



El caso de la Barcelona Traction



Por Rogelio Pérez Bustamante

Catedrático de Historia del Derecho Universidad Rey Juan Carlos

El caso de la *Barcelona Traction* (Bélgica vs España. 1970) se ha convertido en un asunto célebre de la jurisprudencia internacional al iniciar la fundamentación del concepto de obligaciones *erga omnes*, posteriormente desarrollado con la aplicación de la noción de garantía colectiva por la jurisprudencia de la Corte Internacional de Justicia.

extranjero neutralizadas a través de importantes valedores políticos, en este caso de personajes como Cambó o Van Zeeland (J.L.Sureda. 1959).

En 1924 un grupo de financieros, principalmente belgas, adquirieron la preferencia concedida a una nueva compañía SIDRO (*d'Énergie Hydroelectrique de Societé Internationale*) emanada de SOFINA que sería controlada por Alfred Loewenstein, poderoso personaje que desapareció "al caer del cielo sobre el Canal de la Mancha", según se dijo textualmente, mientras volaba en un Fokker el 5 de julio de 1928, camino de Bruselas. (W. Norris. *The man who fell from the sky*).

La compañía realizaría una expansión monopolística tras vender todas sus operaciones de tranvías, quedando puramente con la producción eléctrica que llegó a proveer el 80% de la energía consumida en Barcelona y en Cataluña.

Pero la Guerra Civil española ocasionó un gran quebranto al apoderarse el Comité Central de Control Obrero de Gas y Electricidad de Cataluña de las empresas del ramo de su gestión, fondos y cuentas bancarias. La negligencia y la mala gestión de los años 1936-1939 hundirían a la compañía que no pudo levantarse, aún cuando el gobierno del General Franco autorizaría en 1939 a que la gerencia recuperase la empresa y restableciera los servicios eléctricos. Pero a pesar de las negociaciones realizadas para obtener el desbloqueo de los saldos existentes a favor de las empresas, éstos no prevalecieron y no se volvió a pagar interés o dividendo alegando el Gobierno español que las transferencias de moneda extranjera no podían ser autorizadas a menos que se demostrase que

Pero si esta dimensión jurídica internacional resulta significativa no lo es menos la compleja trama jurídica, política e histórica que se plantea en este célebre caso iniciado ya por una posición defensiva del catalanismo frente al control extranjero de su potencial económico, incrementada bajo las consecuencias, en todos los órdenes trágicas, de la Guerra Civil y finalmente resuelta bajo el Franquismo que entendió que hasta este caso llegaba la animosidad exterior. Ciertamente que los abogados y, particularmente, la Abogacía española desempeñaron un papel de gran interés profesional. Lo demás tiene muchas lecturas de lo cual tan solo podemos hacer hoy un breve recuerdo histórico.

La Sociedad "*Barcelona Traction Light & Power Company Ltd*" fue fundada en Toronto (Canadá) en 1911 bajo el impulso de F.S Pearson con la finalidad de realizar operaciones de adquisición de la producción eléctrica y de las comunicaciones –el tranvía– en y alrededor de Barcelona. Ya para

entonces se había producido una importante penetración del capitán alemán en la industria eléctrica española –R. Perpiña Grau–.

Entre sus adquisiciones se incluyeron una concesión permanente para la energía hidroeléctrica en el Ebro y otros ríos, con la finalidad de proveer de energía a la ciudad de Barcelona, intereses en otras empresas de electricidad del área y adquisición de la línea de tranvía Barcelona-Sarriá para la extensión a los centros industriales de Tarrasa y Sabadell, así como una importante inversión en la compañía belga *Les Tramways de Barcelone* fundada en 1905 y sus subsidiarias.

Pero todas aquellas inversiones pusieron muy pronto a la compañía en apuros al ser incapaz de resolver el pago de los intereses. Fue necesario realizar diversas operaciones de sustitución de renta en lugar de pagos de intereses entre 1914 y 1924, mientras, se producían las primeras reacciones nacionalizadoras del capital

eran para compensar las deudas que se presentaban de la importación genuina de capital extranjero en España.

En 1948 la Compañía Fenchurch Candidato Ltd. con la colaboración del financiero Juan March se ofreció a comprar los enlaces a bajo precio y poco después, tres sostenedores españoles solicitaron del Juzgado de Reus una Declaración que decretase a la compañía arruinada a causa del impago de los intereses de los enlaces. El 12 de febrero de 1948 el Tribunal declaró la quiebra de la Sociedad "Barcelona Traction" a petición de los acreedores cuyos créditos no habían sido satisfechos, despidiéndose a la gerencia y la dirección de la empresa y de las compañías subsidiarias. El Gobierno español informaría a los Gobiernos Británico y Canadiense que la quiebra era objeto de un procedimiento ante los Tribunales españoles competentes.

En 1952 el único licitador de la subasta pública para hacerse con la Barcelona Traction sería una compañía recién formada, Fuerzas Eléctricas de Cataluña S.A.(FECSA) quien, según se llegaría a decir, adquiriría sus activos por cerca del 1 por 1.000 de su valor verdadero, acordando compensar la deuda de la compañía.

Eminentes juristas emitieron informes sobre la enajenación de los bienes de la quiebra y la toma de administración de las sociedades filiales por los órganos de la quiebra (A. Polo; M. Ballbe; J. Guasp; R. Uría; A. García Valdecasas (1953). Manuel Escobedo Duato, Decano del ICAM y Presidente del Consejo General de la Abogacía publicaría un largo Dictamen que, en esencia, coincidiría con los anteriores.

Pero hubo también notorios abogados como José Larraz y Joaquín Garrigues que realizaron sendos Dictámenes por encargo de SIDRO y en contestación a las críticas y a un requerimiento



Cabe resaltar la presencia en el juicio de la *Barcelona Traction* de eminentes juristas españoles capitaneados por Antonio Rodríguez Sastre, y bajo la batuta de Manuel Escobedo, entre ellos: M. Castro Rial; J. Carreras Llansana; F. Castro y Bravo; A. Polo; M. Ballbe; J. Guasp; J. M. Gil-Robles; J. L. Sureda Carrión; R. Uría González; L. Prieto-Castro; M. Olivencia; J. Giron Tena; J. Garrigues; M. Escobedo Duato; M. Díez de Velasco y asimismo algunos otros grandes abogados españoles y muchos otros extranjeros que actuaron en ambas partes. Entre estos últimos quiero recordar que asesoró al Gobierno español, Paul Reuter, quien sería el artífice jurídico de la Declaración de 9 de mayo de 1950, el documento fundacional de las Comunidades Europeas y de la actual Unión Europea.

notarial, Garrigues aludiría al lamentable episodio de la quiebra, a la paralización de la quiebra y de los dos juicios declarativos sobre nulidad de la subasta de los bienes de la masa de la quiebra así como a la acción de responsabilidad dirigida contra los propios síndicos. En todo caso se puso en duda la actuación de la compañía al presentarse evidencias documentales de un cierto tipo de actividades de la empresa que pudieran ser consideradas fraudulentas abusando de la personalidad jurídica, quebrantando obligaciones contractuales o perjudicando fraudulentamente a terceros (Fabian Estape. 1957).

Hubo, no obstante, uno de los dictámenes que examinó el conjunto de las opiniones valorando las de una y otra posición que fue el citado del Sr. Escobedo y que avaló por completo la actuación de la Administración de Justicia Española entendiéndose que la pretendida e inexistente indefensión de la "Barcelona Traction" era un falso e insostenible argumento.

Los Gobiernos de Canadá, Gran Bretaña y Bélgica iniciaron

actuaciones ante el Gobierno y los Tribunales españoles para ejercer la protección diplomática de sus nacionales con intereses ligados en la sociedad quebrada. El Gobierno de Bélgica sostuvo que los órganos judiciales y administrativos españoles habían cometido actos internacionalmente ilícitos y presentó una demanda el 23 de septiembre de 1958 ante la Corte Internacional de Justicia tratando de ejercer la protección diplomática sobre el perjuicio sufrido por los nacionales belgas, personas físicas y jurídicas, accionistas de la sociedad quebrada. Pero era esencial determinar si las pérdidas, supuestamente sufridas por los accionistas belgas de la "Barcelona Traction", tuvieron como causa la violación de obligaciones de las que eran beneficiarios, así como el propio alcance de la protección diplomática.

El Gobierno Belga planteó su demanda el 23 de septiembre de 1958 iniciando negociaciones en 1961 que fracasaron, volviendo a la Corte Internacional quien rechazaría la cuestión del "ius standi" entendiéndose que la Sociedad se había constituido en Canadá y allí conservaba su sede, su contabilidad y el registro de sus acciones y que la "Barcelona Traction" no se había visto nunca reducida a una impotencia tal que no pudiera dirigirse a su Estado original, Canadá, para solicitar su protección diplomática y que ninguna regla del Derecho Internacional confiere al Estado nacional del accionista el Derecho, sino al Estado nacional de la Compañía para ejercitar la protección diplomática con el fin de buscar una compensación.

La Corte rechazaría la demanda belga por 15 votos a 1 en el juicio que se haría famoso de 5 de febrero de 1970. En julio de 1974 la empresa y sus activos serían vendidos judicialmente bajo la supervisión del Tribunal Supremo de Ontario y en agosto de 1974 la Compañía sería cancelada en el listado de la Bolsa de Londres.