

DON EDUARDO MARISTANY Y GIBERT

Don Eduardo Maristany y Gibert nace en Barcelona el 26 de diciembre de 1855. En Barcelona eran entonces los ferrocarriles una de las más vivas manifestaciones del progreso industrial que allí se estaba operando. Desde siete años antes existía la pequeña línea a Mataró, y desde algo más tarde, la que de Barcelona iba a Molins de Rey, como comienzo de un mayor trayecto, así como también se hallaba en explotación otro pequeño ramal a Granollers, y como aspiración más ambiciosa se trabajaba, por tierras de Tarrasa y Sabadell, en el ferrocarril de Barcelona a Lérida y Zaragoza.

Barcelona crecía, y la ciudad, rebasando el recinto de lo que habían sido murallas de cierre, se extendía hacia la montaña. En la plaza de Cataluña, esquina al naciente paseo de Gracia, tenía su casa don Manuel Gibert, hombre de negocios que ocupaba la Presidencia y Dirección del pequeño Barcelona a Mataró, del primer ferrocarril de España. Una hija de don Manuel estaba casada con don Federico Maristany, dedicado al comercio, y de esta familia así creada vino al mundo don Eduardo Maristany y Gibert.

La casa de don Manuel quedaba, por entonces, a extramuros, y era largo el recorrido que el Presidente y Director del Mataró tenía que hacer para acudir a la oficina de la Compañía, que se hallaba establecida en el paseo de Colón, en edificio aporticado de Xifré. La labor que en esa oficina le esperaba no era escasa, porque no sólo la explotación del trayecto construido preocupaba, sino su prolongación a Arenys de Mar, que a la sazón se estaba proyectando.

También las otras pequeñas líneas de Molins de Rey y de Granollers tenían que seguir camino adelante, como lo hacía la que se dirigía a Zaragoza. Los ferrocarriles constituían así uno de los problemas básicos de la gran capital catalana.

A su favor se desenvolvían talleres de construcción y reparación de maquinaria. En el del ferrocarril de Mataró se habían montado alguna locomotora. A los de "Girona Hermanos" le llegaban elementos de Inglaterra para construir vagones. Existían, entre otros, los de "El Nuevo Vulcano" y los de "La Barcelonesa". Precisamente en el mismo año 1855 se firmó la escritura de creación de "La Maquinista Terrestre y Marítima", la que había de ser gran factoría. En los sucesivos años, y al mismo tiempo

que la industria, en general, evolucionaba en crecimiento, los ferrocarriles lo hacían también, y la familia Gibert y la de Maristany vivían pendientes, en parte, de sus problemas.

En este ambiente creció de niño don Eduardo Maristany y Gibert, niño aplicado que no tardó en acusar inteligencia. Su inclinación, primero, su vocación, después, se fué definiendo, y al terminar el Bachillerato su destino ya estaba dirigido hacia la carrera de Ingeniero de Caminos. Al prepararse para ella siguió al mismo tiempo los cursos de la Facultad de Ciencias, y a los diecisiete años era licenciado. Continuó su preparación para Caminos, siguió la carrera con aprovechamiento y el año 1881 deja la Escuela, con su título de Ingeniero, en una de las promociones cortas que por aquellos tiempos eran corrientes.

* * *

Cuando en ese año de 1881 Maristany pudo empezar a ejercer su profesión, la situación había cambiado mucho en Cataluña, por los grandes pasos a que caminaba el desarrollo de los ferrocarriles. Las pequeñas líneas originarias no sólo habían crecido mucho, sino que desde 1875 se encontraban agrupadas en una sola y, relativamente, grande Compañía. Por otra parte, la inspección del Estado sobre las Empresas explotadoras, que comenzó siendo ejercida por Ingenieros de los distritos generales de Obras Públicas, contaba ya con las Divisiones de Ferrocarriles, y en Barcelona tenía su Jefatura una de ellas.

Fué esta Jefatura la que motivó la elección de Maristany para colocarse en un destino del Estado. No pensó en alguna otra de las especialidades que en el Cuerpo pudiera habersele ofrecido, y, sin duda, una llamada de las antiguas actividades de su abuelo, y el porvenir que se ofrecía con los nuevos caminos de hierro, le hizo elegir la de los ferrocarriles, y sobre esta base consiguió entrar a formar parte, como Ingeniero subalterno, de la División aludida.

Era Jefe de ella don José Benito, y a sus órdenes empezó la entrega ferroviaria de don Eduardo, tanto más íntima con su superior cuanto que contrajo matrimonio con una hija suya.

La Inspección del Estado sobre ferrocarriles tenía entonces una separación entre la parte técnica y la administrativa, cayendo aquélla de lleno sobre

los Ingenieros de la División. De la técnica empezó, pues, a ocuparse Maristany, estudiando y documentándose sobre cuanto en el extranjero se hacía. El fruto de estos estudios apareció pronto, no sólo en el desempeño de su cargo, sino en la publicación de trabajos.

De esta etapa de sus servicios al Estado en la División de Barcelona, que duró escasamente cuatro años, es su libro sobre "Enclavamientos entre señales, agujas y otros aparatos de vía", obra de carácter general y definición de principios acerca de materia que, con escasa aplicación hasta esos tiempos en España, habría de tenerla en lo futuro. De carácter parecido, y de la misma época, fueron otros libros que tratan de "Enclavamientos sistemas 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 esta Compañía 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 1875, en cuyo año se creó sobre la base de las dos que habían recogido, a lo largo del tiempo, las antiguas pequeñas líneas.

* * *

Maristany ingresó, pues, en el T.B.F. el año 1885 para aplicar sus conocimientos de Ingeniero a la construcción de ferrocarriles, a una especialidad acerca de la cual, en publicaciones anteriores, había puesto de manifiesto sus conocimientos.

La Compañía del T.B.F. era fruto de la fusión de otras dos. En esto de las fusiones de pequeñas Empresas para dar lugar a otras mayores, que fué un proceso universal de las ferroviarias, en Cataluña se operó antes que en otras partes de España. Es cierto que también fueron las pequeñas líneas catalanas las primeras de la Península. Al llegar el año 1875 había dos de esas Compañías estrictamente catalanas: la de los "Ferrocarriles de Barcelona a Francia, por Figueras", y la de los "Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia", y por su enlace se creó la de los "Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia" (T.B.F.).

Al cabo de algún tiempo, la nueva Compañía ensanchó el volumen de sus actividades, llevando a ella otra, en cuyo ferrocarril o ferrocarriles se interesaba mucho Barcelona, y se titulaba nada menos que de los "Ferrocarriles Directos de Madrid y Zaragoza a Barcelona". Abreviadamente se llamaba

la de los directos, que, en realidad se había de limitar a hacer posible un enlace de Barcelona con Zaragoza, por Caspe, de mejor perfil que el que ya existía, pasando por Lérida. Es curiosa la génesis de esa Compañía de los directos; digamos algo sobre ella.

Existía en Zaragoza una antigua Empresa creada para construir el camino de hierro de dicha capital a Escatrón. La concesión que el Estado le había otorgado era del año 1863 y el capital, principalmente extranjero. Se le llamó del "Ferrocarril de Zaragoza a Escatrón del Príncipe de Asturias", y sólo construyó una pequeña parte. Como sus finanzas no iban bien, se la reorganizó y cambió de nombre; adoptó el aún más largo de "Zaragoza a Escatrón y de Val de Zafán a las Minas Carboníferas de Gargallo-Utrillas", y realizó una emisión de Obligaciones con títulos, por cierto, en tres idiomas y con el valor de las monedas de los tres países que intervenían, con unas equivalencias que nos parecen hoy envidiables, pues decían 1.900 reales o 500 francos franceses, o 20 libras esterlinas. Esta Compañía, que aportaba la sección de ferrocarril próximo a Zaragoza, entró a formar parte de la catalana del de "Valls a Villanueva y Barcelona", de más reciente formación, y que fué la que luego dió el título de los directos. Tenía ésta en construcción sus líneas cuando, en 1886, fué absorbida por la del T.B.F., en la cual acababa de ingresar Maristany.

Estaba, por lo tanto, en construcción la que ya podemos llamar, en singular, línea del directo de Zaragoza a Barcelona, y entre sus obras, y como la de más importancia, figuraba la del túnel de Argentera, a 126 kilómetros de distancia de Barcelona. A esta obra dedicó Maristany todas sus ilusiones y esfuerzos. Los trabajos acerca de ella habían pasado por varias vicisitudes. Los primeros databan de 1883, pasando por alternativas de avances y suspensiones, y no era grande el resultado. Desde que interviene Maristany, en 1887, los trabajos son continuos y metódicos, todo marcha bien, y en menos de tres años la perforación había dado fin, como la terminación de toda la obra. No se contentó Maristany con su dirección, sino que, para coronar su labor, escribió acerca del túnel de Argentera uno de sus libros más importantes, desde luego el de mayor extensión, pues se componía de seis grandes tomos, tamaño folio, tres de ellos de texto y los otros tres de láminas.

Se ocupa en él, no sólo de las particularidades de este túnel de 4 kilómetros, de sus obras y de las incidencias de sus trabajos, sino también de los túneles en general, dentro del propósito ambicioso de escribir un verdadero tratado. Así lo anuncia en una expresiva dedicatoria con que se inicia el primer tomo, dirigida al que a la sazón era Director Gerente de la Compañía del T.B.F., don Claudio Planás. Alude el señor Maristany en esta dedicatoria a las dificultades que encontró al no disponer de fuentes

de información suficientes, por medio de tratados extensos, y el deseo, por eso, de ofrecer a los demás el fruto de las enseñanzas que la práctica de su trabajo le proporcionó. Destaca por su nombre a los que fueron sus colaboradores, entre los que ya aparece el que luego había de ser el hombre de su confianza hasta el fin de su vida, a su sucesor en la Compañía de M.Z.A., a don Eduardo Alfonso, como él tan laborioso.

El libro no puede contener más detalle, a todo atiende, a lo más mínimo de los medios auxiliares, con profusión de copias, incluso de pliegos de condiciones, sin que, por otra parte, pueda encontrarse a lo largo de sus páginas ningún excesivo cuidado literario, que es a lo técnico a lo que verdaderamente responde. Cualquiera que sea el valor que se pueda dar a esta monumental obra, lo que en ella aparece, sin discusión, es un claro exponente de las cualidades que su autor había de poner de manifiesto también en los altos puestos que llegó a ocupar, cualidades de laboriosidad, inteligencia, previsión, método, entusiasmo por su profesión.

* * *

En 1895 sigue dando buena prueba de estas cualidades en el nuevo puesto que, dentro de la misma Compañía del T.B.F., pasa a ocupar el ascender de Ingeniero Jefe de la Construcción a Ingeniero Jefe de todo el servicio de Vía y Obras. Tampoco le falta tiempo en el nuevo cargo para seguir escribiendo sobre algunos de sus trabajos, y son de entonces los artículos que publicó 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 ese año, y son agrupados y recogidos luego en un folleto.

Seguía así hasta entonces el proceso de su carrera con una adscripción a los Servicios técnicos, en tanto en la Compañía del T.B.F., en que prestaba sus servicios, se tenía que hacer frente a problemas económicos que por el año 1897 la llevaron a la suspensión de pagos, con el desenlace, al siguiente de un convenio con los acreedores y de un saneamiento de finanzas que le permitieron seguir una vida que, en medio de dificultades de ese orden, se prometía esperanzadora, por cuanto el tráfico crecía, como le pasaba a la propia capital barcelonesa, que en ese mismo año de 1897 se ve agrandada por la agregación de varios Municipios, como los de Gracia, San Martín de Provençal, San Andrés de Calommar, Horta, Sans, San Gervasio, Sarriá y Las Corts. Sobre pasaba con ello Barcelona el medio millón de habitantes y estaba en pleno desarrollo, dentro de lo crítico de la situación, no sólo para Cataluña, sino para toda España, en aquellos años en que agobiaban las guerras coloniales, y en el 97, en el que el

asesinato de Cánovas dejó sin Jefe al Partido Conservador, entonces en el Poder.

Por estos mismos años, y en la vida ferroviaria de Maristany, su prestigio había crecido grandemente. Ya no era sólo el técnico recomendable, sino el hombre de empresa, capaz de llegar a los más altos puestos. Lo cual se reconocía no sólo en la Compañía del T.B.F., en la que seguía prestando sus servicios, sino en la más grande de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante, que con aquella tenía convenida la fusión de tiempos atrás. Efectivamente, en 1891 habían suscrito un contrato para esa unión, condicionado a que una de ellas, la de M.Z.A., terminase la línea de Valladolid a Ariza, y la otra, la del T.B.F., diese fin a las obras del llamado directo de Zaragoza a Barcelona, y que, además, transcurriese cierto tiempo desde ambas terminaciones, cosa que tuvo lugar en 1898.

En ese mismo año, al par que se producía la fusión, Maristany pasa a ocupar la Gerencia del T.B.F., que vino a ser el mando casi absoluto de lo que durante muchos años se había de llamar la Red Catalana de la Compañía de M.Z.A. A este efecto, desde enero de 1899 desempeña el cargo de Administrador Comisionado de la Compañía de M.Z.A. y Administrador, además, del Comité de Barcelona.

Precipitó esa solución la muerte prematura en Madrid del que era Director General de la Compañía de M.Z.A., M. Grebus, dando lugar a que en la capital de España quedase al frente de la Red antigua de esa Empresa un Comité de Dirección, y en Barcelona, don Eduardo, con todas las atribuciones de Administrador y Gerente.

Comienza para él en esa época una nueva etapa en la que había de desarrollar su gran actividad provechosa, ayudado por la preparación con que ya contaba. Disponía de la confianza de todo el Consejo de Administración, de la autoridad de sus cargos y de la que por sus méritos propios había adquirido entre compañeros y subordinados. En la Red Catalana, como en todas, había mucho que hacer para dotarlas de los elementos necesarios para acomodar su establecimiento a las necesidades de un servicio creciente y para mejorar su explotación.

Le impresionó 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, de apartado y clasificación de trenes. En 1902 se pone en servicio el apeadero de Gracia. Desde este año al de 1905 se abrie-

ron 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 Sagra, etc. Se vivía en un período en que el tráfico iba en aumento, con aflujos que el ferrocarril podía recoger en su totalidad. Las Compañías colocaban fácilmente sus emisiones, y con su producto se podían acometer mejoras en las instalaciones y 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 y, al partir, coincide en París con el que era Presidente 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 don 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 de conocimiento, 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 explicaciones, 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, el 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 censura y animadversión, pero seguramente aquí es donde más se manifestaba la virulencia. 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 don 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 travieso 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.

* * *

Tenia 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 don Ramón Peironcelly y Elósegui, que era Subdirector de la Red Antigua, y completa su equipo con otras designaciones. Subsiste la Red Catalana con independencia, pero 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 resultado 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 con independencia 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.

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 empujando, 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 don Eduardo Maristany, que ya no escribe libros, porque sus actividades se lo impiden, pero que en folletos y en campañas diversas no deja mucho tiempo quieta la pluma.

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 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 es de este modo cómo el hombre ejemplar dentro de sus actividades, que desde lo alto de su prestigio se hace respetar y querer, merece que una representación del personal de su Compañía se haga eco de un sentir general y se adelante 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 hacían 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. Las anima en esa Compañía otro ilustre Ingeniero de Caminos, don José Moreno Ossorio, Subdirector, 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.

* * *

Durante los años que siguen inmediatamente al de la concesión del título de Marqués de Argentera, el 1918, Maristany se encontraba en la cumbre de su posición profesional, social y económica. Al ser Director General de toda la Red tenía su residencia, naturalmente, en Madrid, pero sus viajes a Barcelona no dejaban de ser frecuentes, ni su atención se apartaba mucho de la Red Catalana, en cuya creación había intervenido. En Madrid su vivienda estaba en la misma estación de Atocha. Las grandes Compañías habían habilitado viviendas a sus Directores en las estaciones de origen, en Madrid, en cuanto éstas tuvieron edificios adecuados para ello.

En la estación de Príncipe Pio, de la Compañía del Norte, vivieron los Directores franceses, hasta don Félix Boix. En la de Atocha tenía su casa don Eduardo Maristany, en uno de los lados del cuerpo frontal, y hasta él trascendería la actividad del servicio. Desde su casa bajaba a tomar el tren, rodeado del alto personal, y en Barcelona, cuando a su tierra iba, le recibían también afectuosamente sus subordinados.

Su actividad continuaba siendo grande, y al poder encontrar derivaciones fuera de lo estrictamente ferroviario, la dirige a los negocios, dentro del espíritu práctico que le animaba. Es uno de los fundadores de la "S. A. Cros", que tanto desarrollo alcanzó, y en sus posesiones de Solers explota los viñedos. En Solers, localidad próxima a Villanueva, construyó su finca de recreo, de cuyos terrenos próximos sacó la uva para un vino que con la marca "Marqués de Argentera" se vendió profusamente. Sus botellas se vieron durante varios años en los coches-restaurantes de los trenes.

Son los años en que el problema ferroviario aludido en el prólogo está dando más que hacer y en los que la personalidad de Maristany alcanza quizá su mayor altura. Además de su título de Marqués, posee varias grandes cruces: de Isabel la Católica, de Alfonso XII y del Mérito Militar.

Una de las cualidades que se le señalaron, de gran valor para un hombre de acción directiva e impulsor de empresas, es la de saber rodearse de colaboradores eficaces y, al mismo tiempo, de estimular el trabajo del personal a sus órdenes, animarlo en su tarea y aficionarlo a ella. Realmente, si tal cualidad es útil o necesaria en todos los casos, más tiene que serlo en explotaciones en las que, como la ferroviaria, tan gran volumen alcanza el número de las personas que intervienen en ella y tan repartidas están a lo largo de las líneas. Esto lo sintió bien Maristany, y no dejó de sacarla partido. Se vió así rodeado de la estimación que representa la petición del título nobiliario y de otras de las manifestaciones de que disfrutó.

Pero los años no pasan en balde. Desde los del término de su carrera de Ingeniero de Caminos hasta aquel 1930, en que la celebración en Madrid de una de las reuniones del Congreso de la Asociación Internacional de Ferrocarriles y las mejoras obtenidas en nuestra Red por la ayuda de la Caja Ferroviaria del Estado marcan una fecha de apogeo de las explotaciones, la distancia recorrida es larga y considerables los esfuerzos puestos en juego.

Maristany declinaba. Su estado general de salud era bueno, pero un defecto de la vista, que llevaba ya varios años molestandole, había determinado la formación de cataratas, de las que fue operado en 1929. Su entusiasmo de siempre se debilitaba, en tanto los problemas del ferrocarril crecían, y la República los fué aumentando. 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 Solers, ve llegar sus últimos días. Tenía cerca de ochenta y seis años cuando ocurre su fallecimiento, el 5 de mayo de 1941.