

# DON EDUARDO MARISTANY Y GIBERT

## MARQUES DE ARGENTERA (1)

Por FRANCISCO WAIS SAN MARTIN

Ingeniero de Caminos

La figura de D. Eduardo Maristany va unida, en toda su fecunda y dilatada vida profesional, a la de los ferrocarriles españoles, y muy especialmente a los de Cataluña. Cuando se hable de lo que fueron nuestros caminos de hierro desde los últimos veinte años del siglo pasado hasta el de la creación de la RENFE, será difícil que, en uno u otro de sus aspectos, no aparezca relacionada con ellas la personalidad de Maristany, alma un día de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante, que, con la del Norte, constituyó el grupo de las dos grandes que tenían en sus manos casi las dos terceras partes de la red de vía ancha.

En la del Norte, que hasta 1908 sólo había tenido directores franceses, llegó a serlo en ese año D. Félix Foix y Merino; en la seguida, casi al mismo tiempo, D. Eduardo Maristany y Gibert, ambos ilustres Ingenieros de Caminos. Las actividades de aquél se escapan con frecuencia de las específicas de su carrera porque es un apasionado de las bellas artes, y en algunas, como la pintura y las gráficas, su erudición es manifiesta, y la revela en numerosos escritos; las del segundo siguen siempre al ferrocarril, y sobre él se desarrollan. Algún día dedicaremos un recuerdo a D. Félix. Hagámoslo hoy respecto a D. Eduardo, más antiguo en su servicio a los ferrocarriles.

Nació el 26 de diciembre de 1855 en Barcelona, gran capital que, en medio de su progreso industrial, se abría entonces al nuevo medio de transporte. Fue creciendo en el seno de una familia acomodada, más bien en la opulencia. Su abuelo materno, D. Manuel Gibert, era presidente del Consejo de Administración del Barcelona a Mataró, que en aquel tiempo se extendía por el litoral, mirando a la frontera. Don Manuel vivía en casa propia, en lo que eran aún afueras de Barcelona, esquina al comienzo del paseo de Gracia, más allá, por tanto, de las murallas, que estaban desapareciendo y se habían extendido por las Rondas. Largo trayecto tenía que recorrer para bajar al paseo de Colón, donde estaban las oficinas del Mataró, en el edificio aporricado que había construído Xifré. Allí departían los propulsores del ferrocarril,

que crecía, lo mismo que otros que partían ya de la urbe, alrededor de la que se iba dibujando la estrella de las nuevas vías de comunicación.

Maristany acusó pronto su inteligencia y laboriosidad. A los diecisiete años fué licenciado en Ciencias, al mismo tiempo que se preparaba para su ingreso en la Escuela de Ingenieros de Caminos. El título de esta carrera lo obtuvo en 1881, y, al regreso a su hogar, el ambiente de los suyos y su propia inclinación lo llevaron al servicio del Estado en la División de Ferrocarriles, cuya Jefatura estaba en Barcelona. Allí se fué formando como Ingeniero, y creciendo su vocación, a la vez que alrededor de ella encontraron sus sentimientos donde enlazarse con otras para formar familia, pues se casó a poco con una hija del que era jefe de aquella División, D. José Benito.

De esta etapa, que duró escasamente cuatro años, es su libro sobre *Enclavamientos entre señales, agujas y otros aparatos de vía*, obra de carácter general y de definición de principios acerca de materia que, con escasa aplicación hasta esos tiempos en España, había de tenerla en lo futuro. De carácter parecido y de la misma época fueron otros libros que tratan de *Enclavamientos sistema Saxby y Farman*, viejos sistemas predecesores de los que luego llegaron a extenderse por nuestros ferrocarriles; y del Block-System, que había de tardar en hacerlo. Escribió también sobre frenos continuos y otras cuestiones relacionadas con la seguridad de la circulación.

No tardó mucho en dejar el servicio del Estado para entrar en el de una Empresa privada, que fué la del Tarragona a Barcelona y Francia, conocida por la T.B.F., en la cual cimentó su fama de gran ferroviario. Hizo su ingreso en junio del 85, como Ingeniero jefe de la Construcción y Estudio de nuevas líneas, y había de ser en este cargo su gran obra de prueba la del túnel de Argentera. La Compañía del T.B.F. existía desde el 75, en cuyo año se creó sobre la base de las dos que habían recogido a lo largo del tiempo, las antiguas pequeñas de la estrella barcelonesa. Se obtuvo así lo que ya pudiera llamarse la Red Catalana, que tenía enfrente, por pertenecer a distinta Empresa el ferrocarril de Zaragoza a Barcelona por Lérida, e iba a tener también el nuevo entre esas dos capitales, pasando por Caspe, que se estaba construyendo por la Compañía llamada de Los Directos. Pero no llegó éste a ser rival de los del T.B.F., pues se fusionaron las dos Compañías en 1866, cuando

(1) Esta biografía fué publicada en el núm. 43 del *Boletín Informativo* que edita el Instituto de Ingenieros Civiles de España, de quien recabamos la oportuna autorización para insertarlo en nuestras columnas, seguros de que habrá de ser leído con agrado el interesante trabajo de nuestro querido compañero Sr. Wais.

lo realizado en la construcción de la nueva línea de Zaragoza a Barcelona por Caspe era escaso, reservando así ocasión para intervenir en ella, empleando todo su saber y su trabajo, el nuevo Ingeniero jefe de la del T.B.F., que no era otro, como hemos visto, que el propio D. Eduardo Maristany.

\* \* \*

El túnel de Argentera — de *argent*, plata, metal precioso, quizá encontrado en la entraña del monte perforado — era una de las obras más importantes de la nueva línea de Los Directos. Se llamaba Compañía de los Ferrocarriles Directos de Madrid y Zaragoza a Barcelona la que construía el de unión de estas dos últimas capitales, pasando por Escatrón y Caspe; el otro directo era, sin duda, el ya construido de Madrid a Zaragoza. El nuevo resultaba de la soldadura de varias concesiones de pequeñas líneas, empezando por el de Zaragoza a Escatrón, propiedad de una Empresa que existía de años antes y que, por cierto, en 1871 había emitido obligaciones por medio de unos curiosos títulos que llevaban consignado su valor en tres idiomas y en las correspondientes monedas de los tres países, que eran reales de España, francos franceses y libras esterlinas, con las envidiables equivalencias de 1 900 reales, 500 francos y 20 libras esterlinas.

La construcción del túnel de Argentera, de cuatro kilómetros, estaba empezada al encargarse de ella Maristany, el año 1887, y había pasado por varias vicisitudes y dificultades. Las primeras obras databan de 1883, y desde que intervino el T.B.F. hasta su terminación sólo pasaron tres años, que fueron de prueba para el Ingeniero jefe que las dirigió, Don Eduardo Maristany desarrolló en ellas un trabajo intenso, coronado por la publicación de uno de sus libros fundamentales y más extensos, que llamó *El túnel de Argentera*, y constituye un minucioso tratado, compuesto de seis tomos, tres de ellos de texto y tres de láminas. Cualquiera que sea el valor que se dé a este monumental libro, se encuentra en él, por de pronto, un claro exponente de las cualidades que su autor había de poner de manifiesto también, más tarde, en los altos puestos que llegó a ocupar; cualidades de inteligencia, laboriosidad, previsión, método, celo, ponderación, cuidado de los detalles...

En 1895, Maristany, de Ingeniero Jefe de la Construcción en la Compañía del T.B.F., pasa a serlo del total Servicio de Vías y Obras, en cuyo nuevo cargo tampoco le falta tiempo para entregarse a su afición a la escritura, y son de entonces sus artículos en la REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS para dar a conocer "Datos estadísticos sobre los cimientos de varios puentes de la línea directa de Madrid a Barcelona". Aparecen en los números de junio, julio y agosto de esa Revista, y son recogidos luego en un folleto.

No permaneció mucho en ese nuevo cargo, pues en 1898 fué nombrado Director de la propia Com-

pañía del T.B.F., que ya estaba en tratos con la de M.Z.A. para enlazarse y constituir entre las dos una sola Empresa. Se alcanza esto a poco, después de largas y complicadas negociaciones, y en 1899 Maristany ya pertenece a la Compañía de M.Z.A.; es su Administrador comisionado y del Comité de esa Compañía en Barcelona, iniciándose así la etapa de las dos redes de M.Z.A., la llamada antigua y la nueva, la catalana, que, en verdad, tenía un origen, con el Mataró, tanto o más antiguo que la otra con el Aranjuez. A esa red catalana se entregó Maristany con todas sus facultades, desde una altura que le permitió abarcar el conjunto de los aspectos técnicos y administrativos y desarrollar un trabajo para el que había podido hacer antes acopio de conocimientos y de experiencia.

Llamó su atención en esta labor, entre otros aspectos, el que pudiéramos considerar como un antecedente de los enlaces ferroviarios de Barcelona, pues a tal equivalía el plan de aquellos tiempos para ampliación y extensión de las estaciones de la capital. Quedaban en una mano desde la fusión, en 1898, todas las que antes pertenecían a distintas Compañías, y era la ocasión para pensar en grandes planes a desarrollar en años sucesivos, sobre la base de ampliar el servicio de viajeros en las instalaciones céntricas y llevar hacia los suburbios las de mercancías de pequeña velocidad, las de apartado y las de clasificación de trenes. En 1902 se pone en servicio el apeadero del Paseo de Gracia. Desde este año al de 1905 se abrieron las estaciones de Pueblo Nuevo y Bogatell, y a medida que se contaba con recursos financieros, prosiguen los trabajos que trajeron la terminación, en 1917, de la estación de Morrot, más tarde la de La Sagrera, etc. Se vivía en un período en que el tráfico iba en aumento, con aflujos que el ferrocarril podía recoger en su totalidad, pues la carretera no competía apenas y la aviación no había aparecido. Las Compañías colocaban fácilmente sus emisiones, y con su producto se podían acometer mejoras en las instalaciones y en el equipo. La industria ferroviaria catalana estaba ya formada, después de muchos años de su comienzo, como aquellos del cincuenta y tantos, en los que las casas inglesas enviaban materiales a Girona Brothers para construir vagones, y en los que nace La Maquinista Terrestre y Marítima. La Red Catalana se vale de ellas y va progresando en todos sus aspectos, bajo la mirada de Maristany, que ha llegado a sus cincuenta años, y con plenitud y madurez se entrega a los ferrocarriles que tuvieron origen con aquel pequeño de Mataró, el de la presidencia de su abuelo.

\* \* \*

En 1905 se celebra en Washington una de las sesiones del Congreso Internacional de Ferrocarriles y a ella va a asistir Maristany. Prepara su viaje, al partir, coincide en París con el que era President

de la Compañía de M.Z.A., el ilustre político don Francisco Silvela, que le habla de su curiosidad por las impresiones que traiga de América del Norte y de sus ferrocarriles. La promesa que le hace Maristany de complacerle no puede cumplirse, porque a poco, en mayo de ese año, fallece Silvela en Madrid, y es así como, con todas sus notas y observaciones, compone Maristany su libro titulado *Impresiones de un viaje a los Estados Unidos*, que dedica a la memoria del que había sido su Presidente.

No pretende D. Eduardo con este pequeño libro descubrir lo que son los caminos de hierro de aquel progresivo gran país, sobre los que él mismo señala las fuentes, que son obras de otros Ingenieros que antes que él los estudiaron. Se trata sólo de impresiones; pero, como en todos sus trabajos, domina en ellos la minuciosidad y la extensión, pues empieza refiriéndose a los trazados y explanaciones, y pasa después revista a todo lo del ferrocarril: vía y obras, material, señales, estaciones, depósitos, pasos a nivel, organización, explotación, régimen comercial, personal..., todo. Dedicar sus comentarios, muchas veces, a establecer comparaciones de lo nuestro con lo que allí ve. Habla, por ejemplo, de la organización y del personal, y al señalar sobre éste la mayor libertad que se da en Norteamérica a la iniciativa de los empleados y atribuirle, en parte, a la manera de haberse formado las grandes Compañías, por la unión de varias pequeñas, alude a que este mismo criterio de relativa independencia presidió en la Compañía de M.Z.A. al unirse a ella la del T.B.F., que quedó constituyendo por muchos años la Red Catalana, con explotación propia.

Del mismo 1905 es el comienzo de otro de los grandes libros de Maristany, dedicado a la Conferencia Ferroviaria de ese año, convocada por el Gobierno entre los organismos y elementos más representativos de la economía del país, para buscar soluciones a un problema que ya preocupaba y era objeto del comentario público. Durante muchos años, mientras los ferrocarriles tuvieron el monopolio del transporte, la cuestión de las tarifas, que siempre parecían altas, constituyó tema de reclamación contra las Empresas concesionarias de la explotación, a las que esta palabra se aplicaba malévolamente y con significado de ansia de unas ganancias que, verdaderamente, nunca fueron excesivas, ni mucho menos, y que durante bastante tiempo difícilmente les permitieron atender a sus cargas financieras. No fué sólo en nuestro país donde las Compañías concesionarias fueron blanco de la crítica y animadversión, pero seguramente es aquí donde más se manifestaba la violencia. Varias veces, pasados los primeros tiempos del establecimiento de los ferrocarriles, tuvieron los Gobiernos que dar satisfacción a las reclamaciones y campañas, acudiendo a consultas e informaciones, como se hacía en 1905 con esta Conferencia. La convocaba un Real Decreto de 7 de julio de ese año, en el cual un amplio y altisonante preámbulo hablaba de la demanda que la

opinión hacía de "una revisión fundamental de las tarifas y de los servicios del transporte por ferrocarril", fijando luego en la parte dispositiva una fecha perentoria, la del 24 del mismo mes, para la reunión. Naturalmente, en pleno verano y dentro de las imperiosas vacaciones, la reunión fué aplazada, dando tiempo a D. Eduardo Maristany para empezar la crítica del Decreto y de sus causas, con un estudio profundo del problema, que había de dar motivo a uno de sus libros más famosos, publicado posteriormente en seis tomos en cuarto, bajo el título de *La Conferencia Ferroviaria de 1905*.

Maristany seguía en su plenitud por esa fecha, y su entrega, su devoción, como él confesaba, a las cuestiones ferroviarias, lo habían preparado de largo tiempo atrás para la lucha y para acometer esa obra que venía a ser un curso de explotación comercial sobre los ferrocarriles españoles. A todo esto, la Conferencia, que como tal no llegó nunca a serlo, tuvo su desenlace con el nombramiento de una Comisión permanente que duró varios años, durante los cuales fué muriendo poco a poco. No faltó quien pensase que el Real Decreto había constituido una válvula de expansión y una maniobra política de un traveso, y por entonces novel, Ministro del Gobierno liberal que se acababa de formar bajo la presidencia de Montero Ríos.

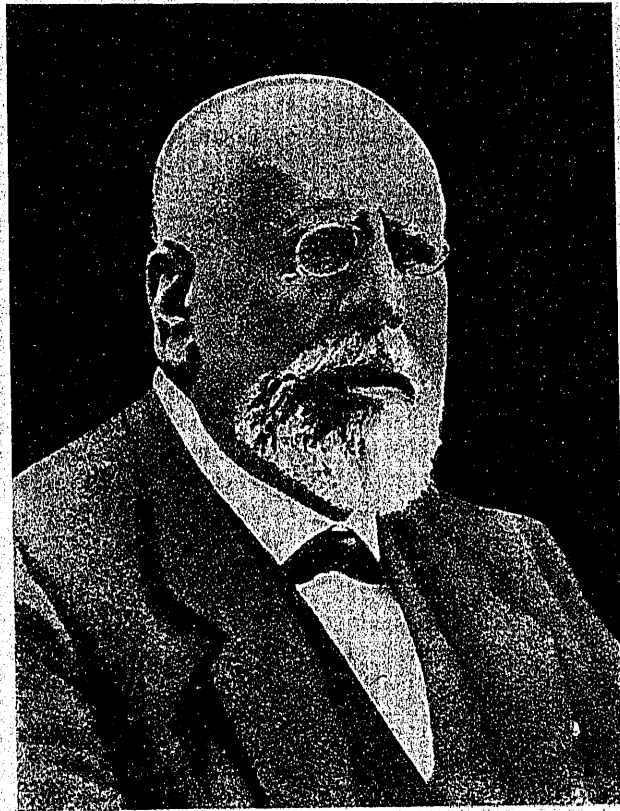
El prestigio que con sus estudios y actuación al frente de la Red Catalana fué ganando Maristany, lo llevó a la Dirección General de toda la Compañía de M.Z.A. en 1908.

\* \* \*

Tenía ya considerable importancia el tráfico ferroviario en aquella época, y la red española, definida con sus grandes y pequeñas arterias, progresaba y mejoraba en sus instalaciones y material. No era la Compañía de M.Z.A. la que menos lo procuraba, y al frente de ella, Maristany estimula y anima los avances técnicos. Se presenta por primera vez ante el Consejo de Administración cuando éste se reúne el 28 de febrero de 1908, y colabora en ese Consejo, en el que participan figuras tan destacadas de la vida española como Pidal, Dato, Alvarado, Bauer... Nombra Director adjunto a D. Ramón Peironcely Elósegui, Ingeniero de valía, que era Subdirector de la Red antigua, y completa su equipo con otras designaciones. Subsiste la Red Catalana con independencia, pero se apunta ya la idea de integrarla en la Antigua, como lo pone de manifiesto que el Servicio de Tracción se unifica en ambas. Muchos años tardaría en llegar esto para todos los servicios, en producirse la fusión general que Maristany no concibe sino como fruto de una evolución lenta. De esta idea suya acerca de la independencia y de los procesos evolutivos habló en su libro, que ya hemos citado, de *Impresiones de un viaje a los Estados Unidos*, en el que incluso cita el caso de la Red Catalana. Esta, en efecto, permanece

independiente, hasta que en 1925 se inicia el paso decisivo hacia su unión con la Red Antigua, que no llega a ser total hasta el año 36. No fué otro el criterio de conservación de las organizaciones tradicionales, aunque relacionadas bajo un mando único, el que presidió al crearse en Francia e Inglaterra, no hace mucho tiempo, sus redes nacionales.

La misma o parecida tarea le espera al finalizar la guerra europea, por el cambio de coyuntura que ésta trajo. Las tarifas seguían siendo insuficientes, aun a pesar de la tardía y escasa autorización de aumento de 1918, y las instalaciones, escasas para atender a la circulación y a su crecimiento. Sale al público el planteamiento del que se llama problema



Don Eduardo Maristany en sus últimos tiempos.

En la Compañía de M.Z.A., como en las otras grandes españolas, los años que siguieron al 1908 fueron de relativa prosperidad, de desarrollo de sus medios, y en tal situación las cogió la guerra del 14, que con el desbordamiento del tráfico, y en general del servicio, que por aquél venía empujado, las colocó en situaciones de verdadero aprieto. En el aspecto comercial, cambia la cuestión de las tarifas, y las que a los usuarios parecían grandes cuando la Conferencia de 1905, pasan a ser a todas luces insuficientes, y crean a las explotaciones apuros financieros de los que difícilmente van saliendo. Las Compañías tienen entonces que defenderse, y la bandera la lleva muchas veces D. Eduardo Maristany, que ya no escribe libros, porque sus actividades se lo impiden, pero que, en folletos y en campañas diversas, no debe de dejar mucho tiempo quieta a la pluma.

ferroviario, que sucesivos Gobiernos estudian, sin resolverlo, en tanto las Compañías se defienden.

En 1918, Maristany llevaba diez años de ejercicio al frente de toda la Red de M.Z.A., durante los cuales supo ganarse en la Antigua el afecto que le tenían sus subordinados de la Red Catalana, y resulta de este mando que el hombre atractivo, que desde lo alto de su prestigio se hace respetar y querer, merece que el personal de su Compañía se haga eco de un sentir general y se adelanté a pedir al Rey la concesión de un título nobiliario que recuerde uno de sus principales trabajos como Ingeniero. Tal fué el origen que tuvo el Real Decreto de 3 de junio de 1918, que le hacía Marqués de Argentera.

Por entonces, las Compañías tenían en pleno desarrollo sus instalaciones y su material, pero ya la facilidad de sus emisiones se empezaba a resentir y

necesitaban el auxilio del Estado para proseguir sus mejoras. La del Norte acomete una de las suyas de mayor trascendencia, que fué la de las electrificaciones, empezada por la del Puerto de Pajares. La anima en esa Compañía otro ilustre Ingeniero de Caminos, D. José Moreno Ossorio, Subdirector cuando las electrificaciones empiezan, más tarde Director adjunto y luego Director y Presidente del Consejo de Administración. La de M.Z.A. no sigue el mismo camino. ¿Tiene distintos problemas que la del Norte? No es hora de enjuiciarlo, pero el caso es que lo mismo en esto de las electrificaciones que en la extensión de las dobles vías, su trayectoria no fué paralela, como lo era el esfuerzo que las unía para defender un negocio agobiado por la insuficiencia de las tarifas y la ya cercana caducidad de las concesiones. Al fin, el problema ferroviario, que preocupaba desde el fin de la guerra europea, encuentra un nuevo cauce con el Estatuto de 1924, al que las Compañías se rinden, no sin preocupación y recelo.

La autoridad de Maristany continuó siendo grande y no dejó de pesar en todo, como cuando en 1928 un intento de verdadera trascendencia parecía conducir nada menos que a la transformación del ancho de la vía. En dicho año, durante la dictadura del General Primo de Rivera, una disposición del Gobierno ordenaba que en la línea de Barcelona a la frontera francesa de Puigcerdá, se estableciese el ancho de vía internacional, en sustitución del normal que teníamos en España. Obedecía a una petición del Consorcio del Puerto Franco de Barcelona, que invocaba las ventajas del paso directo, sin transbordo, de nuestro país al vecino. Con este motivo, se puso sobre el tapete la cuestión de los inconvenientes de nuestro ancho de 1,67, que los Subercase y Santa Cruz nos legaron, con su famoso informe de 1844, hablandose

incluso de si sería aún tiempo de una transformación más amplia. La opinión de Maristany fué contraria, como la de las Compañías en general, y la medida de tanta importancia, que incluso en la corta línea de Puigcerdá quedó sin ejecutar, después de algunos proyectos y pequeñas obras, abandonada.

Por ese año de 1928, Maristany empezaba a declinar. Su estado general era bueno, pero un defecto de la vista que llevaba años molestandole, se había exacerbado y crecían unas cataratas, de las que al año siguiente se tuvo que operar. Encuentra en don Eduardo Alfonso, ilustre Ingeniero Industrial y Director adjunto a la sazón, una ayuda poderosa, y en un tono menor, después de tanto trabajar y batallar, transcurre el resto de su vida ferroviaria, hasta que en 1934 solicita su jubilación. "La Compañía de M.Z.A. está hoy de duelo", empieza diciendo el Presidente del Consejo de Administración al reunirse el 27 de septiembre de ese año y dedicar la sesión exclusivamente al cese de Maristany, "cabeza y brazo" de la Empresa. Se va con todos los honores, concedidos por parte de la Compañía y del Ministerio de Obras Públicas, y en su Barcelona querida, formando parte del Comité que en esa capital aún subsiste, le encuentra nuestra guerra. Logra abandonar entonces la zona roja, y en San Sebastián pasa el trágico paréntesis, regresando luego a Barcelona, junto a sus primeras creaciones. Cerca de donde existió la primitiva pequeña estación del Mataró, se alza la grande actual llamada de Francia; la avenida que pasa por delante lleva su nombre, de Marqués de Argentera... Entre tantos recuerdos, y alternando la estancia entre la capital y su finca de Sollers, ve llegar sus últimos días. Tenía cerca de ochenta y seis años cuando ocurre su fallecimiento, el 5 de mayo de 1941.