

**BARCELONA – PORTBOU:
125 AÑOS DE HISTORIA**

Carlos Guasch

Comisión Organizadora

**125 ANIVERSARIO DE LA
CONEXIÓN FERROVIARIA INTERNACIONAL
POR LOS PIRINEOS ORIENTALES**

Barcelona – 2003

Comisión Organizadora

**125 ANIVERSARIO DE LA
CONEXIÓN FERROVIARIA INTERNACIONAL
POR LOS PIRINEOS ORIENTALES**

1. LOS ANTECEDENTES

1.1. LOS PRIMEROS PASOS HACIA UN OBJETIVO NATURAL

Tras la inauguración de la primera conexión ferroviaria hispano-francesa a través del enlace Irún-Hendaya, tendrían todavía que transcurrir unos cuantos años hasta que fuera una realidad el segundo enlace internacional con el vecino país a través —esta vez— de los Pirineos Orientales.

Pero si la primera de ellas fue fruto de un planteamiento global desde el primer momento, como consecuencia de la construcción de la línea general entre Madrid e Irún por parte de la Cía. de los Caminos de Hierro del Norte de España, la segunda llegó a su materialización tras un inmenso cúmulo de propuestas encontradas, rivalidades, negociaciones y acuerdos en los que tomaron parte activa tanto las distintas partes implicadas como la propia Administración. Ello obedeció a que mientras la línea del Norte respondía a la inversión de capital foráneo, de fácil realización en los mercados internacionales, la red ferroviaria en Cataluña tuvo que ir materializándose mediante la construcción de pequeños tramos para cuya construcción fuera posible levantar el capital necesario sin desbordar la capacidad inversora del accionariado autóctono.

De lo que no cabe duda es de que el ánimo por hacer posible la citada conexión ferroviaria nororiental estuvo presente en Cataluña desde bien poco después de la inauguración del primer ferrocarril peninsular entre Barcelona y Mataró. Como fruto de la deseable y natural prolongación

de la línea, la conexión con Francia fue contemplada desde los primeros momentos. A dicha pretensión de carácter intrenacional no serían tampoco ajenas las líneas de Granollers ni de la de San Juan de las Abadesas, a donde quería llegarse para surtir el mercado catalán del carbón del Pirineo como medio de obviar la esclavitud del carbón importado de Inglaterra. Tales planteamientos de expansión respondían tanto a una necesidad político-social, como una forma de asegurar el debido rendimiento a los capitales tan sacrificadamente invertidos en las primeras líneas construidas, cuya escasa longitud comprometía la obtención de unos rendimientos acordes con el sacrificio llevado a cabo.

Sin embargo, correspondiendo a la Cía. del F.C. de Mataró cualquier ventaja en el tiempo por lo que al alcance de la frontera se refería, pronto se vería su propósito afectado por elementos decisivos. Si bien la concesión y el inicio las obras había tenido lugar mucho antes, no sería hasta el 10 de Enero de 1857 cuando entrara en explotación el segundo tramo (hasta Arenys) de la línea que había de continuar hacia Francia. Cuatro años enteros de polémicas en torno a la instalación de la vía férrea en la playa de Mataró supusieron, no sólo un considerable retraso en el proceso, sino la pérdida de la hegemonía que a este respecto ostentaba frente a otras opciones. Así, mientras ésta hacía frente a semejantes e interminables contratiempos, la del F.C. del Norte, tras concluir y poner en servicio el tramo entre Barcelona y Granollers, había postergado su inicial y prioritario interés por dirigirse desde aquella población a San Juan de

ESCRITURA DE SOCIEDAD

REGAMENTO

COMPANIA DEL CAMINO DE HIERRO

BARCELONA A MATARÓ



BARCELONA,
IMPRENTA DE DON JUAN OLIVERES,
CALLE DE ENRIQUE LLOREN, N.º 53.
1862.



Ceremonia inaugural de la línea Barcelona-Mataró en 1848

las Abadesas en beneficio de la opción de hacerlo hacia Gerona y la frontera francesa. El conflicto estaba planteado.

Pero si el dinamismo observado por la Cía. del F.C. del Norte daba finalmente lugar a la presentación en el Congreso el proyecto de ley proponiendo la concesión a ésta de la línea de Granollers a Gerona, la Cía. del F.C. de Mataró decidía actuar rápidamente. Si bien hasta entonces lo había hecho con cierto retraso, la conciencia de que la aprobación del citado proyecto de ley comprometería sus expectativas de prolongación hacia la frontera, la hizo ser mucho más contundente. Mediante la agitación de los pueblos marítimos por los que debía discurrir la línea hacia Gerona y Francia y una intensa campaña de prensa, se consiguió que se multiplicaran las exhortaciones al Congreso y al Gobierno para que el proyecto aprobado fuera el de la línea planteada por el litoral y no por el interior.

La dura reacción observada por la Cía. de Mataró y el consiguiente apoyo generado en su favor consiguió paralizar la tramitación parlamentaria del expediente de concesión instado por la de Granollers.

1.2. LA CONCESIÓN DEL EMPALME A GERONA

No cabía duda de que se había llegado a un punto de difícil resolución. Ninguna de ambas Cías. podía permitirse renunciar a sus propósitos de prolongación. Ante la perspectiva de entrar en una dura fase de enfrentamiento, ambas Cías. se vieron forzadas a considerar la posibilidad de un entendimiento al respecto. Tras

diversas conversaciones, se llegó a la formulación de un convenio según el cual, éstas renunciaban a la concesión en exclusiva de la línea hasta Francia y acordaban prolongar sus líneas hasta un punto de empalme entre ambas. De allí en adelante, la línea sería única y común.

Reanudados los trámites parlamentarios bajo las nuevas premisas, era presentado en el Congreso un nuevo proyecto de ley que recogía el peculiar planteamiento acordado. Poco después -el 15 de Julio siguiente- era éste aprobado por el Congreso, concediéndose a las Cías. de los ferrocarriles de Mataró y de Granollers, la prolongación de sus líneas (la de Mataró lo haría desde Arenys a donde ya llegaba) hasta un punto de empalme, desde donde se debería continuar hacia Gerona, Figueras y la frontera.

1.3. LA CONSTRUCCIÓN DE LAS LÍNEAS HASTA EL EMPALME

Por R.O. de 26 de Febrero de 1858 se otorgaba a la Cía. de Mataró la concesión del tramo entre Arenys y el Empalme, determinándose el plazo de dos años para la completa terminación de las obras. A diferencia del empleado por el resto de compañías catalanas en la mayoría de sus tramos, el procedimiento puesto en práctica fue el mismo con que se llevó a efecto la construcción del tramo Mataró-Arenys, es decir, repartir entre pequeños contratistas las diferentes obras y trabajos a ejecutar, bajo la dirección facultativa de la propia Cía. La rapidez en la ejecución de las obras, hizo posible que el 3 de Diciembre de 1859

entrara en servicio el tramo Arenys-Tordera. El tramo entre este punto y Martorell de la Selva, se demoraría sin embargo a causa de algunas dificultades, no pudiendo entrar en servicio hasta el 1 de Agosto de 1861.

Por el contrario, la Cía. de Granollers contrató con la Sociedad Catalana General de Crédito la ejecución del tramo Granollers-Empalme. A mediados de 1859 el tramo estaba prácticamente concluido a excepción de los últimos kilómetros hasta el Empalme. El 27 de Agosto de 1860 se inauguraba la línea hasta el punto de empalme.

1.4. LA CONSTRUCCIÓN DEL EMPALME A GERONA

A pesar del más que razonable nivel de actividad constructiva observado por ambas compañías, pronto empezó a resultar evidente la imposibilidad de cumplir los reducidos plazos fijados por el Gobierno para el término del tramo entre el Empalme y Gerona.

En esta ocasión y a pesar de que en un principio debía ser nuevamente la Sociedad Catalana General de Crédito la llamada a construir el resto de la línea hasta Gerona, se observó el habitual procedimiento de la Cía. de Mataró, dividiéndose la distancia a construir en tres trozos y subastándose su construcción, a la cual se dio inicio en 1860. A pesar de que en Julio de ese año finalizaba el plazo fijado por el Gobierno para la conclusión de los trabajos hasta Gerona, estos no finalizarían hasta entrado el año de 1862, inaugurándose el 17 de Marzo la sección entre el Empalme y la inmortal ciudad.

1.5. EL INEVITABLE PROCESO DE FUSIÓN

A partir de 1858 y a pesar de serias reticencias por parte de la Cía. de Mataró, la difícil situación económica derivada de la desfavorable evolución bursátil llevó a intensificar los esfuerzos por llegar a un acuerdo de fusión entre ambas compañías. Aunque llegaron a presentarse por separado dos proyectos diferentes para la línea entre el Empalme y Gerona, tras la aprobación -por R.O. de 6 de Febrero de 1860- del presentado por la Cía. de Granollers y la autorización -por otra de 16 de Abril siguiente- para emprender las obras de construcción hasta Gerona, el 9 de Julio, una nueva R.O. otorgaba a las dos compañías la línea en cuestión.

Así las cosas, la Cía. de Mataró modificaría finalmente su postura, abandonando su intransigencia al respecto y prestándose al estudio de un acuerdo de fusión, siempre que éste fuera justo y equitativo. Por ello resultó inevitable aceptar la necesidad de nivelar en distintos órdenes esas diferencias y establecer algunas compensaciones como paso previo a la definitiva fusión, prevista inicialmente para el 1 de Enero de 1861. Acordados finalmente los términos en que debía realizarse tan controvertida fusión, tuvo lugar el preceptivo trámite de su aprobación por las respectivas Juntas Generales de Accionistas.

A pesar de que la fusión era un hecho, la lentitud del proceso legal dilataría todavía la materialización de la misma. No sería hasta el 14 de Julio cuando una R.O. aprobaría las bases del acuerdo. Aún así, obligó a intro-



Reverso de la medalla conmemorativa de la inauguración de la línea Barcelona-Mataró.



Estatutos y Reglamento de la Cía. de Granollers

ducir algunas modificaciones y a puntualizar algunos aspectos, lo que una vez realizado requirió de nuevo la preceptiva aprobación social. Después de que por R.O. de 14 de Noviembre de 1861 fueran aprobados los nuevos estatutos, las Junta Generales de ambas compañías volvieron a ratificar dicho texto legal en Febrero de 1862. Tras la firma de la escritura de constitución de la nueva Cía., era aprobada finalmente por el Gobierno —mediante el R.D. de 18 de Junio siguiente— la fusión de ambas compañías y la creación de la nueva Cía. de los Caminos de Hierro de Barcelona a Gerona.

1.6. LA CONCESIÓN DEL TRAMO ENTRE GERONA Y FIGUERAS

Resultaba evidente la intención de la Cía. de proseguir la construcción de la línea hasta alcanzar la frontera francesa. En Junio de 1862, ésta presentaba los planos para proseguir la construcción de la línea.

Aquí, no obstante, se tropezó con un escollo insalvable: el Gobierno no había fijado aún el punto de enlace con la red ferroviaria francesa. Ante tal circunstancia, se optó por solicitar la concesión parcial entre Gerona y Figueras, dando tiempo así a la fijación del punto de enlace. Ésta le fue otorgada a la Cía. por la R.O. de 26 de Julio de 1863, estableciéndose un plazo de construcción de tres años, en los cuales debía acometer las obras a sus expensas y sin ninguna clase de subvención. Igualmente, debía aceptar la concesión del tramo entre Figueras y la frontera una vez se hubiera fijado dicho punto de enlace y aprobado el pro-

yecto de la línea.

En contra de lo esperado, el lugar finalmente elegido para el enlace ferroviario no fue La Junquera, sino Port Bou. Solventada dicha incógnita, por R.O. de 10 de Marzo de 1864, el tramo entre Figueras y Port Bou fue concedido a la Cía., también sin subvención alguna. El plazo fijado para su ejecución era de seis años. Los estatutos de la nueva Cía. de Barcelona a Francia por Figueras eran aprobados por R.D. de 5 de Septiembre de 1864. La construcción del tramo entre Gerona y la frontera fue contratado con Juan de Grimaldi, mediante un contrato privado firmado el 19 de Octubre de 1863. El 19 de Noviembre de 1864 se formalizaba una escritura pública al respecto, por la que Grimaldi quedaba obligado a entregar en estado de explotación el tramo Girona-Figueras el 25 de Julio de 1866 y el tramo restante hasta la frontera el 30 de Septiembre de 1867.

1.7. LAS FATALES CONSECUENCIAS DERIVADAS DE LA CRISIS

Iniciados los trabajos de construcción, pronto se vio que la ejecución de la citada línea no podía haberse iniciado en peor momento. La agudización de la crisis económica era tal que no podía ignorarse la gravedad de sus efectos. La disminución en los productos del tráfico ferroviario era constante. La baja de los valores de la Cía. seguía el mismo ritmo.

Así las cosas, la Cía. siguió apostando, dentro de los planteamientos generalmente observados hasta entonces por lo que a la construcción de la red ferroviaria

catalana se refería, por la urgente prolongación de la línea. Una vez más, la escasez de los productos, derivada de la corta longitud explotada en relación a la inversión de capitales llevada a cabo, se esperaba que dejara paso a un incremento de los ingresos derivado de la explotación de una mayor longitud, máxime si se tiene en cuenta el aumento del tráfico previsto como consecuencia de la conexión con la red ferroviaria francesa.

Sin embargo, el intenso deterioro de la situación económica general a lo largo de 1865 llevó el más absoluto pesimismo a los dirigentes de la Cía. Las opciones financieras planteadas para asegurar su sostenimiento resultaron inviables, situando a la Cía. en una situación económica insostenible. Además, la difícil situación creada no sólo afectaba a la Cía., sino que lo hacía también al constructor de la línea. Los términos del contrato de construcción resultaban prácticamente inviables atendidas las circunstancias reinantes. Obligado a la prosecución de las obras y al abono de importantes cargas financieras, D. Juan de Grimaldi se vio abocado en 1866 a la suspensión de los trabajos de construcción. Poco después, dejaría de atender igualmente toda clase de pagos.

A pesar de dos subrogaciones del contrato de construcción llevadas a efecto —primero con D. Angel Retortillo y posteriormente con el hijo de Juan de Grimaldi—, la situación no consiguió reconducirse. Tras la modificación del anterior contrato efectuada el 24 de Abril de 1866, tampoco Alfredo de Grimaldi consiguió hacer frente a sus obligaciones por lo que se refería tanto a las obras de construcción como

al abono de las cantidades a que venía obligado.

Desesperados los dirigentes de la Cía. por la situación, decidieron terminar radicalmente con ella, procediendo a la liquidación de cuentas con el constructor. Sin embargo, la solución no era fácil. La quebrantada situación de éste hacía temer el impago de lo que la Cía. acreditaba como saldo a su favor. En su virtud y en la Junta General de Accionistas celebrada en Marzo de 1867, fue nombrada una Comisión para que auxiliara a la Directiva en la tarea de dictaminar las fórmulas más adecuadas para garantizar el cobro de lo adeudado por Grimaldi.

Aún así, poco pudo hacerse. Éste se resistía a renunciar a la contrata si no se le hacía entrega de una parte del monto que como depósito de garantía de la misma obraba en poder de la Cía. Ésta, ni que decir tiene que rechazó de plano la propuesta, optando finalmente por la demanda ante los Tribunales contra el hasta entonces constructor de la prolongación de la línea.

La situación creada no podía ser peor. A la bajísima cotización de los valores sociales y a la exigua obtención de productos de explotación, venía ahora a sumarse la paralización de las obras de construcción. Acuciada la Cía. por tal estado de cosas, no tardaría en acudir al Gobierno en demanda de auxilio. En la citada Junta General de Accionistas de, se acordó solicitar una subvención estatal, solicitando, a su vez, para el caso de que misma se denegara, la renuncia a la construcción de la línea entre Gerona y la frontera.

Tras nuevas y diferentes vicisitudes de todo género, entre las que figuraban las derivadas de los

PROYECTO DE FUSION

DE LA FERROVIARIA DE BARCELONA A MATARÓ Y GERONA

DE BARCELONA A MATARÓ Y GERONA

DE BARCELONA A GRANOLLERS Y GERONA.



BARCELONA.

ESTABLECIMIENTO TIPOGRAFICO DE VALENCIA D. NÚÑEZ,
Remedios, 20, plaza principal.
1864

Proyecto de fusión entre las Cías. de Mataró y de Granollers

ESTATUTOS Y REGLAMENTO
de la
SOCIEDAD ANÓNIMA
denominada
EMPRESA DE LOS CAMINOS DE HIERRO
de
BARCELONA A GERONA.
AUTORIZADA
por Real decreto de 18 de junio de 1864.



BARCELONA.
ESTABLECIMIENTO TIPOGRAFICO DE NARCISO RAMIREZ,
calle de San Mateo, número 41, principal.
1862.

Estatutos y Reglamento de la Cía. de
Gerona

cambios políticos producidos, a través de la Ley de 2 de Julio de 1870, se concedía finalmente a la Cía. una subvención de importe igual al 40% del presupuesto de construcción de la línea de prolongación. Poco antes había recibido algunas otras cantidades en concepto de auxilios.

Sin embargo, la propia dinámica de los hechos había llevado a la Cía. -que había sufrido profundos cambios al frente de sus órganos rectores- a muchas dudas e indecisiones con respecto al futuro. Su determinación a la hora de concluir la línea hasta la frontera ya no era la misma. El estudio de la posibilidad de transferir la concesión con las obras ejecutadas y los materiales acopiados, en unión de los montos percibidos del Gobierno, no conllevó su materialización. Esta opción presentaba una dificultad añadida cual era la de tener que lograr la previa autorización gubernamental para desgajar el tramo Gerona-Francia de la concesión general de la línea hasta la frontera de la que formaba parte desde la concesión efectuada en 1857.

De otra parte, la evaluación de los rendimientos a obtener por la explotación de dicho tramo hacía aparecer éstos como cada vez más inciertos. El pesimismo se instaló progresivamente en los dirigentes de la Cía. La dudas respecto a la capacidad de disputar al tráfico marítimo el transporte de mercancías entre Barcelona y los principales puertos del Sur de Francia, ganaban cada vez más terreno.

Las reticencias acerca de la conveniencia de acometer la construcción de un tramo que se preveía deficitario y que, por ende, había de redundar negati-

vamente en los resultados generales de la Cía., llevaron a ésta a situarse en una postura ciertamente peculiar. Como quiera que no cabía duda acerca de lo beneficioso de la construcción y de la entrada en servicio del tramo, ya que ello no iba a dejar de representar una importante afluencia de tráfico en el tramo Barcelona-Gerona y una mejora de los rendimientos, la Cía. iba a seguir reivindicando la necesidad de dicha construcción pero eludiendo su papel en dicho proceso constructor y explotador.

No cabía duda de que tal cúmulo de dificultades y contratiempos, como fruto de la nefasta política gubernamental observada al respecto, había llevado a la Cía. a una insuperable sensación de desánimo.

Para acabar de aumentar la tensión, por R.O. de 20 de Junio de 1871 se había fijado el mes de Diciembre de 1873 como el máximo e improrrogable término en que la sección de Gerona a Figueras debía entregarse a la explotación.

Las diferentes opciones que se ofrecían ante la Cía. (la transferencia, la rescisión o la caducidad) para salir de la trampa en que se hallaba eran igualmente problemáticas.

Debatida la cuestión en el transcurso de la Junta General Extraordinaria de Accionistas celebrada en Diciembre de 1871, se resolvió solicitar nuevamente la rescisión de la concesión del tramo Gerona-frontera y la indemnización del valor de las obras ejecutadas hasta entonces, desentendiéndose definitivamente la Cía. de cuanto tuviera que ver con la materialización de dicho tramo ferroviario.

1.8. LA PREOCUPACIÓN FRANCESA

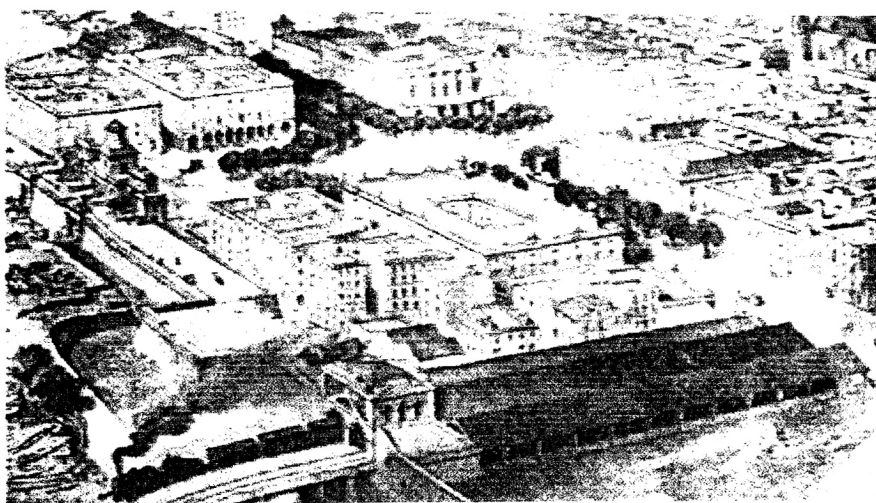
Ni que decir tiene la preocupación con que la Cía. de los Ferrocarriles del *Midi* asistió a la decisión adoptada por la Cía. Tras las expectativas puestas en una pronta resolución del particular y un inmediato enlace entre las redes de ambos países, se entra en una fase de graves incertidumbres.

Tal fue la preocupación con que contemplaba dicha Cía. la situación creada que se propuso intervenir directamente con el fin de resolverla. Por un lado desarrolló una serie de gestiones encaminadas a lograr del Gobierno francés una subvención mediante la que asegurar a los capitales invertidos en la construcción del tramo español la debida rentabilidad. Por otra, auspicio la entrada en escena del *Crédit Mobilier* para hacer posible la materialización de la línea. Las negociaciones que se desarrollaron entre las partes condujeron a la firma —el 23 de Abril de 1872— del convenio entre la entidad financiera francesa y la Cía. del F.C. de Barcelona a Francia por Figueras, por el que aquella se comprome-

tía a concurrir a la subasta de la concesión del tramo —una vez aprobada la rescisión de la misma— y a su construcción en el caso de serle adjudicada. Para que el convenio pudiera materializarse se fijó como condición que fueran a las arcas del *Crédit Mobilier* tanto la subvención otorgada por el Gobierno español como la obtenida por la Cía. del *Midi* del Ejecutivo galo.

Pero ante las reticencias despertadas en el *Crédit Mobilier* acerca de la rescisión de la concesión —por las incertidumbres que creaba ante los intereses despertados en diversos sectores— y la frontal oposición planteada por el Ministerio —mucho más partidario de la transferencia—, la Cía. modificaba sus intenciones. Así, el 18 de Noviembre de 1872 suscribió un nuevo convenio con el *Crédit Mobilier* por el que se comprometía a retirar la demanda de rescisión y a proceder a la transferencia de la concesión del tramo Gerona-Figueras a favor de la sociedad financiera en los términos acordados el 23 de Abril anterior. No obstante, se establecía que para el caso de que la citada transferencia no hubiera sido todavía aprobada por el Gobierno a finales de 1873, sería al Cía. la que asumiría la materialización de la línea, actuando el *Crédit Mobilier* como ejecutor de las obras. Tales acuerdos quedaban nuevamente supeditados a la aportación, por parte de la Cía. del *Midi*, de la subvención destinada a garantizar la rentabilidad del capital desembolsado con destino a la construcción de la línea.

Si bien la solución adoptada no reunía la deseadas condiciones de idoneidad, por cuanto los dirigentes de la Cía. seguían considerando que —aún contando con la ex-



Estación original de la Cía. Granollers en Barcelona, la cual se convertiría posteriormente en la de cabeza de la línea de Francia



Acción de la Cía. de Gerona

presada subvención del *Midí*- los resultados de la Cía. iban a verse significativamente disminuidos, si permitía al menos alejar los temores acerca de la caducidad de la concesión. Así no es de extrañar que en la Junta General Extraordinaria de Accionistas celebrada en Enero de 1873, fuera aprobada la propuesta.

Poco después, la Ley de 22 de Marzo de 1873 autorizaba a la Cía. para subrogar la concesión del tramo entre Gerona y la frontera a *“favor de aquella personalidad que ofreciendo las garantías que las leyes exigen, acredite haber convenido con la actual Compañía concesionaria así con respecto al pago de las obras hechas, como con respecto al gravamen hipotecario que pesa sobre las concesiones referidas”*. Ello daría lugar al que sería el tercer y definitivo convenio entre la Cía. y el *Crédit Mobilier*, suscrito el 31 de Mayo siguiente. Por él la Cía. transfería a la sociedad financiera gala la concesión, las obras ejecutadas y la subvención otorgada, viniendo obligada a asumir la explotación de dicho tramo entretanto subsistieran las obligaciones derivadas de la percepción de la subvención entregada por la Cía. del *Midí*. Nuevamente, se establecía que en caso de que el Gobierno no aprobara finalmente la transferencia de la concesión al *Crédit Mobilier*, la Cía. asumiría la materialización de línea. La misma debería llevarse a efecto con arreglo a las condiciones fijadas en el convenio de 18 de Noviembre anterior.

En esa línea, el 3 de Julio siguiente era firmado entre la Cía. y la del *Midí* el convenio relativo a la subvención por parte de ésta. Además de comprometerse a no

rescindir la concesión, la Cía. adquiriría el compromiso de entregar a la explotación el tramo en el término de tres años. La del *Midí*, quedaba obligada, por su parte, a la entrega de la subvención acordada, la cual debía prolongarse hasta que la explotación de la línea alcanzara ciertos niveles de rentabilidad.

El 23 de Marzo de 1874 la Asamblea Nacional francesa aprobaba la concesión de la citada subvención. Con ello quedaba cumplido el último requisito para la formalización de los acuerdos suscritos entre las partes en 23 de Abril y 18 de Noviembre de 1872, así como en 31 de Mayo de 1873.

Verificada —el 9 de Mayo de 1874— la transferencia de la concesión al *Crédit Mobilier* con arreglo a lo establecido en los citados acuerdos y sin esperar a la aprobación gubernamental de la misma, las obras se reemprendieron, consiguiéndose imprimir a las mismas un fuerte ritmo.

Sin embargo y cuando parecían haber quedado definitivamente atrás tan graves contratiempos, una nueva y grave cuestión vendría a suscitarse. Con motivo de importantes diferencias surgidas en el seno de la sociedad crediticia francesa, ésta experimentó una importante convulsión interior que llevó al relevo de sus hasta entonces administradores. Tras el acceso a su dirección de los nuevos gestores y como fruto de los nuevos planteamientos que sustentaban, el *Crédit Mobilier* decidió proceder a la venta de la concesión, paralizando en mayo de 1875 todos los trabajos de construcción de la línea.

Una vez más, parecía que a

pesar de todos los esfuerzos, las locomotoras españolas no podrían alcanzar jamás la frontera francesa.

2. LA CONSTRUCCIÓN

2.1. UNA RÁPIDA SOLUCIÓN

La situación creada por el cambio de postura del *Crédit Mobilier* revestía una indudable gravedad. Sobre todo constituía un nuevo golpe moral para todos aquellos que después de destinar esfuerzos sin fin creían en su fase final el proceso de construcción de la línea. No sólo ese proceso había desaparecido repentinamente sino que las más oscuras amenazas se cernían sobre la cuestión al desconocerse en qué manos iba a caer la concesión y con qué finalidad iba a hacerse cargo de ésta su nuevo titular.

Por otra parte y como quiera que las expectativas relacionadas con el tramo en cuestión no sólo afectaban por el lado español a la propia Cía. de Barcelona a Francia por Figueras, las incertidumbres no sólo quitaban el sueño a sus directivos sino a los de otras varias. Así, tanto la Cía. de Tarragona a Martorell y Barcelona como la de Almansa a Valencia y Tarragona, veían de nuevo desaparecer la posibilidad inmediata de contar con un significativo aumento del volumen de tráfico a través de sus líneas tras el establecimiento del ansiado enlace internacional en Port Bou.

Especialmente grave resultaba el particular para la citada Cía. de Tarragona. Tres circunstancias definían su situación frente a la realidad del momento.

Una era el estrangulamiento económico derivado de la imposibilidad

de materializar unos potenciales tráficos hasta entonces retenidos, procedentes tanto de la exportación de vinos a Francia (la línea atravesaba zonas vinícolas por excelencia como el Panadés) como de la relación entre el Levante español y el resto de Europa (la línea empalmaba en Tarragona con la procedente de Almansa a Valencia, que a su vez se hallaba conectada con las que se dirigían al centro y Sur de la Península). El establecimiento de una adecuada política comercial, en relación a las compañías francesas, permitía albergar fundadas esperanzas sobre la posibilidad de arrebatar significativos volúmenes de tráfico a la navegación marítima.

Otra, la mayor rentabilidad ofrecida por sus líneas en relación a las de Gerona y la mayor comodidad y margen de maniobra que de ello se derivaba.

Por último, una dirección mucho más consolidada, indiscutida, experimentada y capaz que había ido convirtiendo a la Cía., a lo largo de los años, en un punto de referencia inexcusable para las restantes compañías catalanas.

No es de extrañar, por tanto, que ante la coyuntura planteada con la decisión del *Crédit Mobilier* de enajenar la concesión, la preocupación más honda se extendiera entre los directivos de la Cía. de Tarragona. Una vez más, quedaba aplazada —y sometida a las más graves incertidumbres— la construcción de la línea de conexión con Europa.

Pero sería precisamente de la gravedad de esa preocupación y de la sensación de hartazgo frente a una problemática que parecía no tener fin, de donde surgiría la solución a un problema que la propia Cía. de Francia —

MEMORIA
PARA
LA JUNTA GENERAL EXTRAORDINARIA DE ACCIONISTAS
DE LA COMPAÑIA DE LOS CAMINOS DE FERRO
DE
BARCELONA A FRANCIA
POR FIGUERAS.
CELEBRADA EN
el día 3 de Noviembre de 1878.



BARCELONA.
ESTABLECIMIENTO TIPOGRAFICO DE S. RAMON Y C.
paseo de San Geronimo, número 4.
1878.

Memoria de la Junta Gral. Extraordinaria de la Cía. de Francia en que se aprobó su fusión con la de Tarragona



D. Camilo Fabra Fontanills, primer marqués de Alella, miembro del Consejo de Administración de la Cía. de Tarragona a Barcelona y Francia

inmersa en una general sensación de desánimo tras la interminable sucesión de reveses- parecía ya incapaz de afrontar.

Iniciadas toda una serie de conversaciones entre los dirigentes de ambas Cías. que pronto se vieron éstas recompensadas. Bajo el protagonismo y la dirección de D. Claudio Planás y merced a su capacidad y su resolución, el proceso iba a materializarse de forma fulminante, lejos de la lentitud y las vacilaciones de fases anteriores. El planteamiento básico consistía en fusionar ambas Cías., recuperar la concesión en manos de la sociedad de crédito gala y proceder decididamente a la construcción del tramo final de tan inacabable línea.

Tras convenir lo necesario con el *Crédit Mobilier*, el 15 de Octubre de 1875 se firmaba en París un contrato por el que éste vendía a las dos Cías. la concesión de la línea, las obras ejecutadas y los materiales acopiados. El contrato sería escriturado el 17 de Noviembre siguiente.

Tan sólo tres días después, el 18 de Octubre, quedaban formal y definitivamente fijados los términos del convenio de fusión entre las Cías. de los Ferrocarriles de Barcelona a Francia por Figueras y de Tarragona a Martorell y Barcelona.

Después de que fuera aprobada por el Gobierno la operación de rescate de la concesión, obras y materiales ajustada con el *Crédit Mobilier*, eran respectivamente aprobados por las Juntas Generales de ambas compañías, tanto el convenio de fusión pactado, como los estatutos de la nueva Cía. resultante. Ésta, habría de denominarse Cía. de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia.

Escriturada la nueva Cía. el 10 de Diciembre de 1875, fue elegido su primer Consejo de Administración. Como presidente del mismo fue designado D. Federico Marcet Vidal, hasta entonces presidente del de la Cía. de Francia. Como director gerente, cargo sobre el que había de descansar la dirección efectiva de la Cía., no existía la menor duda acerca de quien debía ser nombrado. Tanto por estricta justicia como por inexcusable interés en defensa de los altos intereses comprometidos, fue unánimemente designado D. Claudio Planás Armet.

2.2. LOS DEFINITIVOS TRABAJOS DE CONSTRUCCIÓN

Sólo quedaba imprimir a las obras de construcción el mayor ritmo posible para que las locomotoras españolas pudieran alcanzar cuanto antes la frontera francesa. Para ello era necesario, en primer lugar, levantar los capitales imprescindibles. A este respecto y con igual diligencia, pronto quedaron igualmente procurados los capitales que habían de asegurar la ejecución de los trabajos.

Asegurados los capitales, procedía la formalización de las contratas relativas a la propia ejecución de los trabajos. Una de las condiciones dimanaba del propio contrato de transferencia suscrito con el *Crédit Mobilier*. Por ella, la Cía. venía obligada a respetar el contrato que la antigua casa constructora (Trône et Cie.) había celebrado con Eiffel et Cie. para el suministro de los puentes metálicos a instalar en dicho tramo. No tuvo la Cía. inconveniente en respetar dicha condición. Es más, merced a la buena sintonía

lograda en el transcurso de las conversaciones desarrolladas, la Cía. optó por mantener también, no sólo a Mr. Dominique Trône como constructor de la línea de prolongación, sino a D. Manuel de Aramburu y Pelayo como ingeniero director de las obras de la misma.

Los cerca de 70 kms. del tramo final de la línea, sin ser extraordinariamente complejos, presentaban algunas dificultades. Era necesario salvar diversos cauces fluviales, así como el amplio valle de Colera, para lo que eran precisos importantes puentes, además de un imponente viaducto. En el tramo final de la misma, además de los varios túneles necesarios para atravesar las dificultades orográficas inmediatas a la línea fronteriza, resultaba imprescindible construir una inmensa explanada artificial sobre la que situar la estación internacional y las diversas instalaciones ferroviarias de Port Bou.

Desde el inicio el año de 1876 se acometieron de forma creciente las obras, dándose un gran impulso a los trabajos de explanación y a la perforación de los diversos túneles.

Los trabajos desarrollados a lo largo de 1877 estuvieron caracterizados por un enorme dinamismo que no dejaba de llamar poderosamente la atención y que - como manifestaba el *Diario de Barcelona*- alimentaba la esperanza de poder llegar en breve a Figueras: "Los trabajos de terminación de la línea [...] se ejecutan con una actividad asombrosa, gracias a la acertada dirección del ingeniero jefe don Manuel Aramburu y del director de los trabajos don Domingo Trone, secundados con acierto por los jefes de sección señores Coche y

Breau y demás empleados subalternos; de manera, que es casi seguro el que por las ferias se inaugure al público en la sección de Gerona a Figueras, o sean 42 kilómetros de los 68 que nos separan de la frontera, [...]. A todo se atiende a la vez; al par que se termina el camino propiamente dicho, se construyen las estaciones y casillas con una rapidez notable".

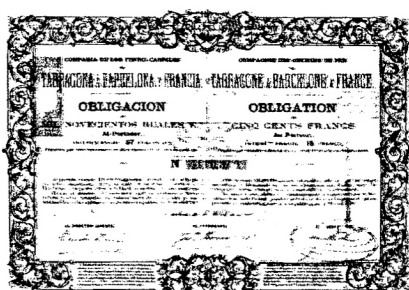
Fruto de tan intenso trabajo, el 17 de Diciembre de dicho año podía abrirse a la explotación el tramo entre Gerona y Figueras. Para poco después se preveía la inauguración total de la línea.

2.3. LA FASE FINAL DE LAS OBRAS

Un importante contratiempo vendría a sembrar cierta desazón en la Cía. Llegado el momento final de la construcción del impresionante viaducto de Colera, durante la maniobra de montaje de la estructura metálica, ésta se desestabilizó, viniéndose abajo en medio de un gran estrépito. La indignación de la Cía. con la casa Eiffel alcanzó límites muy elevados, formulando graves acusaciones y exigiendo la adopción de inmediatos compromisos al respecto.

Por otra parte, en Noviembre de 1877 tuvo lugar el fallecimiento en Figueras de Mr. Dominique Trône, constructor de la línea.

Pero si bien el percance sufrido en Colera, imposibilitaba la apertura regular de la línea, D. Claudio Planás no estaba dispuesto a demorar ni un minuto su inauguración y su entrega a la explotación aunque fuera preciso el mantenimiento de un trasbordo en dicho punto hasta el montaje de la nueva estructura metálica.



Obligación de la Cía. de Tarragona a Barcelona y Francia



D. Manuel de Aramburu y Pelayo, ingeniero jefe de las obras de construcción de la línea

Así y en la intención de hacer coincidir la apertura a la explotación del tramo hasta Port Bou con el enlace matrimonial del rey D. Alfonso XII y D^a María de la Mercedes de Orleans, previsto para el 23 de Enero de 1878, se decidió programar el acto de solemne inauguración de la línea para unos días antes. El día 20 de Enero fue el señalado para la inauguración oficial de tan ansiado enlace ferroviario internacional entre España y el vecino país.

3. LA INAUGURACIÓN

3.1. EL VIAJE INAUGURAL

Finalmente había llegado el día señalado para tan anhelada inauguración. Después de las 6 de la mañana, empezaron a congregarse en la estación de Barcelona los numerosos invitados, entre los que figuraban autoridades, representantes de distintas corporaciones y la prensa. Allí estaban para recibirles los miembros del Consejo de Administración de la Cía., la cual había servido en una de las salas de la estación un *buffet* para que nadie se viera obligado a iniciar en ayunas la larga jornada prevista. No se hallaba presente el capitán general, que había pasado a Figueras.

A la hora indicada y una vez acomodados los viajeros en sus asientos, partió el tren de la ciudad condal con destino a Gerona. La composición estaba formada con material de construcción alemana recién adquirido por la Cía. La elegancia y comodidad de los coches de 1^a clase que lo componían llamó poderosamente la atención de los concurrentes.

Sin incidencia alguna durante el trayecto, el convoy efectuó su

feliz llegada a Gerona en cuya estación lo aguardaban las distintas autoridades civiles, militares y eclesiásticas, en unión de una nutrida representación de la inmortal ciudad y de la citada comisión de la Real Audiencia.

A un extremo de la estación se había levantado un altar en el que se celebró una misa tras la que se procedió a la solemne bendición de la nueva vía y del tren inaugural.

Tras un pequeño almuerzo servido en la estación, el convoy se puso nuevamente en marcha en dirección a Figueras. La locomotora marchaba a su frente engalanada, entre otras cosas, con guirnaldas de flores y banderas españolas y francesas.

En la estación de Figueras y en medio de un inmenso gentío, aguardaban el capitán general y las autoridades locales. Tras un período de detención y una vez a bordo del tren, prosiguió éste su recorrido hacia la frontera francesa. En las estaciones del tránsito la concurrencia era enorme, hallándose presente una población que tanto había ansiado aquel feliz momento.

Los expedicionarios pudieron contemplar una tras otras las importantes obras que jalonaban el recorrido, sobre todo en su parte final. Fue muy celebrada la idea de la Cía. de iluminar el túnel más largo del recorrido (el de la Pineda) mediante antorchas sostenidas en el interior del mismo por peones situados cada cierta distancia. Dicha iluminación permitió a los presentes admirar en toda su dimensión la importancia de la obra. Tras dejar atrás la población de Llansá —donde también se agolpaba una enorme multitud— el tren llegó a la boca del túnel de Colera, desde donde no pudo pro-

seguir a falta del viaducto destruido.

Una vez apeada del tren, la concurrencia emprendió la marcha hacia la parte opuesta de la hondonada. Si bien la Cía. había dispuesto unos carruajes para conducir allí a los viajeros, éstos prefirieron efectuar el desplazamiento a pie. Así, pudieron los presentes apreciar con mucha mayor intensidad la grandiosidad de la obra.

Ya en la estación de Colera, se agregó a la expedición una compañía del Regimiento de San Quintín con bandera y banda de música. Poco después partía de nuevo el tren para recorrer el corto trecho que faltaba hasta el punto de destino.

3.2. LA RECEPCIÓN DE LA EXPEDICIÓN FRANCESA

Tras atravesar el túnel que da acceso a la explanada de Port Bou, irrumpió el convoy en ésta entre la algarabía y los plácemes del inmenso gentío allí congregado. A la entrada se hallaba un arco de triunfo adornado con banderas y con el escudo de Barcelona.

Una vez apeado el conjunto de la comitiva, no tardó en escucharse el silbato de la locomotora francesa. Adornada también con banderas y ramas de olivo, abandonaba la boca sur del túnel de Belitres, haciendo su entrada en la estación a la cabeza del tren procedente del vecino país. En el andén, esperaba su llegada la comitiva española.

El capitán general del Principado, D. Ramón Blanco Erenas dio la bienvenida a dichas autoridades, estrechando afectuosamente la mano de sus distintos

componentes. Hicieron también lo propio entre sí los restantes miembros de las expediciones de ambos países. La francesa se hallaba formada por el obispo de Perpignan, el general Barry, el prefecto de los Pirineos Orientales, el jefe de la División de Obras Públicas y otras diversas autoridades entre las que figuraba el cónsul español en la citada ciudad de Perpignan. También se hallaban presentes varios miembros del Consejo de Administración de la Cía. del *Midí* y diversos jefes de servicio de la misma.

Tras ello, los presentes se dirigieron a la estación, donde en una de sus salas se había servido un banquete preparado para 160 personas.

3.3. EL BANQUETE INAUGURAL

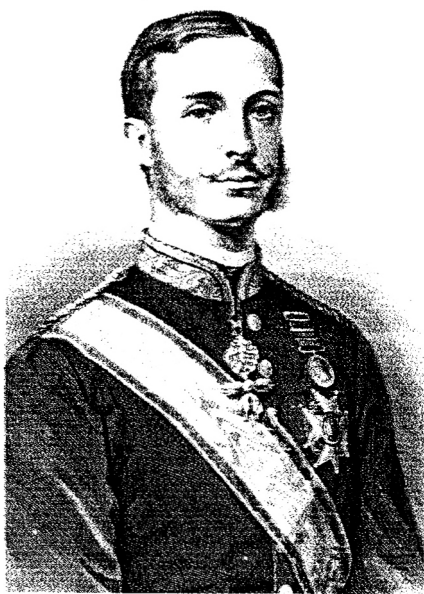
Bajo la presidencia del capitán general del Principado, inició los brindis el presidente del Consejo de Administración de la Cía. de Tarragona a Barcelona y Francia, D. Federico Marcet Vidal.

En primer lugar se felicitó por el hecho que allí congregaba a los presentes: *"El día tan deseado llegó al fin; la locomotora. salvando distancias y como animando con sus gozosos alaridos montes y valles, pueblos y caseríos, nos ha traído en pocas horas desde el pie de Monjuich hasta el pie de los Pirineos, desde el emporio de la industria, del comercio y de la actividad catalana, hasta los confines en que concluye España y comienza la nación francesa"*.

Tras consignar los largos años de contratiempos que habían tenido que afrontarse, apuntaba los fundamentos que había permiti-



D. Domingo Trône, empresario de las obras de construcción de la línea



El rey D. Alfonso XII, la fecha de cuyo enlace matrimonial determinó la apertura de la nueva línea

do finalmente llevar a tan feliz conclusión: *“Todos vosotros sabéis la historia de la Compañía, (...); de ella se desprende claro, al través de altibajos y variaciones, la provechosa lección (...), de que la perseverancia, la intención recta y el trabajo asiduo atraen indefectiblemente, con la bendición de Dios, la confianza, el crédito, los auxilios, la cooperación de los hombres, y conducen casi siempre a buen fin”*. En referencia a esa cooperación, proseguía: *“Esto no le ha faltado a la Administración de la Compañía, y hoy es ocasión de que, en el alborozo de haber llegado al deseado término, dé gracias y haga patente su gratitud a cuantos con su inteligencia, con sus recursos, con sus simpatías la han auxiliado y alentado. Por todos ellos brindando, señores, después de brindar por el rey, por su feliz reinado y por el fausto suceso en conmemoración del cual se abre este camino al público servicio”*.

Tras algunos otros brindis, continuó: *“Brindo por las superiores autoridades civiles de Gerona y Barcelona en las que tan valioso apoyo ha encontrado la Compañía en todas sus justas pretensiones. Brindo por los representantes del país que tanto han contribuido con sus esfuerzos a la realización de la empresa, y que con su asistencia hoy la honran. Brindo por los dignísimos ingenieros de la División de los Ferrocarriles del Este, a cuya inteligencia celo y rectitud tanto debemos. Brindo también por la prensa que ha clamado siempre en beneficio de nuestra obra, y brindo por fin, y no sorprenda que lo reserve para lo último, pues quiero hacerlo si cabe con mayor efusión de con-*

sideración y afecto, por los que son en este momento nuestros huéspedes, por las dignas autoridades del vecino Departamento que no han vacilado en dejar sus graves quehaceres para venir a dar realce a esta grata fiesta internacional, por el Consejo de Administración y funcionarios de la Compañía du Midi con la que nos unen ya íntimas relaciones de compañerismo destinadas a estrechar más y más como hijas que son del mucho afecto y también de identidad de objeto y solidaridad de intereses. A todos ellos, a cuantos han honrado a la Compañía acompañándola en la feliz tarea de la inauguración del camino, les saludo y les doy gracias en nombre del Consejo y del mío”.

Una vez expuestos tan claramente por el Sr. Marcet, la satisfacción de la Cía. y los agradecimientos de que ésta era tributaria, intervino el capitán general de Cataluña, D. Ramón Blanco, marqués de Peña Plata. En su intervención expresó la enorme satisfacción que le cabía por el hecho de asistir a la inauguración de tan importante vía férrea, máxime por la consideración y el cariño que profesaba a Cataluña. Tras agradecer a las autoridades francesas su presencia en el acto, brindó por el presidente de la República Francesa, el mariscal Mac-Mahon, expresando su deseo de que el trayecto ferroviario inaugurado contribuyera a aumentar la riqueza y la prosperidad mutua de ambas naciones, estrechando los lazos de amistad y unión entre ellas.

Del conjunto de las restantes intervenciones, fueron de destacar varias de ellas.

El general Barry, expresándose en francés y pidiendo discul-

pas por no poder hacerlo en castellano, dio las más expresivas gracias por la hospitalidad de que habían hecho gala los organizadores. Las dio igualmente al capitán general por las frases que había dirigido a su presidente, el mariscal Mac-Mahon, correspondiendo con otras dirigidas a D. Alfonso XII, significando la necesidad de que, si bien algunas veces habían estado en lucha el ejército español y el francés, fueran totalmente superados pasados resentimientos y se acordase únicamente buscar la felicidad para ambas naciones. A este respecto y como quiera que acababa de quedar abierto el enlace objeto de la inauguración, manifestó que existía la posibilidad de que españoles y franceses se fundieran en un fraternal abrazo, lo que quiso simbólicamente expresar dando la mano con entusiasmo al capitán general, D. Ramón Blanco.

El gobernador civil de Gerona brindó, igualmente, por el mariscal Mac-Mahon, así como por D. Alfonso XII, por la princesa D^a Mercedes de Orleáns llamada de inmediato a compartir el trono con el joven monarca, y por el Gobierno bajo cuyo mandato había tenido lugar la última fase de la construcción cuyos resultados se celebraban. Brindó también para que la vía inaugurada contribuyera a la unión entre ambas naciones y por la prosperidad de la Cía. de los Ferrocarriles de Taragona a Barcelona y Francia que con tanto esfuerzo la había llevado a cabo.

D. Juan Miret, antiguo presidente de la Cía. del F.C. de Mataró, se expresó en un perfecto francés. Tras el distinto carácter de las intervenciones realizadas, iba a responder la suya a fac-

tores más puramente ferroviarios. Tras muchos años de intensa gestión en ese terreno y conocedor de las innumerables dificultades que había venido representando la materialización de la red ferroviaria catalana, sus primeras palabras las dedicaría al director gerente de la Cía. Tras felicitarle cariñosamente, aseguró a los presentes que si al fin había visto coronada por el éxito la más grata ilusión de su juventud y se había logrado concluir materialmente la obra que él y sus compañeros habían iniciado treinta años antes era gracias —fundamentalmente— a la inteligente actividad desarrollada por D. Claudio Planás.

D. Evaristo Arnús, quiso expresar su agradecimiento a los gobiernos español y francés y brindó, tanto por la prosperidad de la Cía. del Mediodía francés como por la de Tarragona a Barcelona y Francia.

D. Fernando Puig Gibert, diputado provincial por Gerona, estableció un paralelismo entre el hecho que se conmemoraba y lo acaecido dos mil años atrás cuando Aníbal se dirigió desde Cartagena a Roma. A este respecto subrayó la enorme facilidad que desde ese momento había de existir para desplazarse desde Cartagena a la capital romana.

El representante de la Magistratura centró nuevamente sus laudatorias manifestaciones en el director gerente de la Cía., felicitando a D. Claudio Planás por haber logrado concluir con éxito tan inmensa obra. Brindó a continuación, como ya lo habían hecho otros, para que la nueva vía recién inaugurada estrechara los lazos de amistad y mutuo respeto entre ambas naciones y con-



Llegada del tren inaugural a Gerona y ceremonia de bendición



Llegada del tren inaugural español a Port Bou

tribuyera al dominio en ellas del reinado de la justicia, sin la cual, afirmó, no existe Estado ni Gobierno posible. Para finalizar, dirigió un fraternal recuerdo en nombre de la magistratura española a la magistratura francesa.

D. Teodoro Baró, director de la *Crónica de Cataluña*, dio las gracias, en nombre de la prensa, a la Cía. por las alusiones hechas por su presidente, el Sr. Marcet, y por la gran deferencia con que siempre había tratado a los medios periodísticos. Estableció en su discurso un símil entre el obrero que trabaja en la construcción de una línea férrea y el periodista que por medio de la prensa hace progresar a las naciones.

D. Miguel Victoriano Amer, secretario de la Cía., leyó una hermosa poesía en catalán alusiva a la inauguración que se llevaba a cabo.

A continuación, intervino el diputado Sr. Maspons, quien tras ofrecer, en nombre de los diputados y senadores allí presentes, su apoyo a la Cía., brindó por el presidente, así como por el Senado y la Cámara de Diputados de la nación francesa. Antes de sentarse no quiso dejar de recordar a D. Arsenio Martínez Campos, ausente en aquellos momentos por hallarse en Cuba, por quien brindó en virtud de la decisiva cooperación que en algunos momentos había prestado en el proceso que ahora felizmente concluía.

El representante del *Diario de Barcelona* felicitó a los responsables de haber llevado a buen término una iniciativa tan ansiada por el país y tan intensamente apoyada desde sus páginas. Expresó que dicha felicitación tenía un doble carácter. De un lado, por haber logrado llevar a término la

empresa en base a capitales catalanes. De otro, por haber tomado la decisión de abrir al público el nuevo tramo ferroviario haciéndolo coincidir con la fecha del enlace matrimonial de D. Alfonso XII. Significó, a este respecto, la relación entre los acontecimientos, en base a ser francesa parte de la sangre de la futura reina de España y al hecho de que ésta tuviera por nombre el de Mercedes, nombre, a su vez, de la patrona de Barcelona. Finalizó, así, brindando por la futura soberana.

A continuación tuvo lugar la intervención más significativa. La del artífice real de la definitiva construcción de la línea y de la materialización del enlace internacional. D. Claudio Planás inició su discurso con un agradecimiento:

“Me levanto sumamente conmovido por el suceso de este día y por las pruebas de deferencia y de consideración que os hemos merecido. Gracias os doy a todos por vuestras manifestaciones, y permitid que en este momento, para mí de los más solemnes, comience por tributar desde el fondo de mi corazón a todos los que han puesto su fe en nuestra empresa y en nosotros, facilitándonos siempre y espontáneamente los fondos que hemos necesitado (pues ni siquiera hemos debido pedirlos), el más vivo reconocimiento por esta prueba sin ejemplo de confianza.

A nuestra vez podemos deciros que la conducta de toda nuestra vida no hará más que seguir su recto camino en lo futuro, y esperamos que nuestra gestión continuará siendo protegida por Aquel sin cuyo concurso nada puede realizar el

hombre.

Ya hemos llegado a la ansiada frontera, ya hemos estrechado la mano de nuestros hermanos que honran hoy nuestra mesa, y ya nos une con ellos desde este momento otro lazo, además de los especiales de nuestra comunidad de origen y de intereses que han hecho de los dos países un solo pueblo.

¿Cómo hemos llegado a la frontera, señores? Sólo con los recursos de nuestra Compañía, apoyada con el concurso de todas las clases sociales de Barcelona; sólo con un capital única y exclusivamente catalán.

Todos sabéis las dificultades y tropiezos que han acompañado a nuestra empresa, y no ignoráis que el último arreglo de la Deuda nos impidió cobrar la subvención, (...): circunstancia que hubiera producido la quiebra de toda otra Empresa que no dispusiera de medios iguales a los nuestros y dejado por tercera vez paralizadas las obras de la línea. Sabéis, señores, cuales han sido estos medios: la conducta seguida por las administraciones que han tenido a su cargo las antiguas compañías de Tarragona y Gerona, el cumplimiento de los compromisos contraídos, que hemos siempre considerado como sagrados, son el secreto de nuestra obra; pues no contamos en nuestra Compañía con potencias financieras, y los millones que representan los 349 kilómetros de nuestra red pertenecen a más de 8.000 interesados.

Tal como tenemos formulada nuestra Sociedad, no temáis, no, que pueda ser presa de combinaciones que la perjudiquen. El interés particular no prevalecería en ella contra el interés ge-

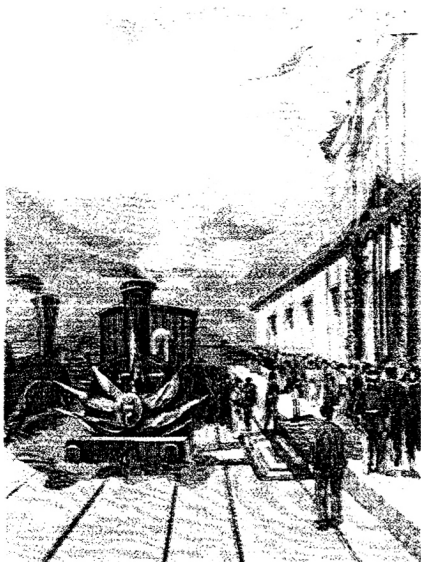
neral, y tened la seguridad, señores, de que la Compañía de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia continuará siendo siempre catalana.

La Compañía, por su posición, por las buenas relaciones que ha mantenido siempre con las demás, y por las que me complazco en haber establecido con la importante y poderosa Compañía del Midí, sin miras ambiciosas de ningún género, será una gran Compañía por sus resultados, que esperamos llegarán un día a los que tienen las líneas francesas de la antigua red.

A conseguir este desideratum continuaremos dedicando nuestros esfuerzos, ayudados de nuestro personal, para quien, como he manifestado en otras ocasiones, no tengo palabras que basten a expresar nuestra admiración por su conducta.

He de cumplir, señores, un encargo que he recibido de diferentes personas que, por motivos de salud no han podido asistir a este acto, y que cumpla gustosísimo haciendo constar sus deseos que no son otros que asociarse a cuanto aquí se ha manifestado.

Debo llenar otro dirigido a los señores de la Compañía del Midí. Desde hoy no sólo pueden contar con las líneas de esta Compañía, sino también, por habérmelo encargado especialmente el señor marqués de Campo, con las de la Compañía de Valencia, de que es director, no habiendo podido concurrir a este acto por hallarse enfermo, ofreciéndoles además en su nombre y en el de esta Compañía un tren exprés para visitar las líneas que pueden considerar como otras de sus más impor-



Llegada del tren inaugural francés a Port Bou



Banquete inaugural celebrado en Port Bou

tantes aliadas desde este punto hasta Barcelona, Tarragona, Valencia y Almansa.

Antes de sentarme permitidme que dedique un recuerdo a dos personas de todos queridas y que no existen. Una de ellas mi compañero de infancia, el honrado, el modesto; el sabio doctor Munner, que tanta parte había tomado en nuestra empresa y en la antigua de Tarragona, de la cual había sido presidente. Otra lágrima para Mr. Trône, a quien, señores, (y creo que nadie puede ofenderse de que lo diga) debemos que se haya podido realizar hoy la inauguración de la línea”.

Entre otros brindis más, figuró también el del ingeniero jefe de la Cía., D. Manuel de Aramburu y Pelayo, quien en la línea permanentemente observada por su director gerente, no quiso dejar de llamar la atención sobre el esfuerzo que el conjunto de empleados de la construcción había llevado a cabo: “*Si hoy nos encontramos aquí reunidos para celebrar tan importante acontecimiento, mucho a contribuido a ello, la actividad, la inteligencia y la abnegación de todo el personal de la construcción que esclavo siempre de su deber ha sabido permanecer en su puesto de honor, luchando contra la naturaleza para procurarnos la alegría de que os halláis poseídos. Un recuerdo, señores, para estos dignos empleados a quienes saluda cariñosamente su ingeniero jefe”.*

3.4. LA DESPEDIDA Y EL REGRESO

Dado el número y la extensión de los brindis, eran aproximadamente las cinco de la tarde cuan-

do abandonaron la estación las autoridades e invitados presentes. Ello motivó un ligero cambio de planes con respecto a lo inicialmente previsto. Si la intención era que las autoridades españolas acompañaran a las francesas hasta Cerbère, en suelo francés, éstas dado el retraso observado se negaron rotundamente a ello, manifestando, no obstante, su más expresivo agradecimiento.

La separación de ambas comitivas debía efectuarse en el propio andén de la estación de Port Bou. Tuvo lugar, pues, la afectuosa despedida entre los integrantes de ambas expediciones y la partida del tren con destino a Francia.

A continuación, la expedición española accedió a los coches del convoy, acomodándose en los lugares al efecto y partiendo éste de regreso a Barcelona.

A las once y media de la noche finalizaba el viaje en la estación de Barcelona. Tras los últimos cambios de impresiones y numerosas muestras de agradecimiento hacia las atenciones con que la Cía. había distinguido a los componentes de la expedición, éstos se despidieron extraordinariamente complacidos al término de una jornada que, sin duda alguna, había de resultar de extraordinaria importancia en el desarrollo de la actividad mercantil e industrial de Cataluña.

Carlos Guasch