 2,5 millóns en 5.000 obrigacións ao 4% en 1909 e 5 millóns en 10.000 obrigacións ao ano seguinte.

⁵² A curto prazo esta operación non parece beneficiosa para a Générale, pois a acción da Mutuelle cotizábase a só 78 francos, pero lle permite facerse cun paquete maioritario da sociedade. Porén, cede á metade á Cie Centrale de l'Industrie Electrique, do grupo Fraiteur. Prodúcese, en consecuencia, unha reorganización do Consello de Administración, que presidirá Paul de Smet de Naeyer, director da Générale. Precisamente na asemblea xeral extraordinaria de 27/7/1910 modifícanse os estatutos, incrementando o número de administradores a once e o de comisarios a seis (o que duplicará os gastos xerais e de administración), que se reducirán a dez e cinco en 1912.

⁵³ En Maio de 1909 a sociedade Eclairage Eléctrique de Saint Petersburg, da cal Fraiteur era conselleiro delegado, solicita á Société Générale respaldo financeiro para constituir a Cie Générale Auxiliare d'Entreprises Electriques. Ésta pasaría a controlar a Société Russe de Saint-Petersbourg pour Installations Electriques. Deste modo, os belgas pasan a controlar dúas das tres empresas eléctricas da capital rusa, sendo a outra a xermanosuíza Société d'Eclairage Electrique de l'Année 1886 (Kurgan, Jaumain et Montens, 1996: 289).

O concello desta cidade esixía ás empresas eléctricas dende 1898 que os 2/3 do persoal técnico e dos materiais fosen de orixe local, o que estimulou aos grupos electromecánicos xermánicos a instalar alí sucursais (Hertner, 1990: 205). Neste senso, a Générale estaba ben preparada pois fundara en 1896, coa Société des Acieries d'Angleur, nesa cidade a Société Métallurgique Russo-Belge, o que lle permitiría superar os elevados aranceis rusos (Wee and Goossens, 1991: 124).

⁵⁴ As 55.000 novas accións foron suscritas a 135 francos, lixeiramente por baixo da cotización bursátil, con dereito preferencial aos antigos accionistas.

⁵⁵ Accionista tamén da Sofina e da SGBEE. A Banque Allard detentará un 4% da Mutuelle, fronte ao 20% da Générale.

⁵⁶ Representada por Emile Francqui, que substitúe na presidencia ao falecido conde de Smet Naeyer.

⁵⁷ Para maiores referencias a estes persoeiros, claves algúns deles na historia financeira belga e mesmo internacional do primeiro tercio do século XX, vide Kurgan, Jaumain et Montens (1996).

⁵⁸ Sería liderado polo enxeñeiro estadounidense William S. Hulse. En Xuño de 1914 a Sofina, os Economiques e a SGBEE deciden adquirir en Bolsa 3.000 accións da Mutuelle (un 2% do seu capital). A declaración de guerra impedirá esta operación.

⁵⁹ Como Tramways de Buenos-Ayres, Tramways et Electricité de Bangkok , Tramways et Electricité en Russie, etc. Ver anexo II.

⁶⁰ O período 1908-1912 é o de meirande actividade inversora dos grupos belgas nos tranvías e electricidade rusos. Este segundo pulo, logo da eclosión finisecular, caracterízase pola colaboración de grupos e a adquisición de explotacións máis antigas, principalmente alemanas (Brion et Moureau, 1995: 134).

Os investimentos belgas nos tranvías rusos entre 1909-1914 acadaron os 68 millóns de rublos, un 75% do investimento total no sector (Coopersmith, 1992: 76). Porén, o investimento belga en Rusia non se limitaba aos servizos públicos. En 1913 era o segundo inversor extranxeiro, tras Francia, e o primeiro industrial (Wee and Goossens, 1991: 124).

⁶¹ Porén, os conflitos balcánicos e a inminencia da conflagración mundial lévalle a desprenderse en vésperas da mesma dunha parte da súa carteira.

⁶² En Rusia o boom das eléctricas ten lugar a partir de 1908, Coopersmith (1992: 60).

⁶³ En Rusia en 1905 a distribución porcentual da produción eléctrica era a seguinte: alumeadado 52, industria 27, tracción 21; en 1913 pásase a 32, 39 e 29 (Coopersmith, 1992: 68).

⁶⁴ Os custos eléctricos rusos, con seren dúas ou tres veces maiores que en Berlín por exemplo, descenderon a unha quinta parte entre 1887-1912 (Coopersmith, 1992: 72-73).

⁶⁵ A estratexia parece insistir nunha contención dos custos, aínda que sexa ás veces en detrimento do servizo, para compensar a redución de tarifas que acompaña á electrificación e rebaixar así o coeficiente de explotación.

⁶⁶ Andazo de cólera en Nápoles, malas colleitas en Saratov, guerra nos Balcáns en 1912, etc.

⁶⁷ Na Rusia de 1914 33 centrais eléctricas alimentábanse con carbón, 24 con petróleo, 6 con madeira e 25 mixtas (21 con carbón), Coopersmith (1992: 63).

⁶⁸ Dureza do inverno que interrompía o servizo, retraía aos pasaxeiros e retrasaba a apertura da navegación, fluvial ou marítima, con repercusión no transporte tranviario; verán excesivamente caluroso ou chuvioso que incidía por exemplo na temporada de baños e diminuíu a demanda.

⁶⁹ En especial traballos municipais de contrucción de alcantarillado, como en Dunkerque e Galatz.

⁷⁰ Xusto en vésperas da Primeira Guerra Mundial asístese en Rusia a un movemento municipalizador nun momentos en que caducan moitas concesións de servizos públicos, de modo que a porcentaxe de concesións de servizos públicos cae dun 80% a un 55% entre 1900-1914 (Coopersmith, 1992: 91). Como exemplos podemos citar a municipalización de Gaz et Electricité de Kazán en 1914 ao caducar a concesión, as decisións nesa liña en Kiew e Kursk, ou as cargas suplementarias (redución de tarifas, etc) sobre a empresa na renovación da concesión de alumeadado en Orel ou nos Tramways de Riga. Tamén neses anos as dúas

principais cidades rusas, Moscú e S. Petersburgo, municipalizan os seus tranvías, pertencentes a unha empresa belga e á Westinghouse, respectivamente (Coopersmith, 1992: 76).

⁷¹ Sobre todo na produción de electricidade.

⁷² Por exemplo, mediante o emprego de motores diésel na central eléctrica dos Tramways et Eclairage Electriques de Saratov, aproveitando o baixo prezo do petróleo nesa localidade, que lles permite producir electricidade a menor custo que empregando máquinas de vapor ou turbinas. Idem en Kazán ou Orel.

⁷³ Nalgún caso como Bangkok as condicións resultan moi favorábeis para os concesionarios pois se estipula que ao final da concesión as instalacións permanecerán en propiedade da empresa.

⁷⁴ En Moscú o tranvía proveía máis do 20% do ingreso da cidade en 1913, en S. Petersburgo o tranvía supuña 2/3 dos ingresos das empresas municipais en 1911 (Coopersmith, 1992: 77).

⁷⁵ Existen pequenas disparidades nalgún ano respecto aos datos do Recueil Financier debido aos diferentes criterios empregados.

⁷⁶ Isto ven confirmado pola aseveración de Coopersmith (1992: 72) de que en Rusia os dividendos eléctricos fluctuaron, en 1890-1914, entre un 5%-8%, algo por riba do promedio do conxunto das sociedades extranxeiras.

⁷⁷ O valor nominal das accións pensamos que debe ser 100 fb, excepto Eclairage de Saint-Pétersbourg que debe ser de 500 fb, o que permitiría facer unha comparación máis homoxénea.

⁷⁸ Salientan os negocios de Bangkok (os ingresos entre 1914-1918 pasan de 4,9 a 7,3 millóns de francos) e Nantes (idem de 4,2 a 9,7, sobre todo pola electricidade). En Bangkok os principais problemas estriban na dificultade de aprovisionamento de material eléctrico e de pezas de recambio. Porén, os Tramways de Buenos-Ayres pechan con perdas os exercicios de 1917 e 1918, Eclairage Electrique de Rosario non distribúe dividendo nese bienio, en ambos casos debido ao forte incremento de salarios e do carbón.

⁷⁹ Dunha carteira valorada, a prezos de compra, o 31/12/1918 en 32.397.448 francos, os valores rusos representaban 13.241.292 francos, é dicir un 40,9%. Se se teñen en conta os adiantos efectuados ás sociedades rusas e os depósitos bancarios nese país o total dos intereses da Mutuelle en Rusia ascendía a 17.613.782 francos. A maiores, a Mutuelle era fiadora de empréstitos asinados polos Tramways de Kiew por 3,5 millóns de francos.

⁸⁰ Os Tramways Electriques de la Province de Salerne son cedidos en 1918 á Cie Centrale de l'Industrie Electrique. Tamén vendeu dous barcos á Cie Ottomane de Navigation du Golfe de Smyrne, así como toda a súa participación nesta sociedade.

⁸¹ Só se salvaron os Tramways de Bialystock, agora na República de Polonia, e algunhas explotacións dependentes de Tramways et Electricité en Russie. Meses antes o goberno provisional aprobara a reconversión das cinco principais empresas eléctricas de capital extranxeiro, permitindo no caso de Bélxica e Francia o mantemento da súa participación (Coopersmith, 1992: 106). Para a nacionalización bolchevique ver idem: 127.

⁸² Tamén as autoridades napolitanas aprobaron aumentos de tarifas, redución do canon e concesión de subvencións extraordinarias, para compensar a nova lexislación laboral. A elevación de tarifas en 1918 nos Tramways de Smyrne permitiu reducir os déficits de explotación anteriores.

⁸³ Galatz cos tranvías, Belgrado cos tranvías e a electricidade.

⁸⁴ Os grupos que participan na suscripción son, ademais da Générale, Paribas, Banque d'Outremer, Banque Allard, Banque Philippson & Co, Banque Jules Matthieu, SGBEE, Les Exploitations Electriques (filial francesa da SGBEE), Chemins de Fer Economiques e Chemins de Fer Secondaires (Brion et Moureau, 1995: 43).

⁸⁵ En realidade o subholding será a Cie Auxiliare d'Electricité de Nantes, fundada en 1912 e que xestionará as empresas de tranvías e alumado.

⁸⁶ Falecido en 1903.

⁸⁷ Falecido en 1913.

⁸⁸ Falecido en 1913.

⁸⁹ Falecido en 1911.