

La compañía de los ferrocarriles de Medina del Campo a Zamora, y luego de Orense a Vigo como concesionaria y explotadora. Primera etapa 1862–1929

Segunda parte: 1880 a 1929

The MZOV (Medina del Campo to Zamora and Orense to Vigo) railway company and operator. First stage 1862-1929. Second part. 1880 to 1929

(Ver Resumen y Palabras Clave de la Primera parte del artículo, publicado en el nº 3.473, de enero 2007)

En la Gaceta de 7 Agosto 1879 se publicó el Decreto de prórroga de la concesión.

Por el Consejo se trabaja en la modificación de los Estatutos de la Compañía para recoger las cláusulas del convenio con la S.C.G. de C. y acogerse a la Ley de 19 de Octubre de 1869 J finalmente, en Junta General de Accionistas celebrada el 4 de Enero de 1880 se tomaron los acuerdos de:

PRIMERO.- Acogerse a la Ley de 19 de Octubre de 1869 y sometiéndose al vigente Código de Comercio.

SEGUNDO.- Modificar el capital de la Compañía fijándolo en 35 millones de pesetas, representado por 70.000 acciones al portador de 500 ptas. cada una, estimadas en igual número de francos.

TERCERO.- Aprobar los nuevos Estatutos de la Compañía.

De estos acuerdos se protocolizó la oportuna Escritura de reorganización ante D. Eulogio Barbero y Quintero, Secretario Honorario de S.M., Notario del Ilustre Colegio de la Corte, en 4 de Febrero de 1880 requisito indispensable para poder actuar con entera legalidad según exigía la Real orden de 24 de Enero de 1880 que aprobó los acuerdos de la Junta General entre los que figura el de la retribución de 7.500 ptas. anuales el Presidente del Consejo de la Compañía, 5.000 el Vicepresidente y 4.000 cada uno de los Vocales.

Se admite la renuncia de D. Antonio Cantero del cargo de Director Gerente y se nombra para tal puesto a D. Luis Rouviere.

En consecuencia, al iniciarse esta nueva etapa de la vida de la Compañía, quedó constituido el Consejo de Administración por las siguientes personas:

Presidente:

Sr. Conde de Canga-Arguelles

Vicepresidente:

D. Antonio Perecaula

Vocales:

D. Juan Coma y Xipell,

Excmo. Sr. D. Ramón Aranáz,

D. José Bros y Raguan,

Excmo. Sr. D. Antonio Cantero,

D. Juan Valls y Cañellas

Excmo. Sr. D. Castor García,

D. Jaime Moré y Boscli,

D. José Maria Gorostidi,

D. José Maria Galí y Vancella,

D. Manuel del Palacio,

D. Antonio Borrell y Folch,

D. Ramón Muns

D. Jaime Armet

D. Joaquín Prats Roqxier

D. Ramón Torente

Director Gerente:

D. Luís Rouviere

Secretario General:

D. Pedro Armengol y Cornet

El 25 de Octubre de 1880 tuvo lugar en Barcelona la Junta General Ordinaria y Extraordinaria de Accionistas a los que se dio cuenta detallada de todos y

cada uno de los problemas y situaciones que tuvieron que ser sorteados, aprobándose por unanimidad los acuerdos tomados.

Según las prescripciones del Gobierno, los carriles de la vía debían ser de hierro, pues al tiempo de establecerse la concesión no se empleaban los de acero. Sin embargo se estimó por el Consejo de la Compañía, que era más conveniente colocarlos de acero como así se hizo previa obtención de la autorización administrativa necesaria.

Se montaron talleres en Vigo y se inauguró el trayecto Nieves-Arbo.

Se autorizó al Consejo para obtener el traspaso de la concesión del ferrocarril Guillarey-Miño que había sido otorgada por el Gobierno a D. Ramón Aranáz y D. Luis Rouviere, por subasta efectuada el 12 de Agosto de 1880. También se aprobó gestionar la concesión para construir el Puente Internacional sobre el Miño.

El Consejo también fue autorizado para que, bien por concesión directa, por concurso, subasta ó traspaso, obtenga la concesión del ferrocarril de Orense a Monforte.

Finalizado el año 1880, tan pródigo en acontecimientos para la Compañía y en los primeros meses del 1.881, se hallaba abierta a la explotación la totalidad de la línea Orense-Vigo con 132 Km. de recorrido, y se habían obtenido las concesiones de las ramales Guillarey-Miño y la de Redondela-Pontevedra.

También se habían obtenido subvenciones de Pontevedra, Redondela y Vigo, bien como aportaciones en metálico o en terrenos y también colocando a la par determinado número de acciones de la Compañía.

Ligado el ramal Orense-Vigo con Pontevedra por un lado, y con la derivación Guillarey-Miño, urgía darle la indispensable salida Orense-Monforte para su entronque con la línea León-Coruña perteneciente a la Red Asturias-Galicia y León; por esta causa realizáronse gestiones encaminadas a conseguir del Gobierno la subasta de dicho tramo y a ser posible obtener ventajas en la licitación del mismo.

Pero es en esta época cuando la consideración del aislamiento de la línea Medina-Zamora induce, para conseguir su debido y esperado rendimiento, a proyectar por un lado la comunicación Zamora-Astorga y por otro el enlace directo Orense-Zamora y así, en la Memoria leída a la Junta General Ordinaria y Extraordinaria de la Compañía celebrada en Barcelona el 18 de Junio de 1881, se dice:

"... el Consejo tiene también en estudio el procurar el enlace directo de Orense con Zamora, sin embargo de que este punto exige tanteos y cálculos que hoy por hoy no permiten formular una idea concreta; si el resultado de estos trabajos responde perfectamente a lo que se tiene presentido, el Consejo vendrá mas tarde a la Junta General a pedir lo que pueda ser mas conveniente para alcanzar la obtención de una línea que con una extensión aproximada de 250 km. ahorrará unos 200 del recorrido desde Vigo al centro de Castilla."

Es en estas fechas, por lo tanto, cuando se vuelve a recordar este proyecto que tanta importancia tuvo para la Compañía.

En esta reunión se tomó el acuerdo de solicitar la subasta del tramo Zamora-Astorga y obtener su concesión. También se acuerda reformar los Estatutos en cuanto se refiere a los Arts. 22, 30, 37, 44 y 50 referentes a cuestiones de régimen y atribuciones de las Juntas y Gerencia.

El 18 de Febrero de 1882 tuvo lugar en Barcelona una Junta General Extraordinaria de Accionistas, tomándose los siguientes acuerdos:

1º.- Aumento del capitán social hasta 52.500.000 ptas con la emisión de 35.000 acciones de 500 ptas modificándose en consecuencia el Arto 6º, de los Estatutos.

2º.- Conceder a los accionistas entonces existentes el derecho a (realizar) retirar dichas 35.000 acciones de forma que por cada dos antiguas pueda adquirirse una de las de nueva emisión al 45% de su valor nominal, pagando su importe en tres plazos de 75 ptas.

3º.- Aprobar un seguro estipulado con la Sociedad Catalana General de Crédito que se comprometió a quedarse con 30.000 de las 35.000 nuevas acciones al 50% de su importe y una comisión de 10 ptas. por acción.

Se trabajaba con intensidad en el ramal Guillarey-Miño y en el Redondela-Pontevedra.

El director Gerente D. Luis Rouviere cesó a petición propia para pasar a otra Empresa, siendo sustituido por el Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos D. Ricardo Catarineu y Olarria.

Es nombrado en la vacante producida por fallecimiento de D. Ramón Muns el Jurisconsulto D. Juan Fe-

derico Muntadas Vilardell y quedan sin cubrir otras otras vacantes, la de D. Ramón Torent y D. Joaquín Prats.

El Puente Internacional sobre el Miño estaba construyéndose por una empresa extranjera y se esperaba para breve plazo el enlace con los ferrocarriles portugueses.

Se obtuvo la adjudicación de las obras de la línea Monforte-Orense en condiciones beneficiosas. Parte de las obras de explanación habían sido ya ejecutadas por cuenta del Estado sin que su importe fuese cargado a la concesión.

En Mayo 1883 fueron nombrados los Vocales D. Francisco de Sales Jaumar y D. Higinio Rivera.

Se estaban obteniendo resultados beneficiosos en las dos líneas que la Compañía tenía en explotación.

En el año 1883 fue mayor el producto del tramo Orense-Vigo que la aislada línea de Medina-Zamora. Esta produjo 616.958 ptas. y aquella 1.112.738. Otra característica que presenta la comparación de ambos ferrocarriles es que en la línea Zamora-Medina predomina la "pequeña velocidad" sobre "viajeros" mientras que en la de Orense-Vigo domina considerablemente el importe por viajeros sobre pequeña velocidad.

El 1 de Enero de 1884 fue inaugurada la línea Guillerey-Puente Internacional que no obstante quedaba interrumpida en éste hasta que fuese terminada su construcción.

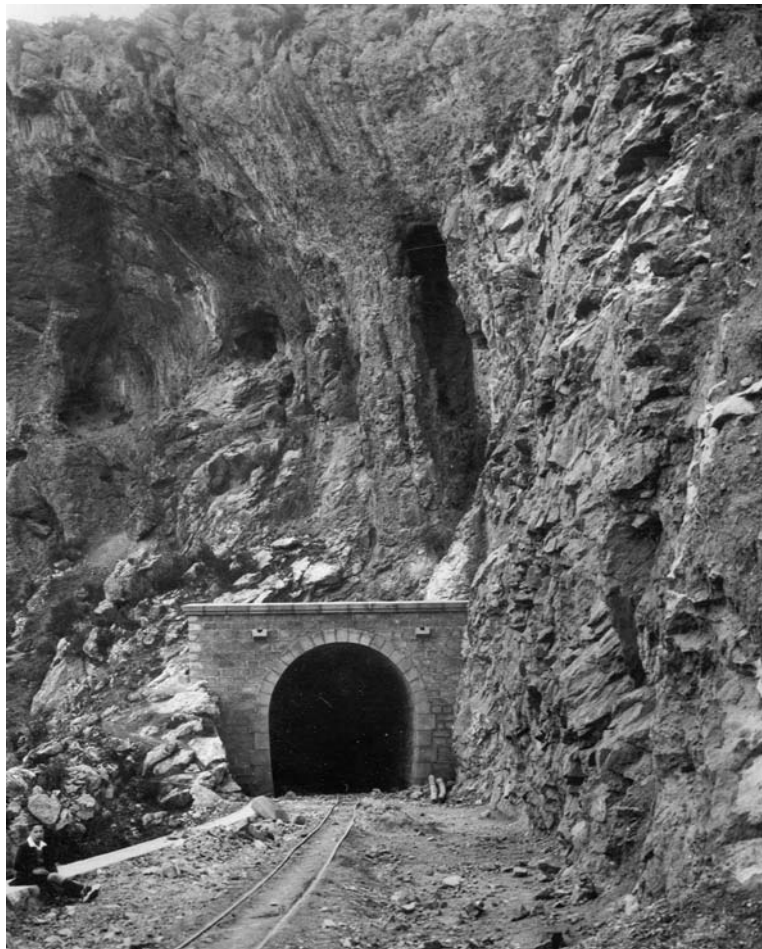
También el 16 de Mayo de este año fue abierto al público el ramal de Redondela a Pontevedra y se proseguía trabajando con celeridad en el ramal Orense-Monforte.

Se había obtenido la concesión para la construcción de un muelle en el puerto de Vigo que había de enlazar con la estación del ferrocarril, y se iniciaron inmediatamente los trabajos en 1884.

Sin embargo no faltaban los obstáculos. Durante todo el año 1885 hubo que mantener brigadas de reparación del túnel de los Valos que operaban sin interrumpir el paso de trenes.

Se menciona en la Memoria correspondiente a ese año el temor a la propagación de la epidemia, de cólera, que había aparecido en Francia, y que luego se extendió por Valencia, Murcia y Madrid aterrorizando a la Nación.

Conocido es que extendida la epidemia a Aranjuez, el Rey, a quien hubo de impedir Cánovas el traslado a Murcia como era su intención, se presentó en Aranjuez sin consentimiento del Gobierno, visitando a



Túnel de Santoliña.

los coléricos. El regreso del Monarca a Madrid aquella noche del 2 de Julio de 1885 fue apoteósico.

Si 25 de Noviembre de dicho año, en el Pardo, falleció el Monarca.

Al morir Alfonso XII se abre el periodo de regencia de su viuda D^a. María Cristina de Austria que duró hasta 17 de Mayo de 1.902 en que Alfonso XII prestó en el Palacio del Congreso de los Diputados el juramento constitucional.

Fueron estos 17 años de amplia y profunda actividad política. Grandes tribunos y sagaces hombres públicos representaron las tres tendencias en pugna. Los conservadores con Cánovas, Romero Robledo, Silvela, Dato, Ganet, etc. Los liberales con Sagasta, Moret, Montero Ríos, Paos, Gamazo, Maura, etc. y finalmente los republicanos de Ruiz Zorrilla.

Muestra de la preocupación de este período fueron al Ley de Asociaciones (30 Junio 1887) la del Jurado (20 Abril 1880) la de lo Contencioso-administrativo (13 Septiembre 1888) Código Civil (11 y 26 Mayo 1889)

y la Ley electoral de 26 de Junio de 1.890 que proclamó el principio del sufragio universal.

El 15 de Mayo de 1885 se inauguró la sección Orense a Monforte que tanta importancia tenía para la Compañía por ser la salida del grupo Pontevedra-Vigo-Orense hacia la línea, de Coruña y León.

En la Memoria leída a la Junta General Ordinaria de la Compañía que tuvo lugar en Barcelona el 26 de Mayo de 1885 entre los acuerdos cuya aprobación se sometió a dicha Junta figura el de:

"Facultar al Consejo para solicitar la concesión de una línea que enlazando con la de Medina del Campo a Zamora saque ésta de su aislamiento con provecho de los intereses sociales".

No obstante este acuerdo fue retirado por el Director Gerente "en nombre del Consejo Administrativo".

Se inicia así una gravísima crisis que dividió el Consejo en dos grupos antagónicos.

Un primer grupo mayoritario, acotado quizá en su lucha con la Administración, agobiado por las exigencias de los obligacionistas y apremiado por los acreedores de la Compañía, no sintiéndose con arrestos para proseguir la lucha redacta una "Memoria justificativa de los antecedentes, motivos y fundamentos del proyecto de contrato de explotación y cesión en su día a la Compañía del Norte de España de las líneas de que es concesionaria la de Medina del Campo a Zamora y de Orense a Vigo, publicada por el Consejo de Administración de esta última para conocimiento de sus accionistas".

En esta Memoria se explica que terminada la construcción de las líneas de que es concesionaria la Compañía y puestas en explotación, los que la suscriben consideran que solo un contrato de explotación y promesa de traspaso de las líneas a la Compañía del Norte puede remediar la catastrófica situación económica.

Se insiste para establecer que este es el ÚNICO medio existente para salir del atasco y se asegura que el Consejo ha discutido los preliminares y llegado a un acuerdo con la Compañía del Norte al que sólo falta la sanción de las respectivas Juntas Generales.

La Compañía tiene en ese momento en explotación los ramales de Galicia: Vigo-Monforte; Redondela-Pontevedra, Guillarey-Miño y además el Medina-Zamora con 90 Km. Suman en total 293 Kms.

El capital es de 105.000 acciones de 500 ptas, de las que 8.926 existen en cartera y cuya cotización en

esa fecha es de 750 ptas. por acción. Tiene también 122.000 obligaciones hipotecarias de 500 ptas. al 3% y otras 3.000 autorizadas formando un total de 125.000 que exigen un pago de intereses y amortización de 2.000.000 ptas. anuales.

La cuenta de acreedores pendientes asciende a 4.491.871 ptas. y hay cuatro pleitos en curso y uno fallado por 2.212.500 ptas.

Luego se considera el importe de algunas obras accesorias material móvil a adquirir etc. y se llega a una previsión total de 8.729.371 ptas.

Los acreedores por obras y por material apremian a la Compañía y se intenta por ellos demandas ejecutivas.

Se justifica luego la situación con consideraciones de las que algunas merecen destacarse:

-Las obligaciones, cuyo importe se había estimado en 250 ptas por cada una fueron difícilmente colocadas a 221 perdiéndose con ello 2.961.000 ptas. y esta situación del mercado de valores parece que se agravó con el fallecimiento del Rey D. Alfonso XIII.

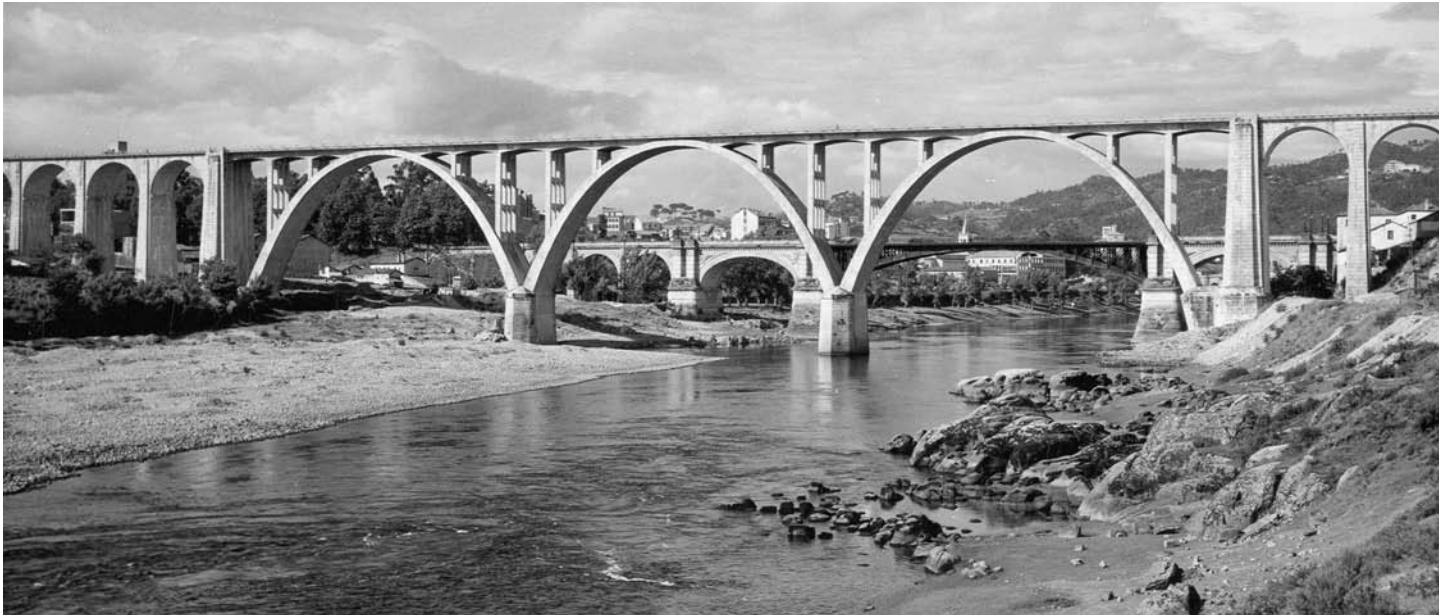
- Se acordó "dispendiosamente" repartir intereses a las acciones produciéndose un desembolso de 4.119.800 ptas,
- Por otra parte resultó que los costes supuestos y reales de las líneas fueron muy diferentes:

	Coste supuesto	Coste real	Diferencia
Orense-Vigo	8.000.000	13.736.375	5.736.375
Redondela-Pontevedra	4.620.000	7.272.783	2.652.783
Guillarey-Miño	993.544	1.307.269	313.725

- Las líneas fueron concluidas con retraso debido en parte a obstáculos naturales y en parte a trabas y obstrucciones de tipo gubernamental.
- Por el puente internacional sobre el Miño no se pudo dar paso por retraso en su ejecución y por razones sanitarias (época del Cólera) durante mucho tiempo (año y medio después de la fecha prevista)

Finalmente se expuso un proyecto de contrato para el traspaso de las líneas de la Compañía a la del Norte.

El otro grupo del Consejo de Administración de la Compañía redactó a su vez una "Exposición sucinta



Viaducto
sobre el Miño.

de los antecedentes, motivos y fundamentos que en contra del proyecto de contrato de explotación y cesión en su día a la Compañía del Norte de España, de las líneas de que es concesionaria la de Medina del Campo a Zamora y de Orense a Vigo, publican D. Jaime Moré y Bosch, Don Juan F. Muntadas y Yilardell, D. José Bros y Ragan y D. Baltasar Ribatallada y Villa individuos del Consejo de Administración de la última, para conocimiento de sus accionistas”.

En esta exposición se dice:

Razones de alta conveniencia para los intereses confiados al Consejo Administrativo de la Compañía de los ferrocarriles de Medina del Campo a Zamora y de Orense a Vigo, reclamaban a nuestro entender, que no se manifestara al público la división surgida en el seno de dicho Consejo, no tanto por efecto de la situación financiera en que se encuentra la Compañía debida principalmente a que el malestar que aflige al comercio de nuestro país se ha dejado sentir o ha trascendido a todas las empresas de índole análoga, como por consecuencia de la pasión con que los partidarios de una solución que conceptuamos ruinosa para los indicados intereses, pretenden defenderla, sin considerar que una mesurada divergencia de pareceres lejos de ser obstáculo, era por el contrario mayor garantía para el acierto de la resolución que va a adoptarse en la Junta general de accionistas convocada para el día 19 del corriente.

Lamentando que así no se haya comprendido, y que el folleto impreso con el título de “Memoria justi-

ficativa de los antecedentes, motivos y fundamentos del proyecto de contrato de explotación y cesión en su día, a la Compañía del Norte de España, de las líneas de que es concesionaria la de Medina del Campo a Zamora y de Orense a Vigo”, sea un verdadero reto que se nos dirige y hemos de aceptar para, que expongamos nuestra opinión en documentos que cual aquél tienen carácter oficioso y son impropios a nuestro juicio de la misión que a todos nos está confiada, hemos de comenzar manifestando que al pretender la mayoría convertir en oficial y publicar dicha Memoria, leyéndola en pleno Consejo y ante la Comisión nombrada, por los señores accionistas en la reunión particular celebrada en los salones del Fomento de la Producción Nacional, la minoría del mismo Consejo se vió ya en la sensible precisión de protestar solemnemente de tal intento, que después se ha llevado a la práctica. No pretendemos la infalibilidad de los más, aun cuando esté todavía por probar que el número sea garantía del acierto, pero no cediendo en buen deseo a los autores del trabajo lanzado a los vientos de la publicidad, nos consideramos en el ineludible deber (ya que la premura del tiempo no nos permite contestar detenidamente al expresado folleto, pensado y redactado disponiendo de mucho espacio y de la reserva en que respecto a ciertos hechos se habían encerrado los autores del impreso para quienes eran perfectamente conocidos), cuando menos de ocuparnos en los capitales argumentos que contiene el folleto, y

que hábilmente presentados podrían llegar a distraer la atención de los señores accionistas del punto culminante de nuestras aspiraciones, reducidas a esperar de ellos que fallarán con estricta justicia respecto a nuestras convicciones, hijas sinceras del deseo y del afán de salvar sus legítimos intereses, ante los cuales han de enmudecer los particulares de tocios los individuos del Consejo y las cuestiones o diferencias de amor propio, mejor peor entendido, que podrían no ser extrañas a las futuras resoluciones que hayan de adoptarse.

De creer es que por estar conforme el Comité de Madrid con nuestra apreciación acerca del procedimiento, no aparecen en el folleto las doce firmas que se habían anunciado a la expresada Comisión de señores accionistas; pero la carencia no ha de obstar para que estampemos aquí las nuestras, desde el momento que consta en actas que ha aceptado la paternidad del impreso que nos ocupa la mayoría del Consejo Administrativo residente en Barcelona, en cuyo nombre aquél se ha publicado.

No podemos terminar nuestro premio sin suplicar a todos los interesados en la vida y prosperidad de la Compañía de cuyo Consejo Administrativo formamos parte, que no dejándose deslumbrar por la pompa de los argumentos con que se pretende demostrar, no ya la conveniencia, sino la absoluta necesidad de entregar aquella en cuerpo y alma a brazos de la Compañía del Norte, mediten por sí propios desapasionadamente y sin prestar oídos a recomendaciones, compromisos personales, las bases del convenio pactado por la mayoría del Consejo de la de Medina a Zamora y de Orense a Vigo y estamos persuadidos de que por poca abstracción que hagan de su particular interés en aras del interés común del mayor número reconocerán que nuestra convicción tiene verdadera base, es indudablemente razonable, y que al sostenerla en público no nos guía otra voz ni otro interés que la voz de nuestra conciencia y la salvación de los cuantiosos capitales invertidos en la Empresa que tantos sinsabores nos ha ocasionado, capaces cualquiera de ellos de hacernos abandonar nuestros puestos, si prescindiendo de la expresada guía hubiésemos consultado solamente nuestras particulares conveniencias.

Vamos, pues, a ocuparnos con el laconismo que nos reclama el corto tiempo de que podemos disponer, en los principales puntos que abraza el Folleto, Memoria o como quiera llamarsele de la mayoría del Consejo Administrativo de la Compañía.

Seguidamente se critican los proyectos propuestos rebatiendo buchas apreciaciones e incluso censurando la actuación de quienes los redactaron.

No es posible en este lugar entrar en los pormenores y detalles de esta polémica. Señalaremos tan sólo que en esta exposición se puntualiza que los dos Directores Gerentes, Sres. Rouviere y luego Catarineu habían expuesto repetidas veces las notables diferencias que venían observando en los costes de ejecución. Por otra parte se advierte que muchas de las cantidades que en los cálculos de la Memoria comentada se incluyen como a satisfacer en plazo inmediato no tienen tal carácter y pueden esperar momento mas propicio por lo que no deben tenerse en cuenta como deudas o compromisos inaplazables. Finalmente se comenta el proyecto de convenio con la Compañía del Norte llegándose a la conclusión de que significa una entrega sin garantías y además con evidente falta de equidad en perjuicio de M.Z.O.V. y se termina con estos párrafos:

Lo que conviene que no olviden los Sres accionistas, y se lo recomendamos muy eficazmente, es que a pesar de que la actual situación de la Compañía de Medina y Orense, dista bastante mucho si se quiere, de ser buena, no es tan mala como a primera vista parece resultar de la bola de nieve que de sus desgracias se ha formado.

No se asusten ni amilanen, pues, los señores accionistas de Medina y Orense al recuerdo de los tristes vaticinios que se les han hecho si la fusión o proyecto de cesión de sus líneas a la Compañía del Norte sucumbe o no triunfa; desde hace muchos años, desde su origen, que intervenimos, desgraciadamente como verdaderos interesados y víctimas, en las luchas y diferencias que se han suscitado y sostenido entre las Empresas de todos los ferrocarriles de España, sus administrados y acreedores, y con los antecedentes, con la historia a la vista, podemos decir a los señores accionistas: el arreglo, el convenio de vuestros intereses con los de los acreedores hipotecarios, no solo puede ser y será práctico, no solo es posible sin la cesión a la Compañía del Norte, sino que puede ser mejor, mucho mejor que el mejor de todos los convenios que en nuestro Reino se han celebrado entre las Empresas de ferrocarriles y sus acreedores, precisamente en épocas en que la legislación del país no sujetaba, ha a estos en casos análogos como sucede ahora, a la voluntad de las mayorías.

No deseamos por ningún concepto que el capital acciones se coloque frente a frente del capital obligaciones; lo que si decimos, sostenemos y repetimos es que anhelamos la armonía el buen acuerdo entre ambas capitales, y ello es muy posible, dada la actual situación de la Compañía, con un poco de buena voluntad por parte de todos, ¡Quiera Dios que inspirándose unos y otros en estas elevadas miras, como procuramos hacerlo los infrascritos, faciliten pronto con su conducta y acuerdo el medio muy posible de salvar tantos intereses comprometidos, y el de evitar las tristes y fatales consecuencias de un proyecto de cesión como el que la mayoría del Consejo ha pactado con la Compañía del Norte de España! Barcelona 16 de Julio de 1.886. Jaime Moré y Bosch, Juan F. Muntadas y Valardell, Baltasar Ribatalada y Villá, José Bros y Raguan.

La explotación de las líneas de la Compañía en ese año, supuso un producto total de 2.512.744 ptas. frente a un gasto de 1.274.761 lo que representa un beneficio bruto de 1.037.983 ptas es decir, más del 80% del gasto.

Se estableció un acuerdo con el Banco de Préstamos y Descuentos estableciendo un contrato de seguro de todos los préstamos pignoratícios cuyos plazos vencieron durante el tiempo que se invertirá en obtener la aprobación judicial de un nuevo convenio con los obligacionistas, y consecuentemente se presentó la Compañía ante el Juzgado solicitando la declaración de suspensión de pagos que abriese el período legal de adhesiones al nuevo convenio con los obligacionistas

Durante los años 1887 y 1888 la actividad de la Compañía se centró fundamentalmente en la explotación de las líneas y en los trámites para la aprobación del convenio que finalmente fue suscrito y aprobado por sentencia judicial de 28 Julio 1888 redactándose la Escritura de protocolo ante el Notario Sr. Maspons el 19 de Septiembre.

Como consecuencia del mismo fue preciso estudiar la reforma de los Estatutos Sociales en lo necesario para recoger lo convenido. En la preparación de los nuevos Estatutos se hace referencia a las dificultades que presentaba la explotación de unas líneas tan distantes del domicilio social, sin embargo no se varió.

En Junta General celebrada el 8 de Octubre de 1888 en cumplimiento de lo exigido en los artículos 15 y 16 del convenio judicial con los acreedores, se aprobaron las reformas de estatutos y nombramiento de



nuevo Consejo residente en Barcelona y compuesto por las siguientes personas:

Túnel nº 10.
Boca Zamora.

- D. Juan Federico Muntadas y Vilardell - Abogado - Vicepresidente
- D. Domingo Juan Sanllehy y Alrich - Abogado,
- D. Pablo Sala y Canalda - Abogado
- Ilmo. Sr. D. Joaquín Benet y Amigó - Medico
- D. José Curtils y Arboñes - del Comercio
- Ilmo. Sr. D. Jacobo García de San Pedro y Iranzo, Marqués de Soto Hermoso - Abogado
- D. Pedro de Roselló Puig - Abogado
- D. José Brós y Raguan - Propietario
- D. Antonio Massó y Casañas
- D. José Pons y Constans - del Comercio
- Excmo. Sr. D. Camilo Juliá y Vilasendra - Ingeniero

Fueron introducidas modificaciones y adiciones en los Estatutos por lo que se estimó conveniente someter a aprobación de la Junta la totalidad de los mismos quedando provocolizado por medio de la oportuna Escritura en Barcelona el 10 de Mayo de 1889 ante el Notario D. Francisco de Sales Maspons y Labros.

En 1890 se inicia un largo periodo en el que la actividad de la Compañía se concentra en la explotación de sus líneas. Preocupa reducir gastos y ampliar ingresos. Se atiende a la inevitable renovación de elementos y reparación de edificios.

Por esta causa es poco lo que puede destacarse: En 1890 se renovaron más de 8 Km. de carril de hierro sustituyéndolo por acero y restaurado las estaciones de Coreses, San Romás y Castromiño en la línea de Zamora y Porriño y Peares en las de Galicia. Se es-

tudia la unión de la estación de Vigo con las vías del puerto.

Se reparan locomotoras y hay que adquirir nuevos vagones y plataformas.

En 1892 fue nombrado D. Antonio Sans y García Ingeniero Jefe de la explotación. Procedía de la Compañía del Norte.

Fue adjudicada a la Compañía la concesión del ramal de la estación de Vigo al puerto el 8 de enero de 1894.

En los años 1893 y 1894 tuvo lugar la "Guerra de Melilla".

Se trabajaba en la construcción del enlace de Zamora, con Astorga, si bien esta concesión no fue hecha a la Compañía.

En 1895 se produjo la insurrección de Cuba y en 1.896 la de Filipinas. Esta última pudo sofocarse victoriosamente por los Generales Polavieja y Primo de Rivera, pero no así la de Cuba donde el General Weyler llevó la contienda con máxima violencia.

Se había terminado en 1895 el "Grandioso muelle de hierro" en el puerto de Vigo, y se terminaban las obras complementarias del mismo, comenzándose el "extenso muelle de unión con la dársena del Berbés".

Durante 1896 hubo que levantar un nuevo edificio de viajeros en Caldelas dadas las malas condiciones del existente y la creciente concurrencia de bañistas.

Dificultades graves en la expropiación de los terrenos necesarios retrasaban la terminación del ramal de unión al puerto de Vigo que comprendido en una zona urbana afectó a gran número de propietarios algunos de los cuales tuvieron exigencias excesivas que obligaron a recurrir a la expropiación forzosa de tan lenta tramitación e incluso a modificaciones de trazado que hubo que someter a la aprobación del Estado.

La apertura de la línea Plasencia-Zamora-Astorga y el consiguiente acuerdo entre las Compañías del Norte y del Oeste perturbó considerablemente el tráfico del trozo Medina-Zamora que en 1897 acusó una reducción del 30%.

En Agosto de 1897 fue asesinado Cánovas del Castillo. En Febrero 1898 estalló el crucero norteamericano MAINE y en abril fue declarada la Guerra que acarrió a España los desastres de Cavite y Santiago de Cuba apoderándose los yanquis de Puerto Rico y Manila.

El 13 de Junio de 1898 se inauguró el ramal de bajada al puerto de Vigo.

Se solicitaba que el tráfico de la Compañía del Norte, una vez de seguir efectuándolo por Astorga-León-Palencia-Valladolid-Medina se encausase por Astorga-Zamora-Medina con lo que el ramal de la Compañía resultaría compensado de la reducción que la nueva línea Plasencia-Zamora-Astorga le produjo. Sin embargo este deseo no llegó a tener efectividad.

En 1899 se puso en servicio el ramal Pontevedra-Santiago que pertenecientes a la "West Galicia Railway Company Limited" enlazada con la línea Redonda-Pontevedra. Se estableció el oportuno contrato con dicha compañía para utilización de la estación de Pontevedra.

En 1901 y 1902 empieza a acusarse inquietud en el personal obrero cuyas reclamaciones es preciso atender. En la Memoria leída en la Junta General celebrada el 29 de Abril de 1903 se dijo:

"nuestro personal estuvo trabajado por elementos que a nuestro juicio no se preocupan tanto de su bienestar como del afán de producir perturbaciones de carácter general y público siendo de ello una prueba evidente el que a la par que nosotros íbamos acordando aumentos, que como sabéis se habían iniciado por espontáneo impulso nuestro en el próximo pasado año, iban aumentando las exigencias y lo que es mas sensible, eran menos atendidos los deberes y aumentaban a cada paso las reclamaciones por averías, faltas y retrasos".

Para, atender a las reclamaciones de los empleados, se autorizó al Consejo para establecer un Montepío o Caja de previsión contribuyendo la Compañía en la cuantía necesaria con cargo a la cuenta de explotación.

En 1904, por fallecimiento de D. Antonio Sans García, Ingeniero-Jefe de explotación, fue nombrado para dicho cargo el también ingeniero D. Federico Cantero Seirullo.

En la Junta General Ordinaria celebrada el 30 de Abril de 1906 se aprobó una proposición para estudiar una reforma de Estatutos con objeto de alterar la composición del Consejo reduciendo en lo posible el número de Consejeros.

Seguidos los trámites y discusiones oportunas fue aprobado en Junta Extraordinaria celebrada el 26 de Septiembre de 1906 la reforma de los Estatutos modificando los artículos 14-16-23-25 a 27-33-35 a 38-41-51-54 y 57 elevándose a escritura pública autorizada por el No-



Viaducto sobre el Arnoya.

tario D. Valentín Marín y Lloret el 17 de Octubre de 1906 en Barcelona.

En el resumen correspondiente a este año se expone que en la línea de Zamora-Medina se expidieron 80.393 billetes de viajeros y se transportaron 62.464 toneladas con un ingreso total de 695.867 ptas. y un gasto de 467.326. En las líneas de Galicia hubo 754.572 viajeros y se transportaron 181.905 toneladas con un ingreso total de 3.537.387 ptas. y gasto de 1.354.814. El producto líquido por kilómetro en la línea de Zamora fue de 2.539 ptas y en las de Galicia 7.575.

Se suceden varios años de explotación de las líneas sin que se produzcan situaciones ni sucesos de interés. Se prosigue la renovación y reparación de los elementos de vía y material móvil.

Por D. Federico Cantero Villamil fue redactado y firmado en 1 de Octubre de 1908 el Proyecto de ferrocarril entre Zamora y Orense, Este proyecto constituirá la iniciación de los que luego habrían de ser definitivamente aprobados y construidos en su día por la Compañía, pero que había sido precedido por otro que se presentó en el Ministerio de Fomento en Abril de 1864 (ver pág. 57 del nº 3.473 de la ROP).

En 1909 hubo que efectuar nueva reparación en el túnel de los Valos, y en cumplimiento de órdenes de la Administración del Estado se procedió a reforzar los puentes de todas las líneas férreas.

En ese año parece que "... por un fenómeno natural o por el abuso en los estudios que se emplean para

la pesca ó por ambas cosas desapareció el pescado de las rías gallegas, produciéndose una grave crisis económica en Vigo y arruinando a la industria conservera cuyas fábricas tuvieron que parar".

Falleció este año el Presidente D. Juan Federico Muntadas siendo sustituido por D. Domingo Juan Sanllehy.

En Julio de 1909 con motivo de la salida de tropas de guarnición en Barcelona para Marruecos donde la guerra con los rifeños estaba costando muchas vidas y cuantiosos gastos a la Nación, se originaron los sucesos revolucionarios llamados "Semana trágica" que trascendió a Bilbao, Valencia y Murcia y una vez dominado por el Gobierno el alzamiento revolucionario fue fusilado Francisco Ferrer de cuyo hecho hubo de hacerse después bandera política internacional, llegándose a considerarlo un mártir de la libertad al que se levantó un monumento en Bruselas.

En Melilla tuvieron lugar luctuosos acontecimientos cuyo escenario fue el tristemente famoso Barranco del Lobo.

Destacadas figuras políticas de la época fueron D. José Canalejas, Aznar, García Prieto, Romanones y Maura.

En Diciembre de 1910 falleció D. Emilio Cánovas del Castillo y en Enero 1911 el Sr. Sanllehy siendo nombrado Presidente D. Antonio Massó.

Durante 1911 se sustituyeron 4 Km., de carriles de hierro por acero de 40 Kgs. por metro y se reforzó con

barras de acero de varios perfiles y peso de 41 TM. el puente de Redondela.

En 1912 se produjeron numerosas huelgas instigadas por el partido socialista y en Septiembre la promovieron los ferroviarios de la sección catalana con repercusión inmediata en toda España, dando lugar a que por el Gobierno se acudiera a la inmediata llamada a filas con lo que sometidos los huelguistas a la disciplina militar quedó yugulada la huelga.

Delante de los escaparates de la librería San Martín fue asesinado Canalejas siguiéndose el suicidio de su matador.

Por 49.246,78 ptas. se adquieren en 1.312 cinco grandes coches a bogies de la Compañía Internacional de Coches-Camas, los que se transformarán tres para el servicio ordinario de viajeros y dos para automotores.

En la Memoria leída el 14 de Abril de 1913 en la Junta General de Accionistas y Obligacionistas se dice:

"Atentos a procurar la aproximación mayor posible de la época en que las acciones de la Compañía puedan recoger con amplitud el fruto de sus prolongados sacrificios, veníamos, de algunos años a esta parte, gestionando la inclusión del ferrocarril de Zamora a Orense en los planes ferroviarios españoles, aspiración justificadísima, dados los antecedentes de nuestra Compañía, cuya creación obedeció al propósito de llevar a ejecución uno de los proyectos que se formularon al iniciarse en España el establecimiento de las líneas férreas y al trazar por la iniciativa del Gobierno las que debieran considerarse como de primer orden.

Consistía, el proyecto en unir, por la vía más corta posible, el centro y capital de la Nación con los puertos del litoral gallego, con Vigo en primer término, por ser a la vez el mejor y el más cercano de los puestos europeos al continente americano. Esta necesidad en todos tiempos sentida, que no pudo ser satisfecha por razón de las aplictivas circunstancias que se crearon a nuestra Compañía, agravadas por la oposición de nuevos intereses sobrevenidos, es, en los momentos presentes, próxima la apertura del Canal de Panamá, de mucho mayor relieve por lo que respecta al desarrollo de la riqueza nacional.

Comprendiéndolo así el Gobierno, satisfizo nuestra constante aspiración mediante la ley de ferrocarriles complementarios de la Red general española promulgada el 31 de Diciembre de 1912, en la que

se incluye la línea que nos interesa, concediendo a la misma en tercera subasta la garantía del 5 por 100 anual al capital de construcción, mediante la entrega de obligaciones del Estado del 5 por 100 a la par en caso de insuficiencia del producto líquido.

En tales condiciones, creemos fundamentalmente que la línea de Zamora a Orense se construirá en breve, con lo cual dejará de existir la solución de continuidad que tanto perjudica a nuestras líneas y muy especialmente a la de Medina del Campo a Zamora.

De nuestra parte, y sin menoscabar, empero, la sólida situación económica de la Compañía, hemos de hacer cuanto se halle a nuestro alcance para que la citada obra se realice, y con este propósito hemos dispuesto, desde luego, que se amplíe y perfeccione el proyecto estudiado anteriormente por nuestra cuenta por el distinguido ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, D. Federico Cantero y Villamil, Jefe de todos los servicios de la línea de Zamora, y proseguiremos esta tarea hasta el final, para concurrir al concurso convocado por la Dirección de Obras públicas, en el supuesto de que nos otorgaréis la autorización oportuna, facilitando así el que se presente en su día empresa que opte a la concesión.

Para llegar al punto en que nos hallamos nos ha sido necesario practicar gestiones constantes hasta llevar al ánimo del Gobierno y de los representantes en Cortes la conveniencia que para las regiones interesadas y para el país en general y la justicia y equidad que, con respecto a nuestra Compañía, entraña la realización completa del plan iniciado por el insigne Ministro de Fomento Exmo. Sr. D. Claudio Moyano poco después de mediado el siglo anterior, debiendo hacer aquí constar que hemos recibido valiosísimo auxilio de muchas personalidades importantes, siendo tan especial y entusiasta y tan constante el que nos prestaron los Exmos. Sres. D. Federico Requejo y D. Ángel Galarza, ambos representantes en Cortes por la provincia de Zamora, que, mirando por los intereses de la Compañía, nos ha parecido debíamos sumar tan prestigiosas personalidades a nuestro Consejo administrativo proponiendo a ambos señores para las vacantes que, según el artículo 25 de los Estatutos, corresponde proveer al propio Consejo.

No podemos terminar, al ocuparnos de este asunto, sin hacer especialísima mención de la benévola acogida que S. M. el Rey (que Dios guarde) tuvo a bien dispensar a nuestro Presidente, cuando en nom-

bre del Consejo le hizo entrega de un Memorándum relativo al ferrocarril directo de Galicia y a la Compañía, pudiendo decir que nuestro augusto Soberano tiene verdadero entusiasmo por la realización del proyecto, atento a los grandes beneficios que ha de reportar al país, y además, estamos seguros de que verá con gusto que ello sea motivo de prosperidad para una Compañía netamente española como la nuestra."

Se prosiguieron los trabajos para poder presentar en tiempo hábil el proyecto completo redactado por D. Federico Cantero Villamil del ferrocarril de Zamora a Orense en el concurso convocado por el Gobierno y se logró hacerlo siendo el único presentado.

En 1914 entraron en servicio 50 vagones cubiertos comprados de encargo a "Material para Ferrocarriles y Construcciones" por 271.427,60 Ptas.

El Proyecto Zamora-Orense se halla en la 1ª División de ferrocarriles pendiente de informe.

Y en Junio de este año estalla la Gran Guerra.

Se corta así un periodo de prosperidad para las Compañías explotadoras de vías férreas que se beneficiaron del indudable resurgimiento de la economía nacional entre los años 1906 a 1914.

A partir de 1914 las graves repercusiones que en la economía de las naciones implicadas en el conflicto tuvo la duración y varia fortuna del mismo vedaba atender a las necesidades de tesorería con la colocación de obligaciones en el mercado poco propicio a transacciones. Por otra parte las materias primas, carburantes, combustibles, acero, etc. desviadas por otros cauces de consumo para alimentar la conflagración mundial, escasearon y consecuentemente se elevaron considerablemente sus costes. Es época propicia para toda clase de especuladores y agiotistas.

En el estrecho de Rande en la ría de Vigo fue adquirida una finca para el proyectado desahogo de las estaciones de Vigo y Redondela y establecimiento de depósitos y cargaderos de mineral. Se invirtió en la adquisición de ésta finca 46.433,11 Ptas.

En el ejercicio correspondiente al año 1.915 se observa una importante disminución del tráfico de viajeros que en las líneas de Galicia llega hasta un 12%. Los rendimientos del muelle de hierro de Vigo retroceden considerablemente debido a los peligros que presentaba la navegación.

En 1915 se fundó en Barcelona Cubiertas y Tejados, S.A.



Estación de Puebla de Sanabria.

La neutralidad de España, pese a la notificación que hace Alemania de que a partir de 1º de Febrero de 1917 iniciaría un bloqueo general, permite rehacer los tráficos de las líneas de Zamora y Galicia, registrándose un considerable aumento en este año.

En España existió una acusada pugna entre neutralistas, aliadófilos y germanófilos, sin que las manifestaciones de uno u otro grupo desbordaran el dominio gubernamental.

En estas fechas (Marzo 1.917) los revolucionarios rusos destronaron al Zar Nicolás II.

Para enfrentarse con la debida autoridad y soltura con este cúmulo de complicaciones internacionales y poder mantener la neutralidad española a cada momento amenazada por las simpatías de cada grupo, obtuvo el Presidente del Gobierno, Romanones, la aprobación en Las Cortes de una ley por la que resultaba autorizado a ejercer una verdadera dictadura.

Durante 1917 se observa una disminución notable en el tráfico de viajeros en las líneas de Galicia, sin duda achacable al estancamiento del tráfico emigratorio y a los peligros y carestía de la navegación. Aumentó en cambio el transporte de madera, carbón mineral (10 veces mayor que el anterior) hierro y acero.

Las perturbaciones sociales, cada vez más frecuentes e importantes afectan sensiblemente a la disciplina del personal ferroviario, que es imprescindible para el buen servicio de los ferrocarriles. Se implanta la jornada de ocho horas. Las personas que rigen la Compañía se lamentan de que "quienes están llama-

dos, en nombre del Estado, a proteger los capitales invertidos en las empresas ferroviarias no cumplan tan sagrado deber”.

En efecto, los Gobiernos que con lamentable frecuencia se suceden tienen que enfrentarse con las Juntas militares que proliferan y se propagan a otros organismos civiles, e incluso a los Guardias de Seguridad (Julio 1917) y con un enorme cúmulo de problemas sociales, económicos, internacionales, etc.

El 10 de Agosto se inicia la huelga de los ferroviarios del Norte y el 13 la huelga general revolucionaria declarándose por el Gobierno el estado de guerra en toda España por cuya causa se produjeron graves perturbaciones en el normal tráfico de trenes.

La incansable y admirable tenacidad de los rectores de la Compañía, logra que a pesar de todo se estudie e informe el proyecto de ferrocarril de Zamora a Orense por el Consejo de Obras Públicas.

En 1918 se registra un notable aumento de los productos de la explotación, desgraciadamente acompañado de no menos notable aumento de gastos lo que en definitiva hace que disminuya el producto líquido.

Sigue incesante el forcejeo político y social en este año que terminó con un gobierno presidido por García Prieto siendo Ministro de Fomento el Sr. Cambó.

En 11 de Noviembre de 1918 se firmó el armisticio dándose fin a la Gran Guerra con la rendición de Alemania.

Se registra entonces un aumento de viajeros por las líneas de la Compañía disminuyendo los transportes de madera, carbón, etc.

Se inició 1919 con un horizonte político cubierto de amenazadores problemas. En Enero Cambó apoyó vigorosamente el Estatuto catalán; se declararon huelgas en Barcelona, Sevilla, Cádiz y Salamanca; se sucedieron las protestas callejeras por la carestía de los artículos de primera necesidad, los atentados sindicalistas, la perturbadora intromisión de las Juntas militares, disolución de Cortes y en fin cambios de Gobierno terminando este año con el presidido por el Sr. Allendesalazar.

En 1920 las dilaciones en la solución del problema ferroviario complejo compuesto por la necesidad de tarifas, regulación de subvenciones, estado angustioso de las tesorerías de las Empresas explotadoras, y principalmente la falta de una legislación que fijara la posición de las Compañías dentro de la economía nacional debido todo ello a la indecisión y diversidad de propósitos de los gobiernos que con tan excesiva

frecuencia se sucedieron en España, obliga a recurrir a anticipos reintegrables del Estado tal como el de 23 de Marzo en que bajo la presión de la huelga ferroviaria se expide un Real Decreto anticipando por un mes a las Compañías los aumentos a favor de su personal proyectados a base de aprobación en el Congreso del proyecto de ley concediendo aumento de Tarifas en los términos aprobados por el Senado.

Disueltas las Cortes quedó paralizado todo progreso hasta reanudarse las sesiones en Enero de 1921.

En este mes y año fue asesinado en la Plaza de la Independencia D. Eduardo Dato por los sindicalistas Mateu, Casanellas y Nicolau.

Durante 1921 se prorrogó el sistema de anticipos a las Compañías con carácter reintegrable lo que abrumaba a las mismas con una creciente carga. Se recurrió al mismo procedimiento para la adquisición del material de tracción y transporte. Estos anticipos devengaban un 5% de interés y debían ser reintegrados en el plazo de 20 años.

En este año el producto medio de un viajero en la línea Medina-Zamora fue de 2,60 Ptas, y por kilómetro de 0,06 ptas.; en la red de Galicia 1,91 y 0,04 respectivamente. El de mercancías por tonelada de 8,06 y 10,09 respectivamente y por kilómetro 0,13 y 0,10.

Se transportaron 126.869 viajeros y 71.862 toneladas en la línea Medina-Zamora y 1.301.662 viajeros y - 321.155 toneladas en la Red de Galicia.

El proyecto del ferrocarril de Zamora a Orense fue rectificado en cuanto a precios y presupuestos según acuerdo del Consejo de Obras Públicas por haber quedado desiertas la primera y segunda subasta.

En 1922 continúan vigentes las disposiciones oficiales dictadas para amparar en lo posible los intereses comprometidos en las empresas ferroviarias: aumento del 15% en las tarifas, concesión de anticipos sin interés para aumento de sueldo al personal y concesión de recursos en forma de anticipos reintegrables para la adquisición de material móvil.

El 16 de Enero de este año, una repentina y terrible galerna que se cernió sobre la bahía de Vigo arrojó sobre el muelle de hierro propiedad de la Compañía el transatlántico noruego SKOGLAND hundiéndose dicho muelle en su parte metálica arrastrando al mar la grúa de 15 toneladas que allí se tenía instalada.

Falleció en Febrero de este año D. Ignacio Girona miembro del Consejo Administrativo.

Las deplorables condiciones del puerto de Vigo influyen indudablemente en la baja de productos que

se observa en las líneas de Galicia durante 1923 en cuyo año y en el mes de Marzo falleció el Marqués de Soto Hermoso, miembro de la Comisión Ejecutiva de la Compañía.

La situación política en España era punto menos que caótica. Los fondos de rescate de los prisioneros hechos por los moros en los desastres de África con motivo de la ocupación de Tizzi-Assa, logrado mediante la intervención del acaudalado minero vizcaíno Echevarrieta sirvió para agravar la guerra en aquellas regiones y el orden público en la península se mantenía muy precariamente, menudeando los choques entre patronos y obreros, atentados personales y atracos, sin que las banderías políticas hallasen estímulo suficiente para poner tregua a su infecunda pugna,

Así las cosas, el General Primo de Rivera se puso de acuerdo con los mas caracterizados representantes de las guarniciones de la península y declaró por personal determinación el estado de guerra, se incautó de las comunicaciones y manifestó al país que el ejército pedía al Soberano la separación de todos los hombres políticos de la gobernación del Estado.

El 15 de Septiembre de 1.923 fue nombrado Primo de Rivera Presidente del Gobierno, y seguidamente se constituyó un Directorio militar cuya actuación, primeramente estipulada en tres meses, prosiguió hasta 1930.

El Real Decreto-Ley de 12 de Julio de 1924 establece por el Gobierno del Directorio Militar un nuevo régimen ferroviario al que solicita acogerse M.Z.O.V. según acuerdo tomado en Juntas Generales de 10 de Septiembre de dicho año.

No obstante prosiguen sin establecerse nuevas tarifas que cubriendo los gastos de explotación permitiesen a las Compañías un estado económico aceptable. Los conflictos políticos antes señalados impiden atender a tan justa demanda paliándose la situación con un "régimen transitorio" de subvenciones, rebajas, complementos etc. etc. que permitiesen ir tirando y atender con más o menos (mas bien más) dificultades al pago de jornales y sueldos en continua y exigente alza.

Por otra parte empieza a notarse la competencia cada vez mas acusada que al ferrocarril hace el transporte automóvil.

El 9 de Marzo de 1925, por R.O. del Ministro de Fomento ingresa la Compañía en el solicitado régimen



Viaducto sobre el Miño.

ferroviario, fijándosele un capital de 15.415.034,96 Ptas. derivado del valor real de establecimiento considerado de 49.395.834,11 Ptas.

En 20 de Julio falleció D. José Garí Cañas cuya labor y contribución desde 1888 fue de inestimable valor para la subsistencia y desarrollo de la Compañía.

Los resultados en 1926, si bien acusan aumento en los ingresos, no menos en los costos debido a la total implantación de la jornada legal con la consecuencia del necesario aumento de personal y pago de horas extraordinarias aparte de los mayores gastos de maquinaria.

El 8 de Agosto se dictó una R.O. que varía profundamente el régimen establecido desde 1.920. Se dispone en dicha real orden la supresión total de anticipos sustituyéndolos por una promesa de auxilio según fórmulas deducibles de los resultados de la explotación en el trienio 1923/1925.

Tal disposición supuso evidentemente el aplazamiento del ansiado estudio y establecimiento de tarifas adecuadas.

Por otra parte, al revertir a la cuenta del Estado los gastos de primer establecimiento, resulta que el capital del Estado en las Compañías prosigue aumentando sin límites.

Siguiendo los criterios marcados por el Gobierno en lo referente a política ferroviaria, nuestra Compañía ofreció al Estado el proyecto que tenia redactado para la construcción del ferrocarril entre Zamora y Orense solicitando a cambio prioridades en la cons-

trucción de dicha línea y su prolongación Orense-Santiago-La Coruña.

Por acuerdo del Consejo de Ministros y previo dictamen del Consejo Superior de Ferrocarriles S.M. el Rey aprobó por Decreto de 3 de Noviembre de 1.926 la cesión a favor del Estado de los proyectos redactados por la Compañía del Trazo Zamora-Orense de 248 Kms., aprobándose también en la misma disposición los replanteos efectuados de los Trozos 1º Zamora-Puebla de Sanabria de 107 Kms. y 4º. Santiago-La Coruña de 75 Kms.

En la Gaceta del día 18 de Diciembre de 1926 se anunciaron los Concursos para la ejecución/de las Obras de los Trozos replanteados 1º. y 4º. los cuales se celebraron el 19 de Febrero de 1927 otorgándose a la Compañía el derecho de tanteo, bajo compromiso de presentar en el plazo de tres meses, a partir de la fecha de adjudicación del Concurso anunciado, un estudio del Trazado Puebla de Sanabria-Orense de 142 Kms. con dos soluciones: una directa y otra pasando por Verín y también se obligó la Compañía a presentar los proyectos y ejecutar los replanteos del Tramo Orense-Santiago (129 Kms.) y el de la solución Puebla-Orense que fuera aceptada por la Administración en el plazo de seis meses, contados desde la citada fecha de adjudicación de los Concursos de los Trozos 1º. y 4º.

Con la colaboración de Cubiertas y Tejados, S.A. pudo llevarse a cabo, tanto la redacción de estos proyectos cómo la ejecución de los replanteos pese a los cortos plazos de que se dispuso así como a las dificultades topográficas que planteaba lo abrupto del terreno (43 Kms. de túnel en el trozo Puebla-Orense y 21 en el Orense-Santiago).

Como resultado del Concurso fueron adjudicadas a la Compañía las obras del Trozo 1º. en 12 de Marzo y del Trozo 4º. el 27 de Marzo de 1927, encargándose la constitución de las obras la Sociedad Constructora Ferroviaria que dio comienzo a los trabajos en Julio (Trozo 1º.) y Septiembre (Trozo 4º.), siendo inauguradas las obras por SS.MM. los reyes D. Alfonso y Dña. Victoria.

La Sociedad Constructora Ferroviaria se fundó en Marzo de 1927, redactándose la Escritura de Constitución ante el Notario de Barcelona D. Antonio Par y Turquets y fijando su domicilio social en Barcelona Paseo de Gracia, 16. Su principal objeto social fue la construcción del Ferrocarril de Zamora a La Coruña. El capital fue fijado en doce millones de pesetas, formado por doce mil acciones.

El Consejo de Administración lo componían las personas siguientes:

Presidente: Excmo.Sr.Conde de Torroella de Montgrí,
Vicepresidente primero: Don Ricardo R. Pastor,
Vicepresidente segundo: Excmo. Sr. Marqués de Caldas de Montbuy,
Consejeros:
D. Marcelino Blanco de la Peña,
Excmo.Sr.D. Ignacio Coll y Portabella,
Excmo.Sr. Conde de Gamazo,
Excmo. Sr. D. Manuel García Blanco,
D. Jorge Garí Gimeno,
D. Jaime Imbern y Fort,
D. José Luís Marsans Comas,
Excmo.Sr. D. Antonio Massó y Casañas,
D. Damián Mateu Biza,
D. Francisco Pons y Plá,
Excmo. Sr. Marqués de Riestra,
D. Ignacio Soler y Damians,
Vocal Director Gerente: D. Víctor Messa y Arnau;
Vocal Secretario: D. Luís Ferrer-Vidal Llauradó.

Los plazos fijados por R.O. de 3 de Noviembre de 1926 exigían un estudio comparativo de trazados entre Puebla de Sanabria y Orense, el replanteo del Trozo 3º. y un tanteo para acercar la traza del ferrocarril a la Villa de Verín, todo lo cual fue cumplido a su debido tiempo, procediéndose a la confección del Proyecto del Trozo 2º.

En 1 de Enero de 1928 se hizo cargo la Compañía de la Línea de Pontevedra a Santiago y seguidamente de la documentación de la Compañía WEST GALICIA RAILWAY que se declaró en liquidación voluntaria con las formalidades estatutarias legales en Inglaterra.

Sé nombró a D. Víctor Messa Administrador Delegado de M.Z.O.V. para cuanto concierne a construcciones.

El Real Decreto-Ley de 9 de Septiembre de 1928 dispuso la inmediata organización de una importante Red Ferroviaria, en el Oeste de España y en la cual se incluyeron todas las concesiones de M.Z.O.V. que en cumplimiento de lo ordenado efectuó la oportuna entrega por medio de la Comisión de incautación nombrada por el Gobierno.

Con este acto cesa la Compañía en 31 de Diciembre de 1928 en su actuación como concesionaria y explotadora de líneas férreas, dando así fin a esta primera etapa de actuación, de sesenta y seis años de duración. ♦