

6.2.4.2. La Compañía de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia.

A) Directius que ocupen càrrecs parlamentaris i gestions d'alguns temes.

La TBF té durant aquests anys dos directius que ocupen càrrecs parlamentaris. Es tracta de Frederic Marçet, president de la companyia, que és diputat per Barcelona entre 1881-84, i de Camil Fabra, conseller, que és diputat per la mateixa demarcació a les Corts de 1876-79, 1881-84 i 1884-86. L'elecció de Marçet com a diputat per Barcelona el 1881, ja hem tingut ocasió de veure-la amb deteniment a l'anàlisi de l'estratègia parlamentària de les companyies. Pot ser interessant recordar que la TBF intervé a fons per obtenir aquesta representació. En aquella ocasió, com ja hem vist al capítol dedicat al món dels negocis, Duran i Bas, candidat desplaçat per l'elecció de Marçet, definia aquest com a *representante del ferrocarril de Barcelona a Francia, sociedad que es una potencia aquí y que tiene dos cuestiones de grande interés pecuniario pendientes de resolución del gobierno*⁵⁵⁰. Tot i que la companyia tenia pendents diverses qüestions, les dues a les que es referia Duran eren l'enllaç de les línies de Tarragona i de França dins de Barcelona, i l'emplaçament de l'estació de la línia de Tarragona al centre de la ciutat.

A més de les demandes esmentades, la companyia en té d'altres durant aquests anys, que planteja al Govern i/o a les Corts. Un gran apartat de temes —que veurem a continuació— el constitueix la rivalitat amb altres companyies per la construcció de nous trams ferroviaris paral·lels als existents: els de Barcelona-Vilanova, Sant Martí de Provençals-Llerona i El Puntarró (Martorell)-Barcelona. Un altre tema, és la tramitació per a l'obtenció de la concessió d'un nou tram entre Campdorà, prop de Girona, i Banyoles, que comptà amb l'oposició dels concessionaris del ferrocarril d'Olot a Girona, en un nou episodi de rivalitat entre companyies, en el que la TBF no és la impugnadora sinó la impugnada. Cal esmentar també la demanda de no inclusió de la companyia dins de la llei d'arranjament del Deute, que permetés cobrar íntegra la subvenció assignada, així com l'oposició al recàrrec d'un 5% als dividendes repartibles a les accions de les companyies ferroviàries previst al projecte de pressupostos generals de l'Estat per a 1878-79. Ambdues qüestions, en les que la TBF té una intervenció directa, ja han estat vistes a l'apartat anterior. La conclusió de la primera és, segons dades de Pere Pascual, que si la companyia tenia assignada una subvenció de 13,442.039,18 pessetes (80.788,28 euros; eren 11,748.433,60 pessetes de subvenció directa més 1,693.605,58 de franquícies aranzelàries), entre 1878 i 1879 sols percep 7,261.931,80 pessetes (43.645,09 euros), quedant pendent 6,180.107,38 pessetes (3.7143,19 euros) mai cobrades⁵⁵¹. Als balanços anuals de la companyia, tancats el 31 de desembre de cada any, apareix a partir del de 1883 i durant força anys, aquesta xifra comptabilitzada com a saldo creditor contra l'Estat. La conclusió de la segona demanda, en canvi, és la retirada de la part del projecte que havia merescut l'oposició de les companyies ferroviàries.

A aquestes demandes es podria afegir encara dos temes més, que veurem aquí breument. El primer seria els canvis de titularitat en la concessió dels trams ferroviaris entre Girona i Figueres i entre aquesta i la frontera francesa per Port-Bou, junt amb la pròrroga d'obres per a la construcció d'aquests trams, tot plegat tramitat durant 1875 per la via de la reial ordre, en no haver-se inaugurat encara les sessions de Corts de la nova etapa. I el segon, el contenciós per al cobrament de les obres de construcció de la duana de Port-Bou.

550. RIQUER: *Epistolari polític ...* Carta de Manel Duran i Bas a Francisco Silvela de 4-10-1881, p.290.

551. PASCUAL DOMÉNECH: *Los caminos ...*, p.371.

La companyia concessionària del tram fins la frontera francesa, encara la CCHBFF, en la impossibilitat d'afrontar la construcció amb els seus propis recursos, decideix, després d'un llarg procés, traspasar aquesta concessió a la societat francesa *Crédit Mobilier*. En aquest sentit, hi ha negociacions entre ambdues companyies, amb unes primeres condicions pactades, ja des de 1872. El conveni de maig de 1874 reconeixia el canvi de titularitat de la concessió. No és fins la RO de 6-2-1875, però, que el Govern espanyol ratifica el canvi. D'altra banda, la RO de 23-2-1875 atorgava una pròrroga de tres anys per a l'acabament de la línia, ja directament al *Crédit Mobilier*.

Com assenyala Pere Pascual, dissensions internes i el canvi del consell d'administració de la companyia francesa, varen motivar que pocs mesos després aquesta decidís paraitzar les obres i vendre la concessió. En aquest context, la CCHBFF i la CFTMB decideixen fusionar-se i recuperar la concessió⁵⁵². La RO de 2-12-1875 aprovava la transferència de les concessions del *Crédit Mobilier* a nom de la companyia de Tarragona. Pocs dies més tard, concretament el 10 de desembre, s'escripturava la nova societat.

Pel que fa a la qüestió de la duana, la companyia s'havia encarregat de la seva construcció, per accelerar la connexió amb la línia francesa i l'obertura al tràfic internacional, amb la idea de recuperar després els diners anticipats per aquest concepte. A la Junta General d'accionistes d'abril de 1879, però, la directiva ha d'informar que aquest import, que xifra en 1,625.000 pessetes (9.766,45 euros) no s'ha cobrat encara, ni hi ha indicis de poder-lo cobrar immediatament⁵⁵³. Als anys següents no hi ha cap referència d'haver aconseguit cobrar aquest import: els balanços anuals de la companyia marquen una partida no desglossada de *deutors varis*. En canvi, hi ha una RO de 13-5-1885, que autoritza la companyia per aprofitar les aigües de la riera de Port Bou per al seu servei.

B) L'enllaç de les línies ferroviàries a Barcelona i l'emplaçament de l'estació de la línia de Tarragona a la ciutat.

Un dels temes del màxim interès per a la companyia, era aconseguir fer l'enllaç de les seves vies confluents a Barcelona, aconseguint així una línia pròpia i sense interrupcions entre Tarragona i Port Bou. La línia de Tarragona tenia la seva estació a la Plaça Catalunya, al seu costat sud, mentre que la de França tenia la seva definitiva a la Barceloneta. L'enllaç entre ambdues, tant de passatgers com de mercaderies, s'havia de fer amb carruatges, amb el consegüent endarreriment i encariment del servei. La idea inicial de la companyia, era un enllaç pel carrer Aragó, però a nivell. Comptava amb l'oposició de l'Ajuntament de Barcelona i de les associacions de propietaris de finques urbanes de l'Eixample, que veien en la construcció d'una via d'aquesta envergadura dins del casc urbà, amb el consegüent moviment de material mòbil per les vies durant tot el dia, un seriós obstacle a la urbanització i eixample de la ciutat.

Ara bé, el manteniment de la situació significava també greus impediments per a una definitiva urbanització de l'Eixample de Barcelona. Des que la línia de Tarragona entrava a Barcelona pel Sud, travessava disset illes de cases, les compreses entre el carrer Tarragona i la Rambla Catalunya, en sentit sud a nord, i entre el carrer Provença i la Ronda Universitat, en sentit d'oest a est. L'estació a la plaça Catalunya, constituïa un altre obstacle urbanístic.

552. PASCUAL DOMÉNECH: *Los caminos ...*, p.361-362.

553. TBF: *Memoria de la Junta ... 15 de Abril de 1879*.

Durant aquests anys, doncs, hi ha un important debat entorn a com es podia dur a terme aquest enllaç reduint el seu impacte urbanístic. Entre les aportacions a aquest debat, cal esmenar en primer lloc la que fa Francesc Gumà, en nom del FVVB, impresa en forma de fullet⁵⁵⁴. Gumà proposa l'enllaç no sols de les vies de la TBF, sinó de totes les confluents a Barcelona pel Port, tot rodejant la muntanya de Montjuïc pel mar. S'oposa als traçats a nivell pel casc urbà. Calcula que si és té en compte que la velocitat del tren dins de la ciutat està regulada per norma en 4 quilòmetres/hora, per recórrer els 6 d'enllaç entre la línia de Tarragona i la de França caldria una hora i mitja; amb aquesta lentitud, al final del dia sols haurien pogut passar pocs trens:

(...) y no sujetarse al paso de 4 kilómetros por hora como tendría que hacerse en el paso a nivel por las calles de Aragón y de Marina, paso que, siendo hoy 16 los trenes ascendentes y descendentes de la línea de Tarragona, hace necesarias las 24 horas del día para el cruce de los trenes por los 6 kilómetros de vía sentados dentro de la ciudad, y que el día que aumenten los trenes, o utilizaran aquellas líneas otras compañías, se convertirían aquellos en una cadena sin fin de máquinas, coches y wagones, constituyendo una muralla peor que las antiguas de piedra y que impediría por completo el movimiento de Norte a Sud⁵⁵⁵.

Per part de la propietat urbana, la corporació que intervé més activament en aquest debat és la JPEEB. Aquesta corporació s'oposa a les tesis dels propietaris del carrer Aragó, contraris a l'enllaç a nivell per aquest carrer, tot argumentant que aquest ja va ser dissenyat per Ildefons Cerdà amb més amplada que els altres carrers, pensant precisament en aquest enllaç ferroviari. Per això, els propietaris d'aquest carrer ja haurien adquirit els seus terrenys i/o edificis amb coneixement d'aquest projecte urbanístic i, a més, en negociacions anteriors ja haurien guanyat 10 metres edificables a banda i banda del carrer respecte el projecte inicial. Es rebutja la proposta de l'enllaç pel port i s'admet la dels carrers Aragó i Marina, a nivell. Les condicions que es proposa per reduir l'impacte de la via i de la circulació de trens, són que aquests passin a una velocitat de tramvia, que el tràfic de mercaderies es faci de nit, que no hi hagi cap mur de separació i que la resta de tràfic cedeixi el pas als trens a totes les cantonades. La JPEEB proposa també la instal·lació d'abaixadors a la Dreta i a l'Esquerra de l'Eixample⁵⁵⁶.

L'ALC també dedica la seva atenció a aquest afer. Crea una comissió d'estudi, que emet un dictamen en el que es rebutja també l'opció de l'enllaç pel Port. No s'apunta, però, cap alternativa clara, sinó que s'aposta per una entesa entre totes les companyies ferroviàries, l'Ajuntament de Barcelona i els propietaris de l'Eixample⁵⁵⁷.

L'Ajuntament de Barcelona i els propietaris del carrer Aragó són els que s'oposen més decididament a un enllaç a nivell per aquest carrer, insistint, de fet, en la línia argumental de Gumà sobre la muralla de vagonets travessant contínuament la via pública, migpartint la ciutat al seu pas. L'Ajuntament rebutja el projecte inicial de la TBF, no sols pel pas a nivell, sinó pel traçat previst: a la seva entrada sud a la ciutat, mantenia la línia ja existent fins la cruïlla entre Aribau i Aragó, deixant encara interceptades dotze de les disset illes que fins aleshores tenia afectades. A més, el traçat previst interceptaria tres grans avingudes, com eren la Rambla de Catalunya, el passeig de Gràcia i el passeig de Sant Joan. Al carrer Marina travessaria també la carretera de Ribes, per la que circulava el tramvia al Clot i Sant Andreu. La via

554. FVVB: *Proyecto de enlace ...*

555. FVVB: *Proyecto de enlace ...*, p.17

556. Veure JUNTA DE PROPIETARIOS DE LA IZQUIERDA DEL ENSANCHE: *Exposición que la ...; Memoria leída ...; Enlace de los ferrocarriles ...*

557. ATENEO LIBRE DE CATALUÑA: *Enlace de los ferrocarriles ...*

interceptaria també els tramvies de Sarrià i de Gràcia, amb un moviment constant, i el ferrocarril de Barcelona a Saragossa.

Pel que fa al tema de l'estació capçalera de la línia de Barcelona a Martorell (després perllongada fins Tarragona), la RO de 10-6-1853 havia concedit l'emplaçament de la plaça Catalunya amb caràcter provisional, però al mateix temps, matisant que esdevindria definitiu un cop es realitzés l'eixample de la ciutat. La RO de 22-12-1858, havia declarat aquest emplaçament com a definitiu. Des d'aleshores, l'estació sostenia un contenciós amb les corporacions dels propietaris immobiliaris i amb l'Ajuntament de Barcelona, que veien en ella un seriós obstacle a la definitiva urbanització de l'Esquerra de l'Eixample, igual que les vies d'aquesta línia en el tram d'illes de cases esmentat més amunt. Si l'enllaç dels ferrocarrils a Barcelona genera un important debat ciutadà, l'emplaçament de l'estació de la línia de Tarragona a la plaça Catalunya en genera un altre també força considerable⁵⁵⁸.

L'ordre de 4-10-1870 ordenava el canvi de l'estació, però prèvia indemnització de l'Ajuntament de Barcelona a la companyia. Aquest va recórrer l'ordre, que va ser, no obstant, ratificada pel Tribunal Suprem. El 1871 la companyia (aleshores encara la CFTMB) encarrega a un grup de lletrats una anàlisi de la situació d'aquest contenciós, per trobar una base jurídica sobre la que fonamentar les seves pretensions envers la polèmica estació. Entre aquests lletrats hi ha polítics de diverses tendències, com ara Cándido Nocedal, Manuel Alonso Martínez, Antonio Cánovas del Castillo i Eugenio Montero Ríos, en una tàctica que ja hem vist en l'anàlisi de la CT⁵⁵⁹.

A finals dels anys setanta, la JPEEB, que en el tema de l'enllaç es mostrava relativament favorable als projectes de la TBF, en canvi en el tema de l'estació demana amb insistència la seva desaparició⁵⁶⁰. La TBF, que sostenia dos contenciosos amb els interessos de la propietat immobiliària de l'Eixample de Barcelona, no dubta en qualificar aquests, en una de les juntes generals d'accionistes, com a *los intereses de este ensanche ilimitado*⁵⁶¹.

En l'apartat de les gestions concretes, el juliol de 1876 la companyia presenta al Govern el seu projecte d'enllaç, que contenia dues possibilitats: pel Port o pels carrers d'Aragó i Marina. La RO de 16-8-1877 rebutjava la primera i acceptava la segona. No obstant, aquesta reial ordre reservava al Govern una anàlisi més detallada del projecte. Davant d'aquesta resolució, l'Ajuntament de Barcelona va reclamar doblement, tot demanant la construcció de l'enllaç a través de túnels i rases: per via governativa i per via contenciosa. En el primer cas, la RO de 5-12-1877 del ministre de Foment, desestimava la demanda, però admetia que abans d'adoptar una resolució definitiva calia escoltar l'opinió de l'Ajuntament. En el segon, la sala del contenciós del Consell d'Estat, en resolució de 30-1-1879, recollida a la RO de 12-3-1879, desestimava també la demanda.

A finals de març de 1878, els parlamentaris catalans comencen a implicar-se en aquest tema. Cal dir aquí, que a diferència d'altres gestions per a companyies, l'enllaç entre dues línies de servei general dins de la principal ciutat catalana passa a considerar-se com d'interès general, mobilitzant-se els parlamentaris catalans com a grup en diverses ocasions. En aquestes dates, doncs, els diputats i senadors catalans es reuneixen per analitzar aquest

558. Veure *El grito de la ley y de la moralidad, o sea examen de los antecedentes de la concesión relativa a la estación de partida de la línea férrea del Centro*, 1868; *Consulta relativa a las cuestiones que han surgido con motivo del emplazamiento de la estación del ferro-carril de Barcelona a Martorell en perjuicio del Ensanche de aquella capital, y consecuencias que se derivan de la resolución de la regencia de 4 de Octubre último*, 1871.

559. FERRO-CARRILES DE TARRAGONA A MARTORELL Y BARCELONA: *Consulta en derecho ...*

560. Veure JUNTA DE PROPIETARIOS DE LA IZQUIERDA DEL ENSANCHE: *Exposición que la ...*

561. COMPAÑÍA ... TBF: *Memoria ... 26 de Abril de 1885*, p.10.

afer. Pere Collaso, diputat per Barcelona i propietari immobiliari, s'oposa al projecte d'enllaç a nivell. Es forma una comissió de treball, amb el propi Collaso, més uns altres dos diputats per Barcelona: Camil Fabra, directament interessat en l'afer en tant que directiu de la TBF, i Francesc de Paula Rius i Taulet, sempre interessat en qüestions del municipi de Barcelona⁵⁶². De tota manera, entre els treballs dels parlamentaris catalans dels mesos següents ja no es torna a parlar d'aquest tema. Pel que fa a la comissió de treball, tampoc no hi ha cap referència de possibles treballs. En qualsevol cas, a finals d'any es clausuren les sessions de la darrera legislatura d'aquestes Corts, quedant dissolta a la pràctica qualsevol agrupació de parlamentaris.

La RO de 2-6-1880 desestimava la demanda contenciosa dels propietaris del carrer Aragó i confirmava les anteriors diposicions. La de 30-3-1881 creava una comissió, presidida per José Echegaray i depenent del Ministeri de Foment, per estudiar aquest tema. Cap dels seus sis membres no tenia una vinculació directa amb la TBF. L'abril, els membres de la comissió es traslladen a Barcelona, per estudiar el tema al damunt del terreny. En un primer acord, encara provisional i recollit al RD de 21-5-1881, s'admetia l'enllaç a nivell, amb diversos ponts per a vianants, però es fixava com a solució definitiva l'enllaç per túnel; es deixava un termini de 6 mesos per què tots els interessats presentessin al·legacions. Un dels arguments contraris al túnel, era que mentre no estigués desviada l'aigua de les rieres i completat el sistema de clavegueram, hi havia el perill constant d'inundació de les vies. En aquest dictamen, la comissió proposava també que després de tres mesos de realitzat l'enllaç, caldria suprimir l'estació de la línia de Tarragona del centre de Barcelona.

La companyia, però, no fa cap pas per començar les obres de l'enllaç, en part per les oposicions que havia generat l'acceptació en el dictamen d'un enllaç a nivell, en part pel mateix caràcter provisional d'aquest dictamen i, probablement, per no acceptar implícitament la part que es referia a la supressió de l'estació de la línia de Tarragona. En lloc d'això, s'adreça al Govern demanant aclariments sobre alguns punts del RD de 21-5-1881, alhora que expressava els seus temors per aplicar la llei d'expropiació forçosa d'utilitat pública amb aquells propietaris amb els que no s'arribés a cap acord, així com els seus dubtes entorn a la interpretació de les disposicions relatives a l'estació de la línia de Tarragona.

És en aquest context que la TBF mobilitza els seus recursos per obtenir un escó per Barcelona a les eleccions del 21 d'agost. El seu president, Frederic Marçet, que obté finalment l'acta de diputat, es preparava així per afrontar les dues qüestions assenyalades per Duran i Bas: l'enllaç a Barcelona i l'emplaçament de l'estació de la línia de Tarragona.

El Govern encarrega a la mateixa comissió que s'havia creat per la RO de 30-03-1881, que analitzi els temes plantejats per la TBF. Les conclusions de la comissió, recollides en la RO de 27-10-1881, confirmaven les incloses al RD de 21-5-1881, alhora que comminaven la companyia a executar l'enllaç quan abans.

L'Ajuntament de Barcelona, veient que la companyia no iniciava les obres, es decideix a demanar un enllaç per túnel. Encarrega a l'enginyer municipal Josep Maria Jordan un pla que inclogués un enllaç per túnel, més el desviament de les aigües de les rieres i acabament del sistema de clavegueram, que impedissin les inundacions de les vies, qüestions presentades per la comissió com a obstacles importants per acceptar la solució del túnel. Si Rius i Taulet s'havia interessat per aquest tema com a diputat, ara, com a alcalde de Barcelona, s'hi

562. Sobre aquesta reunió, veure *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 7-4-1878, p.212.

interessa encara més. A finals de novembre, presideix una comissió del consistori barceloní que es trasllada a Madrid per gestionar aquest tema.

Novament els parlamentaris catalans intervenen en aquest afer. Així, l'1 de desembre de 1881, els diputats de la província de Barcelona es reuneixen, sota la presidència de Víctor Balaguer, per analitzar el tema de l'enllaç. Entre els diputats presents, no podia faltar Frederic Marçet, president de la TBF i diputat per Barcelona. Tampoc no hi manca Rius i Tauler, que hi assisteix en la seva condició d'alcalde i de president de la comissió de l'Ajuntament. Rius explica als assistents la proposta de l'Ajuntament, de realitzar l'enllaç a través d'un túnel. Intervenien a favor d'aquesta proposta Emilio Castelar i Teodor Baró, ambdós diputats per Barcelona, Víctor Balaguer (Vilanova) i Enrique Orozco (Arenys de Mar). Intervenien en contra el ja esmentat Marçet, més Pere Bosch i Labrús, diputat per Vic. Com a resultat de la reunió, s'acorda que una comissió, presidida per Balaguer, gestioni la resolució d'aquest afer (en un sentit o altre) davant Sagasta i el ministre de Foment, José Luís Albareda⁵⁶³.

D'altra banda, el grup de senadors catalans convida la comissió de l'Ajuntament al Senat, per tractar també aquest tema. Els senadors catalans es mostren disposats a donar-li el seu suport.

La comissió de l'Ajuntament s'entrevista també amb Alfons XII, però no pel tema de l'enllaç, sinó per demanar-li el seu suport a la idea de fer un monument a Colón. D'altra banda, arriba a Madrid una comissió en representació de vint-i-dues societats, que vol gestionar entre altres coses el tema de l'enllaç, en sintonia amb la proposta municipal. També la TBF envia a Madrid una comissió per donar suport a les seves demandes.

El dia 12, el ministre de Foment, José Luís Albareda, convoca al seu despatx tant la comissió de l'Ajuntament com la dels diputats de la província de Barcelona. Cal dir que hi assisteix també un nombrós grup de parlamentaris de les quatre províncies catalanes. Com a diputats per la província de Barcelona, hi assisteixen Víctor Balaguer (Vilanova), Emilio Castelar (Barcelona), Teodor Baró (Barcelona), Frederic Marçet (Barcelona), Vicente de Romero (Gràcia), Enrique Orozco (Arenys de Mar), Antoni Ferratges (Granollers) Pere Bosch i Labrús (Vic), Joaquim Planas i Borrell (Terrassa) i Joaquim Marin (Berga); per Tarragona, Frederic Pons (Tarragona), Pere Nolasc Gay (Tarragona) i Pere Antoni Torres (Gandesa); per Girona, Joan Fabra i Floreta (Girona), Albert Quintana (Torroella de Montgrí), Pedro Diz (Olot), Fèlix Macià (Puigcerdà); i per Lleida, el comte de Torregrossa (Les Borges), Isidre Boixader (Seu d'Urgell), més el *cunero* Francisco Martínez Brau (Balaguer); hi assisteix també Gabriel Baldrich (senador per Tarragona). En total, doncs, vint-i-un parlamentaris catalans es donen cita al despatx del ministre, per tractar aquesta qüestió. No cal dir que Marçet no es podia perdre aquesta convocatòria.

El ministre proposa la formació d'una comissió amb representació de les diverses parts, que intentés trobar una fórmula d'entesa. La composaran, d'una banda, Balaguer i Castelar, com a diputats que donen suport a la proposta de l'Ajuntament, més els comissionats d'aquest, i, de l'altra, Marçet i Bosch i Labrús, com a diputats que donen suport a la proposta de la companyia, més els comissionats d'aquesta. En el cas de Marçet, afegeix a la seva condició de diputat la de president de la companyia.

563. Sobre aquesta reunió, veure *La Mañana*, 2-12-1881.

L'endemà, dia 13, es reuneix la comissió amb el ministre. Com a resultat de les negociacions, totes les parts accepten fer un enllaç pel carrer Aragó, amb una rasa i amb ponts als carrers perpendiculars i un túnel al passeig de Gràcia. Els comissionats de l'Ajuntament de Barcelona informen aquest del resultat de les negociacions i, en sessió extraordinària, el consistori aprova el pla. El dia 16 hi ha una nova reunió, en la que s'accepta de manera definitiva l'acord per totes les parts. L'endemà, dia 17, l'acord apareix en forma de reial decret.

Cal afegir que així com en el RD de 21-5-1881 es demanava la supressió de l'estació de la plaça Catalunya, en el RD de 17-12-1881 no s'esmenta aquesta qüestió. Per això, aquesta part del contenciós es manté encara durant algun temps. De fet, després de realitzat l'enllaç dels ferrocarrils a Barcelona i de la inauguració de la circulació de trens pel nou traçat l'octubre de 1882, la companyia centra els seus esforços en adquirir terrenys als termes municipals de Barcelona i Sant Martí de Provençals, de cara a tenir instal·lacions àmplies per a tallers, cotxeres i magatzems per al tràfic internacional, alhora que amplia també l'estació de França. En aquesta estratègia, l'estació de la plaça Catalunya acaba per quedar definitivament fora de servei. Tot i així, en no existir una obligació legal per desallotjar els terrenys ocupats, la companyia es va resistir a abandonar-los si no era indemnitzada. Com assenyala Pere Pascual, finalment la companyia va aconseguir el reconeixement per part de l'Ajuntament d'una indemnització de 151.410 pessetes (909,99 euros)⁵⁶⁴.

C) Rivalitat amb altres companyies per la construcció de línies paral·leles.

Durant aquests anys, la TBF sosté algunes rivalitats amb diverses companyies i/o promotors de noves línies ferroviàries davant de concessions de traçats paral·lels als seus. La primera en el temps, és la concessió a Francesc Gumà de la línia de Valls a Vilanova i Barcelona. Com ja hem vist al capítol dedicat al món dels negocis, en el moment de construir la línia entre Barcelona i Tarragona, a principis dels anys seixanta, ja havia existit una gran polèmica entorn al traçat idoni —per l'interior (Vilafranca del Penedès) o per la costa (Vilanova i la Geltrú)— quedant finalment l'opció de Vilanova descartada. Si bé als anys següents apareixen diversos projectes de construcció de la línia per la costa, la concessió a Gumà és vista per la TBF com una competència al seu tràfic entre Barcelona i Tarragona.

Rogelio López assenyala com darrera d'algunes de les dificultats que té la companyia concessionària de la línia de Valls a Vilanova i Barcelona —en aquests moments el FVVB— es trobaria la TBF, esmentant els casos concrets de l'endarreriment en la presa de possessió dels terrenys al peu de Montjuïc per a la instal·lació de l'estació de Barcelona, provocat per l'oposició de l'autoritat militar, i les traves per construir el tram de línia dins del port d'aquesta ciutat, degut als informes desfavorables del cap de la divisió facultativa del port⁵⁶⁵.

Tot i així, l'oposició que planteja a aquesta concessió no sembla tan gran com en altres ocasions: no s'adreça l'oportuna exposició a les Corts, com es fa altres vegades. Probablement això es deu a la consideració que deu fer la TBF en aquests moments, que el tràfic per la nova línia inevitablement hauria de fer els darrers trams fins Tarragona per les seves línies, ja que aquest, a partir de Sant Vivenç de Calders, ja no continuava per la costa, sinó que s'endinsava cap l'interior en direcció a Valls.

564. PASCUAL DOMÉNECH: *Los caminos* ..., p.369, nota 78.

565. LÓPEZ BLANCO, Rogelio: "Víctor Balaguer y la articulación ...", p.64-65.

El següent episodi de rivalitat prové del projecte del FMSJA de construcció d'una comunicació directa entre Granollers i Barcelona, el tram *anomenat de Sant Martí de Provençals a Llerona*. Com recordarem del capítol de política econòmica, ambdues companyies mantenien un acord per què els trens del FMSJA poguessin fer el tram entre Granollers i Barcelona per les vies de la TBF, a canvi d'un peatge. A partir de 1882, però, aquesta entesa es trenca i el FMSJA i la SCGC, que controlava en aquells moments a la primera, decideixen construir aquest nou tram, que permetés un tràfic per una via pròpia, sense estar subjectes a les directrius de la TBF.

La construcció del nou tram Sant Martí de Provençals-Llerona, es tramita a les Corts entre abril i juny de 1882 (ho veurem a l'apartat dedicat al FMSJA) i es demana a nom de la SCGC. La TBF, davant d'aquesta iniciativa, redacta una exposició a les Corts, que al Congrés no presenta cap diputat català, sinó Tirso Rodríguez (diputat per Logronyo). Al Senat, en canvi, la presenta Ferran Puig (senador per Girona).

En aquest document, la TBF considera que la iniciativa de construcció del nou tram pertanyeria més aviat a la SCGC. S'explica que aquesta societat hauria ofert a la TBF la possibilitat d'adquirir la línia sencera de Granollers a Sant Joan de les Abadesses, rebutjant-se aquesta operació en considerar la línia com a deficitària i l'oferta com a un moviment especulatiu. S'informa també que s'hauria ofert a la SCGC altres alternatives a la construcció de la nova línia, essent rebutjades per aquesta. Per a la TBF, doncs, l'explicació de la voluntat de la SCGC de construir aquest nou tram estaria, d'una banda, en la negativa de la primera a adquirir la línia sencera de Sant Joan i, de l'altra en obtenir un bon negoci de construcció i, alhora, ocultar la veritable situació de la companyia de Sant Joan, que no estava obtenint els beneficis esperats:

La negativa de la Compañía de Francia [a comprar el tram Granollers-Sant Joan de les Abadesses] es la clave del misterio que envuelve la reciente proposición dirigida al Congreso para el establecimiento de unos 30 kilómetros de la línea del ensanche de Barcelona a Llerona cuando la paralela de Barcelona a Granollers, por su escaso tráfico, se halla en disposición de atender a cuanto pudiese proporcionarle la de S. Juan. En ello ve la Sociedad catalana, cuya especialidad son los negocios de construcción, a la vez que un medio de nuevas ganancias, un recurso para alejar por más o menos tiempo la época en que haya de conocerse forzosamente el escaso valor de los títulos emitidos por la compañía de San Juan⁵⁶⁶.

Es planteja també a l'exposició de la TBF que tota la línia de Granollers a Sant Joan de les Abadesses va ser subvencionada per l'Estat, en el benentès que quedava com a ramal de la línia general de Barcelona a França. S'afegeix que també va rebre ajuts de la TBF a canvi de compromisos que no s'especifica, però que cal sobreentendre com el fet d'utilitzar les vies de la companyia fins Barcelona. Es denuncia que ara es pretengui fer una línia completament paral·lela a l'existent, en una situació, a més, d'escàs tràfic ferroviari.

La TBF conclou demanant a les Corts que no autoritzin aquesta concessió. En el cas de no aconseguir aquesta demanda, es demana que la nova línia no pugui tenir estacions intermèdies, de la mateixa manera que el 1862, en construir la companyia de Barcelona a Saragossa el seu tram entre la primera i Montcada, a la concessió es va especificar que no podia establir aquesta mena d'estacions, ja que la línia ja existent entre ambdós punts pertanyia a la companyia del ferrocarril de Barcelona a Granollers.

En aquesta ocasió, la TBF no aconsegueix impedir la concessió de la nova línia, però tampoc que no tingui estacions intermèdies. Així, al plec de condicions de la construcció,

566. Arxiu del Congrés. Serie general, legajo 211/expediente 17: "Proyecto de ley del Sr. Ferratges autorizando la concesión de un ferro-carril desde San Martín de Provensals a Llerona".

recollit a la RO de 12-5-1883, s'admet plenament que la línia tingui diverses estacions en el seu recorregut.

El tercer tema de rivalitat amb altres companyies, ve a partir del projecte de Francisco Fernández de la Vega i Manuel Ferran i Esteve de construcció d'un ferrocarril econòmic entre el Puntarró (Martorell) i Barcelona. Aquest projecte es tramita al Congrés el març de 1883, però no s'arriba a aprovar. El 1885 es reprèn la tramitació, essent aprovat pel Congrés el març de 1885, però no arriba a ser aprovat pel Senat (ho veurem amb més deteniment més endavant).

Durant la tramitació al Congrés, el projecte rep una quantitat d'exposicions més gran de l'habitual, tant a favor com en contra. Alguns municipis del Baix Llobregat s'hi mostren favorables, ja que no disposaven encara de ferrocarril, mentre que l'Ajuntament de Barcelona i la TBF s'hi mostren contraris. El primer, per l'ocupació d'algunes avingudes importants de la ciutat i de trams del Port que preveia el projecte, i el segon, pel fet de constituir una via paral·lela a la seva entre Martorell i Barcelona⁵⁶⁷. Presenta l'exposició de la TBF Teodor Baró (diputat per Barcelona).

D) Tramitació de la concessió del ramal Campdorà-Banyoles.

El projecte de construcció d'un tram entre Campdorà, prop de Girona, i Banyoles, entès com a ramal de la línia general, és justificat per la directiva de la TBF a la seva Junta General d'accionistes d'abril de 1885 tot afirmant que *además de dar remuneración suficiente a los capitales que en él se inviertan, habrá de contribuir al desarrollo de una importante zona adherente y evitará una posible desviación del tráfico*⁵⁶⁸. Probablement la directiva es referia a la concessió d'un ferrocarril econòmic entre Olot i Girona, que en aquells moments tenien Pere Bové i Agustí Pujol, tot i que el seu traçat passava per Amer, lluny per tant d'un possible trajecte per Banyoles. En qualsevol cas, aquests personatges adrecen una exposició al Congrés oposant-se a la concessió, tot considerant que ambdues línies havien de travessar la mateixa comarca. La presenta Teodor González (diputat per Tarragona).

Aquest projecte de la TBF, pren forma en la proposició que presenta al Congrés un grup de diputats catalans el maig de 1885. Aquests són Antoni Ferratges (diputat per Granollers), que signa la proposició en primer lloc, més Antoni Sedó (Sant Feliu de Llobregat), José Álvarez Mariño (Vilademuls), Roc Labajos (Gràcia), Rafael Cabezas (*cunero* per Tremp), Albert Camps (La Bisbal) i Albert Quintana (Torroella de Montgrí). A la proposició, es demanava la concessió a la TBF del tram Campdorà (enllaç)-Banyoles⁵⁶⁹.

Ferratges intervé en suport de la proposició, com a primer signant, i es pren en consideració. Es forma la comissió parlamentària, que presideix Domingo Caramés (diputat per Santa Maria de Ortigueira, La Corunya), i en la que trobem alguns dels signants de la proposició, com Ferratges i Álvarez Mariño, junt amb Josep Ferrer (Gandesa) i Manuel de Azcárraga (*cunero* per Solsona), entre altres. El 16 de juny s'aprova el dictamen sense debat.

567. Arxiu del Congrés. Serie general, legajo 228/expediente 11: "Proposición de ley del Sr. Labajos sobre concesión de un ferrocarril-tranvía desde Puntarró en Martorell a Barcelona".

568. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE TARRAGONA A BARCELONA Y FRANCIA: *Memoria de la Junta ... 26 de Abril de 1885*, p.8.

569. DSC, legislatura de 1884-85, ap. 7è al núm. 150.

El projecte passa al Senat, on es forma la corresponent comissió. La presideix el marquès de Monistrol (senador vitalici) i en ella hi ha també el seu germà, el comte de Casal (Girona), junt amb Josep Maluquer (vitalici) i Ferran Puig (Girona), entre altres. L'1 de juliol, el Senat aprova també sense debat el dictamen. És la llei de 10-9-1885.

E) Participació dels parlamentaris catalans en gestions de la companyia.

Al període analitzat, trobem cinc demandes de la TBF en les que intervenen parlamentaris catalans:

- 1) La no inclusió de la companyia dins de la llei d'arranjament del Deute, possibilitant així el cobrament íntegre de la subvenció assignada (Corts de 1876-79).
- 2) L'enllaç de les línies de Tarragona i de França dins de Barcelona (Corts de 1876-79 i 1881-84).
- 3) Oposició a la construcció del tram entre Sant Martí de Provençals i Llerona per part del FMSJA (Corts de 1881-84).
- 4) Oposició a la concessió del ferrocarril econòmic entre El Puntarró (Martorell) i Barcelona (Corts de 1884-86).
- 5) Concessió del tram Campdorà-Banyoles (Corts de 1884-86).

Cadascuna d'aquestes demandes es correspon cronològicament amb unes Corts, llevat del tema de l'enllaç, que n'ocupa dues i, a més, no correlatives. Per això, a afectes de gestions dels parlamentaris catalans, aquest darrer tema cal comptabilitzar-lo com a dues gestions, fet que donaria un total de sis demandes.

El quadre 6.1 permet veure la participació dels parlamentaris catalans en gestions de la TBF. Cal aclarir que ben segur que a més de les intervencions ressenyades ha d'haver-ne més, sobretot en la tramitació d'afers administratius als ministeris.

Es comptabilitza com a nombre de demandes, la participació d'un parlamentari en alguna de les sis esmentades. Es comptabilitza com a total de gestions, cadascuna de les vegades que un parlamentari intervé en alguna part del procés de tramitació d'una demanda, que poden ser la signatura d'una proposició de llei, la intervenció a les cambres (defensant la proposició o fent precís o preguntes al Govern), la presència a la corresponent comissió parlamentària, altres gestions a les Corts (especialment, la intervenció davant comissions) i, finalment, les gestions als ministeris. En el cas de les gestions de 1881 per a l'enllaç, no es comptabilitza les intervencions de Víctor Balaguer i d'Emilio Castelar a la comissió conciliadora, pel fet de defensar la postura de l'Ajuntament de Barcelona, tot i que sí les anteriors intervencions del primer d'ells en aquest tema, ja que són gestions fetes en nom de la resta de parlamentaris catalans. Finalment, no es comptabilitza les reunions generals de parlamentaris catalans o d'alguna agrupació provincial, però sí l'assistència a la reunió al Ministeri de Foment del 12 de desembre de 1881.

Fins a quaranta-dos parlamentaris catalans i/o electes per Catalunya intervenen en un nivell o altre en gestions de la companyia. Víctor Balaguer és qui apareix amb un nombre total de gestions més gran, amb cinc. Ferran Puig és el senador més actiu, amb quatre gestions, alhora que el parlamentari que participa en la tramitació de més demandes, amb tres. Pel que fa a gestions a les Corts, se situen al capdavant del grup el propi Puig, junt amb José Álvarez Mariño i Antoni Ferratges, amb tres cadascun. Finalment, en gestions als ministeris és una altra vegada Balaguer qui se situa al damunt del grup, amb tres.

Quadre 6.1: participació de parlamentaris catalans en gestions de la TBF.

N	parlamentari	D.C	C	Corts	demanda	T.D	G.C	G.M	P.A	T. G
1	Balaguer, Víctor	no	D	1876-79	subvenció íntegra	2	2	3	0	5
			D	1881-84	enllaç a Barcelona					
2	Puig, Ferran	no	S	1876-79	subvenció íntegra	3	3	1	0	4
			S	1881-84	oposició St. Martí de Pr.-Llerona					
			S	1884-86	concessió Campdorà-Banyoles					
3	Álvarez Mariño, José	no	D	1876-79	subvenció íntegra	2	3	1	0	4
			D	1884-86	concessió Campdorà-Banyoles					
4	Bosch i Labrús, Pere	no	D	1876-79	subvenció íntegra	2	2	2	0	4
			D	1881-84	enllaç a Barcelona					
5	Ferratges, Antoni	no	D	1881-84	enllaç a Barcelona	2	3	1	0	4
			D	1884-86	concessió Campdorà-Banyoles					
6	Orozco, Enrique	no	D	1876-79	subvenció íntegra	2	2	1	0	3
			D	1881-84	enllaç a Barcelona					
7	Fabra, Nil Maria	no	D	1876-79	subvenció íntegra	1	2	1	0	3
8	Baró, Teodor	no	D	1881-84	enllaç a Barcelona	2	1	1	0	2
			D	1884-86	oposició El Puntarró-Barcelona					
9	Castelar, Emilio	no	D	1876-79	subvenció íntegra	2	1	1	0	2
			D	1881-84	enllaç a Barcelona					
10	Maluquer, Josep	no	S	1876-79	subvenció íntegra	2	2	0	0	2
			S	1884-86	concessió Campdorà-Banyoles					
11	Quintana, Albert	no	D	1881-84	enllaç Barcelona	2	1	1	0	2
			D	1884-86	concessió Campdorà-Banyoles					
12	Estruch, Ramon	no	S	1876-79	subvenció íntegra	1	1	1	0	2
13	Florejachs, Josep	no	D	1876-79	subvenció íntegra	1	2	0	0	2
14	Marcet, Frederic	sí	D	1881-84	enllaç a Barcelona	1	0	2	0	2
15	Valentí, Joaquim	no	D	1876-79	subvenció íntegra	1	1	1	0	2
16	Baldrich, Gabriel	no	S	1881-84	enllaç a Barcelona	1	0	1	0	1
17	Alonso Martínez, M.	no	D	1876-79	subvenció íntegra	1	1	0	0	1
18	Azcárraga, Manuel	no	D	1884-86	concessió Campdorà-Banyoles	1	1	0	0	1
19	Boixader, Isidre	no	D	1881-84	enllaç a Barcelona	1	0	1	0	1
20	Cabezas, Rafael	no	D	1884-86	concessió Campdorà-Banyoles	1	1	0	0	1
21	Camps, Albert	no	D	1884-86	concessió Campdorà-Banyoles	1	1	0	0	1
22	Camps, (m. Camps)	no	D	1876-79	subvenció íntegra	1	1	0	0	1
23	Collaso, Pere	no	D	1786-79	enllaç a Barcelona	1	0	1	0	1
24	Diz, Pedro	no	D	1881-84	enllaç a Barcelona	1	0	1	0	1
25	Escrivà (c. Casal)	no	S	1884-86	concessió Campdorà-Banyoles	1	1	0	0	1
26	Escrivà (m. Monistrol)	no	S	1884-86	concessió Campdorà-Banyoles	1	1	0	0	1
27	Fabra, Joan	no	D	1881-84	enllaç a Barcelona	1	0	1	0	1
28	Fabra, Camil	sí	D	1876-79	enllaç a Barcelona	1	0	1	0	1
29	Ferrer i Forés, Josep	no	D	1884-86	concessió Campdorà-Banyoles	1	1	0	0	1
30	Gay, Pere Nolasc	no	D	1881-84	enllaç a Barcelona	1	0	1	0	1
31	Labajos, Roc	no	D	1884-86	concessió Campdorà-Banyoles	1	1	0	0	1
32	Macià, Fèlix	no	D	1881-84	enllaç a Barcelona	1	0	1	0	1
33	Magaz, Juan	no	S	1876-79	subvenció íntegra	1	0	1	0	1
34	Marin, Joaquim	no	D	1881-84	enllaç a Barcelona	1	0	1	0	1
35	Martínez Brau, F.	no	D	1881-84	enllaç a Barcelona	1	0	1	0	1
36	Nuet (c. Torregrossa)	no	D	1881-84	enllaç a Barcelona	1	0	1	0	1
37	Planas i Borrell, J.	no	D	1881-84	enllaç a Barcelona	1	0	1	0	1
38	Pons, Frederic	no	D	1881-84	enllaç a Barcelona	1	0	1	0	1
39	Rius i Tauler, F. de P.	no	D	1876-79	enllaç a Barcelona	1	0	1	0	1
40	Romero, Vicente de	no	D	1881-84	enllaç a Barcelona	1	0	1	0	1
41	Sedó, Antoni	no	D	1884-86	concessió Campdorà-Banyoles	1	1	0	0	1
42	Torres, Pere Antoni	no	D	1881-84	enllaç a Barcelona	1	0	1	0	1

N: número. **D.C:** directiu de la companyia. **C:** cambra (**D:** diputat, **S:** senador). **T.D:** total demandes. **G.C:** gestions a les Corts. **G.M:** gestions als ministeris o judicials. **P.A:** presència en actes de la companyia. **T.G:** total gestions. En negreta, els parlamentaris que són directius de la companyia.

Els directius de la companyia amb escó de diputat, Frederic Marçet i Camil Fabra, intervenen directament en dues i una gestions respectivament, totes elles relacionades amb el tema de l'enllaç dels ferrocarrils a Barcelona, qüestió de la màxima importància per a l'empresa.

Mirant els districtes que representen els onze primers parlamentaris del llistat, que són els que intervenen en més d'una demanda (llevat de Nil Maria Fabra, que intervé en una, però amb tres gestions), podem apreciar com hi ha una considerable relació amb els llocs per on passa la línia de la companyia demandant. Així, doncs, hi ha un predomini de parlamentaris electes per districtes de la província de Barcelona, que era el centre d'operacions de la companyia i el lloc on es plantejaven algunes de les demandes més candents en aquells moments. Cal dir també que a banda de Barcelona ciutat, hi ha una representació més significativa de districtes de la zona Nord de la línia, amb Granollers, representat per Antoni Ferratges, Arenys de Mar, amb Enrique Orozco que, no obstant, representa Berga a les primeres Corts, i Vilademuls, representat per José Álvarez Mariño, que no pas de la zona Sud: de fet, entre aquests onze parlamentaris no n'hi ha cap que representi districtes de Tarragona, però tampoc de la part del traçat que circulava dins de la província de Barcelona i que es corresponia amb els districtes de Sant Feliu de Llobregat i Vilafranca del Penedès.

El quadre 6.2. mostra l'altra vessant de l'activitat dels parlamentaris catalans en relació a demandes de la TBF, és a dir, l'oposició a elles en nom d'altres interessos. Hi ha dos temes que compten amb aquesta oposició: l'enllaç de les línies de Tarragona i de França dins de Barcelona i la concessió del tram Campdorà-Banyoles.

Quadre 6.2: participació de parlamentaris catalans en gestions contràries a les demandes de la TBF.

N	parlamentari	D.C	C	Corts	demanda	T.D	G.C	G.M	P.A	T. G
1	Balaguer, Víctor	no	C	1881-84	enllaç a Barcelona	1	1	1	0	2
2	Castelar, Emilio	no	C	1881-84	enllaç a Barcelona	1	1	1	0	1
3	Collaso, Pere	no	C	1881-84	enllaç a Barcelona	1	1	0	0	1
4	González C., T.	no	C	1884-86	concessió Campdorà-Banyoles	1	1	0	0	1
5	Orozco, Enrique	no	C	1881-84	enllaç a Barcelona	0	0	1	0	0

N: número. **D.C:** directiu de la companyia. **C:** cambra (**D:** diputat, **S:** senador). **T.D:** total demandes. **G.C:** gestions a les Corts. **G.M:** gestions als ministeris o judicials. **P.A:** presència en actes de la companyia. **T.G:** total gestions.

Són cinc els parlamentaris que apareixen en aquest apartat, la majoria en la qüestió de l'enllaç de Barcelona. Podria semblar paradoxal que Víctor Balaguer aparegués alhora com el màxim gestor a favor i en contra de la mateixa companyia, si no es tingués en compte que el tema en el que centra la seva activitat en un i altre sentit és l'enllaç dels ferrocarrils a Barcelona. Les seves actuacions a favor de les pretensions de la companyia les fa en tant que un dels diputats catalans més significatius, primer, i president de la DC, després, i en el sentit que aquesta qüestió passa a ser considerada pel conjunt de parlamentaris catalans com d'interès general. En qualsevol cas, les gestions favorables anaven encaminades a la resolució d'un conflicte existent des de feia temps. Ara bé, quan aquesta resolució pren cos en forma de proposta d'enllaç a nivell, dóna suport a les tesis de l'Ajuntament de Barcelona. No es tracta, doncs, d'una oposició frontal als desitjos de la companyia, ja que al capdavant Balaguer admet i defensa plenament l'enllaç, sinó d'apostar per una solució amb un impacte urbanístic menor. La intervenció dels altres tres diputats catalans que s'oposen a la pretensió de la TBF d'un enllaç a nivell, se situaria en la mateixa

línia, diferent dels conflictes entre companyies rivals que ens aniran apareixent a les planes següents.

La intervenció de Teodor González en la demanda de concessió d'un ramal entre Campdorà i Banyoles, en canvi, sí cal situar-la en el terreny de les rivalitats entre companyies, ja que transmet a les Corts l'opinió dels concessionaris d'un ferrocarril amb un traçat proper.

6.2.4.3. El Ferrocarril de Valls y Villanueva a Barcelona i la Compañía de los Ferrocarriles Directos de Madrid y Zaragoza a Barcelona.

A) Directius que ocupen càrrecs parlamentaris.

En la primera etapa d'aquesta companyia ferroviària, en la que fa servir el nom de FVVB, hi ha un sol directiu que ocupa càrrecs parlamentaris. Es tracta de Francesc Gumà, veritable impulsor del projecte ferroviari que dóna pas a la companyia i director gerent de la mateixa, que és diputat pel districte cubà de Matanzas a les Corts de 1879-81 i 1881-84. Cal esmentar també Ramon Castellet, directiu de la companyia i germà de Josep, diputat per Valls, que constituïa el principi nominal de la línia, a les mateixes Corts.

Quan la companyia eixampla els seus objectius, esdevenint el desembre de 1881 CFDMZB, retrobem Gumà com a director gerent i alhora parlamentari. Així, a més de diputat per Matanzas a les Corts de 1881-84, ho és per Igualada a les de 1884-86. La companyia incorpora en aquesta etapa al seu consell d'administració un grup de diputats de diverses filiacions polítiques, que li permetin mantenir vies de comunicació permanent amb el Govern fos quin fos aquest. El primer d'aquests diputats és Víctor Balaguer, diputat per Vilanova i la Geltrú a les successives Corts del període analitzat, i que ja havia practicat nombroses gestions per a la companyia a l'etapa anterior. A més d'ell, trobem Cristino Martos, que és diputat per València a les Corts de 1881-84 i 1884-86, Francisco Romero Robledo, diputat per Madrid a les mateixes Corts, alhora que ministre de la Governació entre gener de 1884 i juliol de 1885, i Luís Page, diputat per Huelva a les Corts de 1881-83.

B) Concessió de la línia de Valls a Vilanova i Barcelona.

El novembre de 1876, el promotor del projecte ferroviari i aspirant a concessionari de la línia de Valls a Vilanova i Barcelona, Francesc Gumà i Ferran, es trasllada a Madrid per gestionar la seva tramitació parlamentària. Miquel Altadill assenyala que té reunions amb alguns diputats catalans, per informar-los de les característiques de la seva iniciativa i demanar-los llur suport⁵⁷⁰. Segons la premsa de l'època, el 29 de novembre de 1876 es reuneixen els diputats de les províncies de Barcelona i Tarragona, per analitzar la proposició de llei que els diputats que secundaven les tesis de Gumà ja tenien redactada i a punt de presentar al Congrés⁵⁷¹.

L'endemà de la reunió, un grup de diputats catalans presenta al Congrés la corresponent proposició de llei demanant la concessió a Francesc Gumà d'un ferrocarril entre Valls i Vilanova i Barcelona⁵⁷². Signen la proposició Albert Quintana (diputat per Torroella de

570. ALTADILL: *Francesc Gumà ...*, p.8.

571. Sobre aquesta reunió, veure *La Mañana*, 30-11-1876.

572. DSC, legislatura de 1876-77, 30-11-1876, ap. 7è al núm. 135.

Montgrí), Víctor Balaguer (Vilanova i la Geltrú), Joaquim Valentí (Mataró), Marià Pons (Reus), Emilio Castelar (*cunero* per Barcelona), Manuel Alonso Martínez (*cunero* per Cervera) i Antoni Castell de Pons (Igualada).

L'1 de desembre, Quintana, Balaguer i Pons intervenen en defensa de la proposició, que es pren en consideració. A més de les argumentacions més generals a favor d'aquesta nova línia, la defineixen com a continuació natural de la que havia d'unir Alcover i Valls, aprovada per les Corts recentment. La proposició es pren en consideració i es forma la corresponent comissió, en la que trobem alguns dels signants d'aquella: Castelar, que actua com a president, Quintana, Balaguer i Valentí. Completen la comissió Antoni Sedó (Sant Feliu de Llobregat) i altres diputats no catalans. El dictamen d'aquesta comissió s'aprova sense debat el 13 de desembre.

El projecte passa al Senat, on trobem alguns senadors catalans a la comissió: el marquès de Monistrol (senador per Girona), que n'és el president, més Josep Maluquer (Lleida) i Joaquim Maria Paz (Barcelona). El dictamen s'aprova sense debat el 18 de desembre. És la llei de 12-1-1877, complementada per la RO de 22-10-1878, que reconeixia la transferència de la concessió de Francesc Gumà al FVVB.

C) Rivalitat amb altres companyies durant la construcció de la línia.

Tenint en compte que la proposició de llei de concessió de la línia de Valls a Vilanova i Barcelona es tramita a ambdues cambres sense la més mínima oposició, podria semblar que no existia cap situació de rivalitat amb altres companyies o projectes ferroviaris amb traçats similars o paral·lels, però això no és així.

El primer episodi d'aquestes rivalitats, ve de la mà de la TBF, companyia que tenia en explotació el tram entre Tarragona i Barcelona, per Vilafranca del Penedès. Com ja hem vist a l'apartat dedicat a aquesta companyia i segons assenyala Rogelio López, la TBF hauria aconseguit que el capità general de Catalunya, Manuel Pavía, endarrerís la presa de possessió per part de la companyia de Vilanova dels terrenys al peu de Montjuïc, per instal·lar-hi la seva estació de Barcelona. A la memòria adreçada a la Junta General d'accionistes del FVVB de març de 1881, es pot llegir:

Al llegar empero nuestras brigadas frente a Casa Antúnez, hemos recibido de la Superior Autoridad militar del Principado una orden de suspensión de trabajos, fundada en que aquellos terrenos radican en la zona polémica del Castillo de Montjuich.

Esperamos, no obstante, que las gestiones que actualmente se practican darán en breve resultado satisfactorio, y el Gobierno de S.M. se servirá autorizarnos para proseguir aquellas obras comprendidas dentro de la Real orden de 28 de Agosto de 1878 que aprobó dicho proyecto y autorizó su realización⁵⁷³.

Seguint l'explicació de Rogelio López, qui aconsegueix solucionar aquesta situació és Víctor Balaguer, a través dels seus treballs als ministeris. També és Balaguer, veritable gestor dels afers de la companyia des de la mateixa proposició de llei demanant la concessió, qui s'encarrega de solucionar el contenciós per a l'estesa del tram de vies dins de la zona portuària de Barcelona i emplaçament de l'estació capçalera de la línia.

D'altra banda, en els primers moments de la concessió de la línia, els seus promotors es troben amb la paradoxal situació que alguns dels projectes anteriors encara generen resolucions administratives. La primera d'aquestes, és la RO de 24-1-1877, és a dir, pocs

573. FVVB: *Junta de Gobierno. Memoria ... 31 de Marzo de 1881*, p.12-13.

dies després de la llei de concessió, que declarava inadmissible una demanda interposada per Gumà contra una resolució anterior que denegava la concessió d'un ferrocarril econòmic entre Barcelona i Vilanova al propi Gumà. Aquest contenciós, que s'allarga en el temps, té els seus antecedents entre 1872 i 1874, anys en els que hi ha fins a tres sol·licituds de projectes ferroviaris entre Barcelona i Vilanova: la de 5-9-1872 de Salvador Vigo i socis per a la instal·lació d'un tramvia, la de 23-11-1872 d'Aleix Soujol, subrogada posteriorment a Gumà, per a la construcció d'un ferrocarril econòmic, i la de 9-9-1873 de Cristòfol Raventós per a un ferrocarril de Barcelona a Cubelles. L'ordre de 12-8-1873 denegava l'autorització per a la construcció del tramvia, mentre que la RO de 14-12-1875 confirmava aquesta negativa i hi afegia el projecte de ferrocarril econòmic, deixant subsistent, per tant, sols el projecte de ferrocarril de Cristòfol Raventós i ara també Marià Carreras, als que s'atorgava una concessió per a la construcció d'un ferrocarril de servei general en dues seccions, Barcelona-Cubelles i Cubelles-Tarragona, un cop els enginyers caps de les dues províncies i el de la divisió de ferrocarrils del Ministeri de Foment haguessin emès els seus informes. Contra aquesta darrera disposició, Gumà, a través de Juan Barrié y Agüero, havia interposat una demanda, que és desestimada per la RO de 7-5-1876. Poc després, Gumà encarrega a Manuel Alonso Martínez —a qui hem vist ja prestant els seus serveis de lletrat a la TBF i aleshores ja diputat *cunero* pel districte de Cervera— que interposés una nova demanda. La RO de 24-1-1877 responia a aquesta darrera, refusant el que en ella es demanava. Allò més curiós del cas, és que la resolució de la demanda arriba quan el propi Gumà ja disposava d'una llei votada per les Corts que l'autoritzava a construir no ja un ferrocarril econòmic entre Barcelona i Vilanova, sinó un ferrocarril ordinari entre Barcelona i Valls, per Vilanova.

La qüestió no acaba aquí, ja que la concessió a Cristòfol Raventós i Manel Carreras, que estava pendent de resolució dels enginyers, segueix el seu camí administratiu i, any i mig més tard de la RO de 14-12-1875, es concreta en la de 7-5-1877, que autoritzava ambdós promotors a construir un ferrocarril entre Tarragona i Barcelona, per Cubelles. No cal dir que aquest projecte, que no prospera, plantejava un traçat molt coincident amb el de Gumà fins Sant Vicenç de Calders, i amb el de la TBF des d'aquesta població fins Tarragona. Tot sembla indicar que Gumà, veient la lentitud amb què s'havia resolt en els darrers anys els diversos processos administratius relacionats amb els projectes ferroviaris fins Vilanova, prefereix tirar pel dret i tramitar per la via de les Corts una concessió que el permetés agafar la iniciativa davant dels projectes rivals. Cal ressaltar, en aquest sentit, que la proposició de llei tramitada pels parlamentaris catalans obté l'aprovació d'ambdues cambres sense prendre en consideració que ja existia una concessió, en vies de tràmit, sobre un trajecte pràcticament coincident entre Barcelona i Sant Vicenç.

La companyia ha d'afrontar també durant la fase de construcció de la línia tot un seguit de contenciosos relatius a les expropiacions de terrenys, que generen una considerable col·lecció de reials decrets i reials ordres. D'altra banda, una de les operacions més importants d'adquisició de terrenys és la compra a Gabino de Mendoza y Fernández Cortina d'extensos terrenys al peu de Montjuïc, al moll de Sant Bertran, destinats a construir l'estació terminal de la línia. Cal tenir en compte que en tractar-se de terrenys guanyats al mar, el propietari era un concessionari, en aplicació de la legislació d'obres públiques, i que l'operació esmentada és tècnicament una compra de la concessió. Aquesta operació queda recollida en la RO 12-5-1881, i segons Pere Pascual, el seu import va ser de 4,500.000 de pessetes (27.045,54 euros)⁵⁷⁴.

574. PASCUAL DOMÈNECH: *Los caminos ...*, p.423.

No es pot tancar aquest apartat dedicat a la construcció de la línia, sense esmentar la presència de parlamentaris catalans a l'acte d'inauguració del tram entre Barcelona i Vilanova i la Geltrú, que es realitza el 29 de desembre de 1881 a la segona d'aquestes poblacions. No es tracta aquí de cap gestió per a la CFDMZB, però la presència d'aquests parlamentaris, al costat d'altres autoritats, dóna a l'acte la solemnitat desitjada per la companyia. Com a diputats per la província de Barcelona hi assisteix Víctor Balaguer, diputat pel mateix districte de Vilanova i recentment nomenat conseller de la nova companyia dels ferrocarrils directes, junt amb Teodor Baró (Barcelona), Vicente de Romero (Gràcia) i Joaquim Marin (Berga). Com a senador per Barcelona (tot i que encara no havia pres possessió del càrrec) assisteix Josep Ferrer i Vidal, personatge estretament vinculat a Vilanova i, alhora, directiu del *Norte*. Com a diputats per la província de Tarragona trobem Josep Castellet, diputat per Valls, districte capçalera de la línia i germà d'un directiu de la companyia, junt amb Josep Bosch i Carbonell (Tortosa) i Pere Nolasc Gay (Tarragona). Com a senador per Tarragona, hi ha Gabriel Baldrich. Com a diputat per la província de Girona, assisteix Fèlix Macià, diputat per Puigcerdà i gerent del FMSJA. Com a senador per Girona, Ferran Puig. No assisteix a l'acte cap parlamentari de Lleida. Cal esmentar també la presència de Juan Magaz (senador per la UB), del propi Francesc Gumà, director gerent de la companyia alhora que diputat pel districte cubà de Matanzas, del bisbe Urquinaona, que assisteix a l'acte en la seva condició de tal, tot i que també era senador electe per l'arquebisbat de Tarragona, i de Ramon Estruch, president del FMSJA, que havia estat senador per Barcelona fins pocs mesos abans⁵⁷⁵.

D) Concessió de la línia de ferrocarrils directes.

La concessió de la línia de ferrocarrils directes entre Madrid i Barcelona, l'abril de 1880, i la seva tramitació parlamentària a les Corts de 1879-80, té un seguit de precedents no reeixits sobre els que pot ser interessant aturar-se.

El 21 de desembre de 1876, és a dir, tres dies després que el Senat aprovés la concessió a Francesc Gumà de la línia de Valls a Vilanova i Barcelona després que dies abans ho hagués fet el Congrés i quan, per tant, la seva promulgació en forma de llei era sols una qüestió de tràmit, Antoni Sedó, diputat pel districte de Sant Feliu de Llobregat, presenta al Congrés una proposició de llei demanant la concessió al banquer parisenc Enrique de Lamonta d'un ferrocarril directe de Madrid a Reus i Barcelona, que travessaria les províncies de Conca i Terol i, ja a Catalunya, la comarca del Priorat⁵⁷⁶. En aquesta proposició, no s'esmenta el traçat possible fins Barcelona. Cal tenir en compte, en aquest sentit, que si bé el traçat d'aquest ferrocarril directe travessava àmplies zones que encara no disposaven de ferrocarril, a partir de Reus, en canvi, s'entrava en una zona amb diversos ferrocarrils bé en servei, bé en construcció o en vies d'autorització, que constituïen una xarxa tant més densa com més a prop de Barcelona ens situem. Per això, encabir una nova línia que penetrés a aquesta ciutat des del sud, era poc menys que impossible. La presència com a signants de la proposició de Balaguer, Castelar i Pons, que apareixien també en la de concessió de la línia de Valls a Vilanova i Barcelona, fa que entri dins dels possibles que la nova línia estigués concebuda ja des del principi com a destinada a enllaçar amb aquesta. Signaven a més la proposició tres diputats de districtes pels que també podia passar el ferrocarril: el marquès de

575. Sobre els actes de la inauguració del ferrocarril, veure COROLEU: *Reseña ...*

576. DSC, legislatura de 1876-77, 21-12-1876, ap. 11è al núm. 151.

Guadalest (Fernando de Arteaga y Silva, Huete, Conca), Salvador López Guijarro (Mora, Terol) i Santiago de Angulo (Madrid).

En trobar-se la legislatura de 1876-77 al seu final, la proposició no segueix ja cap dels tràmits parlamentaris habituals, tancant-se les sessions el 5 de gener següent sense que ni tan sols el seu autor la pogués defensar. Per això, en els primers dies de la següent legislatura —la de 1877— Sedó reproduceix la proposició de llei, amb els mateixos signants, tot i que ara la presenta com a *Ferrocarril directe de Madrid a Barcelona*⁵⁷⁷. En el moment de reproduir la proposició, Sedó demana únicament que hom la tingui per reproduïda, d'acord amb el reglament de la cambra, sense entrar, de moment, a defensar-la. Tot i així, a continuació s'aixeca el ministre de Foment, el comte de Toreno, tot advertint que la proposició sols queda reproduïda, sense que de moment calgui parlar a favor o en contra de la seva presa en consideració, reservant-se per a aquest moment les observacions oportunes. En la seva rèplica, Sedó mostra la seva estranyesa pel fet que el ministre intervingui ja en una part tan primerenca de la tramitació: *no había necesidad de que el Sr. Ministro de Fomento de antemano se pusiera enfrente de un proyecto que al fin y al cabo es altamente conveniente para el desarrollo de los intereses materiales del país*⁵⁷⁸.

Dos dies més tard, el 30 d'abril de 1877, Sedó defensa la proposició. El diputat per Sant Feliu de Llobregat argumenta que es tracta d'una comunicació directa entre Madrid i Barcelona, més ràpida que l'existent, i que travessarà les províncies de Conca i Terol, que no disposaven encara un sol quilòmetre de via fèrria. Creu també que permetrà l'explotació dels jaciments de carbó de Terol, de les mines de ferro i manganès de la mateixa província i dels boscos de Conca, i l'exportació dels vins del Priorat. El ministre de la Governació, Romero Robledo, demana que el Congrés esperi la presència del ministre de Foment abans de prendre en consideració la proposició. Sedó manifesta que no té inconvenient i així s'acorda.

Sedó presenta nombroses exposicions d'ajuntaments de la província de Tarragona, a favor del projecte, i als dies següents n'arriben d'altres municipis de les províncies de Conca i Terol. Segons consta a l'arxiu del Congrés, arriben en total 107 exposicions d'ajuntaments de les tres províncies, totes elles favorables al projecte: 36 de la província de Tarragona, 27 de la de Conca i 44 de la de Terol⁵⁷⁹.

El 4 de maig, Sedó defensa la seva proposició amb els mateixos arguments de l'altre dia. Insisteix també en el fet que no es demana subvenció. El respon el ministre de Foment, que s'oposa clarament al projecte i demana a la cambra que no el prengui en consideració. El ministre argumenta que les línies que es demanen sense subvenció acaben necessitant-la per concloure els seus projectes, pel que surten cares al país, que ja existeix un projecte de ferrocarril fins Conca, i que la línia projectada no passaria per les capitals de Conca i Terol. Finalment, entra en el centre de la qüestió, la competència a la línia existent:

(...) y nos encontraríamos con una segunda línea de Madrid y Barcelona a más de la que hoy se halla construida; yo no me puedo explicar y creo que difícilmente se lo explicarán los Sres. Diputados, qué interés puede haber en la construcción de esta línea férrea cuando la que existe, como todas las de España, lleva una vida laboriosa y difícil, sin grandes rendimientos ni beneficios para los que las explotan. Parece a mí que cuando estos beneficios y estos rendimientos se dividen entre dos líneas han de ser éstos muy cortos o verdaderamente negativos⁵⁸⁰.

577. DSC, legislatura de 1877, 28-4-1877, ap. 1r al núm. 4.

578. DSC, legislatura de 1877, 28-4-1877, p.27.

579. Arxiu del Congrés, Serie general, legajo 183/expediente 2: "Proposición de ley del Sr. Sedó sobre construcción de un ferrocarril directo de Madrid a Reus y Barcelona".

580. DSC, legislatura de 1877, 4-5-1877, núm. 6, p.41-42.

El comte de Toreno es refereix a la línia entre Madrid i Saragossa, propietat de la MZA, i entre aquesta ciutat i Barcelona, propietat de la CFZTB, que ja tenia convenis amb el *Norte*, que a principis de 1878 es concreten en una fusió.

En la seva rèplica, Sedó al·ludeix a les exposicions provinents d'altres províncies i presentades per altres diputats, en un intent de justificar l'interès d'àmplies zones en el projecte en qüestió. Rebat l'argument de les línies paral·leles, tot argumentant en primer lloc que a Barcelona ja s'hi podia arribar des de diferents punts, sense que l'un no tingués res a veure amb l'altre; en segon lloc, que aquest criteri no s'hauria aplicat a altres línies ja concedides, que a més tenien fortes subvencions; i, en tercer lloc, que ambdues línies tindrien en alguns punts una distància fins de 200 quilòmetres entre elles. La línia proposada —continua Sedó— estaria destinada a cobrir les necessitats d'unes mercaderies i d'uns serveis que les actuals línies no cobrien.

Després del debat entre Sedó i el ministre, la proposició es posa a votació, essent derrotada per 83 vots contra 51. Cap dels diputats catalans i/o electes per Catalunya vota contra el projecte, mentre que onze ho fan a favor. Aquests són els propis Antoni Sedó, Emilio Castelar i Marià Pons, signants de la proposició (Balaguer no apareix en aquesta ocasió), més Albert Quintana, a qui ja hem vist com a signant de la proposició de concessió de la línia de Vilanova, Josep Maria Nadal (Gràcia), Pau Turull (Terrassa), Joaquim Cabirol (Arenys de Mar), Enrique Orozco (Berga), Pere Bosch i Labrús (Vic), Joan Fabra (Puigcerdà) i José Álvarez Mariño (Vilademuls).

L'endemà del debat al Congrés entre Sedó i el comte de Toreno, des de la secció de crònica parlamentària de *La Mañana*, periòdic madrileny molt proper a Víctor Balaguer, com hem vist en anteriors capítols, es carrega durament contra la intervenció del ministre. Se censura que aquest s'oposés tan fermament al projecte, demanant reiteradament als ministerials que votessin contra la presa en consideració de la proposició de llei, i afirmant que considerava la qüestió de gravetat (situació propera a la qüestió de gabinet). Sobretot —es continua des del periòdic— tenint en compte que el ministre havia acceptat força projectes de ferrocarrils subvencionats i que aquest no demanava subvenció. El diari planteja la connexió amb el capital francès del *Norte*, interessada en no tenir un competidor a les seves línies: *¿Habrá tenido relación con el resultado que obtuvo la proposición del Sr. Sedó en el Congreso un telegrama de gran importancia que se dice recibido ayer de París*⁵⁸¹?

Si el dia 4 de maig la proposició de Sedó és rebutjada al Congrés, el dia 18 del mateix mes el diputat per Sant Feliu torna a la càrrega. Aquest cop presenta el mateix projecte en forma de dues proposicions de llei simultànies. La primera, plantejava la concessió al mateix Enrique de Lamonta d'un ferrocarril entre Madrid i Utrillas, mentre que la segona demanava la concessió a Gabriel Padrós, de Reus, d'un ferrocarril entre Utrillas i Barcelona⁵⁸². Signaven la primera proposició el propi Sedó, més Marià Pons i Pere Bosch i Labrús, junt amb alguns diputats d'altres districtes, mentre que la segona anava signada pel mateix Sedó, més Pau Turull, Emilio Castelar, José Álvarez Mariño, Víctor Balaguer i Josep Maria Nadal, diputats tots ells que ja hem vist anteriorment, més Joaquim Castellarnau, diputat per El Vendrell.

Les anteriors proposicions queden completament aturades al Congrés, sense que els seus autors arribin ni a defensar que es prenguin en consideració. A les següents legislatures d'aquestes mateixes Corts, tampoc no reproduïxen les proposicions.

581. *La Mañana*, 5-5-1877.

582. DSC, legislatura de 1877, 18-5-1877, aps. 8è i 9è al núm. 16.

Aquest projecte queda aturat durant prop de tres anys, fins el moment en què el FVVB decideix impulsar-lo com a propi. En aquest sentit, el febrer de 1880, un grup de diputats de districtes diversos, amb predomini dels que hauria de travessar el nou ferrocarril i el que ja estava aprovat i en construcció de Valls a Vilanova i Barcelona, presenta al Congrés una proposició de llei demanant una concessió per a Ramon Gou d'un ferrocarril directe de Madrid a enllaçar amb l'esmentat de Valls a Vilanova i Barcelona. Signa la proposició en primer lloc José María Luís Santonja (diputat per Alacant) i en ella trobem també els catalans Víctor Balaguer (Vilanova), Frederic Nicolau (Barcelona), Josep Castellet (Valls) i Josep Ferrer (Gandesa), junt amb Lorenzo Guillelmi (Molina, Guadalajara) i Antonio Mendo de Figeroa (Daroca, Saragossa)⁵⁸³.

Dies més tard, Balaguer, estretament vinculat al FVVB, com hem anat veient, defensa al Congrés la proposició. El diputat per Vilanova destaca el pas del nou ferrocarril per les poblacions de Molina, Calamocha i Casp, així com per les mines carboníferes d'Utrillas, Gargallo i Cabra, a Terol. Intervé a continuació el ministre de Foment, Fermín Lasala, que a diferència del seu predecessor, no s'oposa al projecte, prenent-se aquest en consideració.

Es forma la comissió, amb alguns dels diputats que signaven la proposició: Castellet, Ferrer, Nicolau i Santonja, junt amb Manuel Camacho, diputat per Igualada i promotor del ferrocarril entre aquesta població i Sant Sadurn d'Anoia, Narcís Pagès (Torroella de Montgrí) i Gabriel Fernández Cadórniga (Valencia de Don Juan, Lleó), que ocupa la presidència. En el seu dictamen, aquesta comissió proposa ja directament com a concessionari el FVVB. El Congrés l'aprova sense debat el 9 de març de 1880.

El projecte passa al Senat, on es forma la corresponent comissió. La presideix Lorenzo Cuenca (senador vitalici) i en ella trobem alguns senadors catalans: Josep Maluquer (Lleida), Joaquim Maria Paz (SEBAP) i Ferran Puig (Barcelona).

El 16 de març es posa el dictamen a discussió. Intervé únicament Felipe Cascajares (Terol). Cascajares, que es defineix com a propietari agrari a Alcanyís, demana que el nou ferrocarril passi per aquesta població. El respon Maluquer, en tant que membre de la comissió, que indica que aquesta no pot acceptar la proposta de Cascajares per no alterar el dictamen i alentir la tramitació, però que creu que ja que al projecte sols s'esmenta alguns grans centres urbans de l'itinerari previst, serà possible arribar a un acord amb la companyia per què el ferrocarril passi per aquesta població. Sense més debat, s'aprova el dictamen.

El projecte, doncs, es concreta en la llei de 2-4-1880, ampliada posteriorment per la RO de 3-9-1882. D'altra banda, la RO de 26-1-1882 aprovava les transferències de concessions entre el FVVB i la nova CFDMZB.

Al voltant d'aquest projecte ferroviari, hi ha una certa polèmica, tot i la facilitat amb què es tramita a les Corts. D'una banda, la companyia demandant edita un fullet amb informacions de suport al nou ferrocarril, quan aquest encara es trobava en tràmit de proposició presentada al Congrés, probablement pensant en les dificultats que havien tingut els projectes anteriors a les Corts. En aquest treball, s'argumentava més o menys el mateix que Sedó havia al·legat anys abans en defensa de la seva proposició: seria una comunicació directa entre Madrid i Barcelona, permetria la sortida comercial dels productes agraris del Priorat i dels minerals dels jaciments d'Utrillas i Gargallo, serviria províncies que encara no tenien cap ferrocarril i es demanava sense subvenció⁵⁸⁴. De l'altra, el *Centro Mercantil*,

583. DSC, legislatura de 1879-80, 19-2-1880, ap. 13è al núm. 105.

584. FERROCARRIL DIRECTO DE MADRID A BARCELONA: *Datos en apoyo ...*

Industrial y Agrícola de Zaragoza mostra la seva oposició al projecte. Aquest centre argumenta que els diversos accidents orogràfics del traçat previst encariran les obres, esdevenint una empresa arriscada per als inversors, alhora que obligarien a modificacions de l'itinerari que allargarien la distància total, reduint considerablement la diferència prevista de quilòmetres entre Barcelona i Madrid respecte la línia existent de Saragossa, fins el punt de no justificar-ne una de nova. Es considera també que travessarà zones d'escassa riquesa i tràfic potencial, tant de mercaderies com de passatgers; fins i tot incrementant-se el moviment com a efecte de l'estímul de disposar d'un nou medi de comunicació, l'empresa promotora no podrà fer front a les despeses de manteniment i amortització dels capitals invertits. Es rebut l'argumentació de les províncies fins aleshores sense ferrocarril, al·legant que al pla general de ferrocarrils ja està prevista la connexió de Conca i Terol amb la xarxa general i no pas per zones interiors de les províncies, com farà el ferrocarril en qüestió, sinó per les capitals. Finalment, es denuncia la competència que plantejarà a la línia existent⁵⁸⁵.

En qualsevol cas, el nou ferrocarril és vist amb reticències per les dues grans companyies ferroviàries espanyoles —la MZA i el *Norte*— que tenien en explotació els trams Madrid-Saragossa i Saragossa-Barcelona, respectivament. Pere Pascual considera que tot i que ambdues companyies podien témer la competència del ferrocarril recentment aprovat, no haurien emprès accions per impedir-ne la construcció: *Había, pues, motivos para temer oposiciones, pero no las hubo porque, sin duda, no se tomaron en serio la iniciativa*⁵⁸⁶.

Rogelio López, en canvi, veu en la conducta del *Norte* dels mesos següents un intent d'obstaculitzar la construcció de la nova via⁵⁸⁷. En aquest sentit, assenyala el paper de José González (diputat pel districte de Brihuega, Guadalajara). González era nebot d'Alonso Martínez, directiu del *Norte*, a qui devia l'encasellament per un districte pel que havia de passar el projectat ferrocarril.

Efectivament, González demana al Congrés, el novembre de 1881, l'expedient del ferrocarril directe, per analitzar-lo. De fet, entre novembre i desembre de 1881, aquest diputat formula diverses preguntes al Govern sobre la situació del ferrocarril i el 22 de desembre anuncia una interpel·lació. L'estudi de l'expedient permet a González detectar una irregularitat en la situació de la companyia, consistent en un dipòsit de fiança que calia fer i que encara no s'havia realitzat, perquè l'enginyer cap de la Divisió d'Obres de l'Est del Ministeri de Foment, encara no havia valorat el tram del Garraf. Segons l'estudi de Rogelio López, Balaguer, ja directiu de la companyia, ha d'ocupar-se a fons d'aquesta qüestió per salvar la situació d'aquesta. Finalment, la companyia pot presentar un certificat del registrador de la propietat, en la que constava una hipoteca seva a favor de l'Estat, agafant com a base les obres ja executades.

Encara a la legislatura següent, Ezequiel Ordóñez (diputat per Tuy, Pontevedra), torna a demanar l'expedient del ferrocarril directe, mentre que Joan Cañellas s'interessa pel tram Calafell-Valls.

En qualsevol cas, i com ja hem vist al capítol de política econòmica, el projecte de ferrocarril directe no aconsegueix tirar endavant i sí, en canvi, una connexió amb Saragossa aprofitant el tram ja construït entre aquesta ciutat i La Puebla de Híjar (Val de Zafán), que adquireix la companyia, connexió que han d'acabar als anys següents la TBF i la MZA.

585. RIERA Y PERERA, Mariano: *Ferro-carriles de Aragón ...*

586. PASCUAL DOMÈNECH: *Los caminos ...*, p.421.

587. LÓPEZ BLANCO: "Víctor Balaguer y la articulación ...", p. 69 i seg.

Aquest ferrocarril entre Saragossa i La Puebla de Híjar o Val de Zafán, té també diverses tramitacions parlamentàries, abans de ser adquirit pel FVVB. El juliol de 1876 les dues cambres aproven sense debat una pròrroga d'obres per al ferrocarril de Saragossa a Val de Zafán. El juny de l'any següent, es tramita una nova pròrroga, aquest cop amb un cert debat a ambdues cambres, en el que no intervé cap parlamentari català. El 4 de juny de 1877, poc abans del debat al Congrés sobre la segona pròrroga, Antoni Sedó demana l'expedient d'aquest ferrocarril. El ministre de Foment, el comte de Toreno, se l'envia al Congrés l'endemà. El dia 16, Sedó reclama diversos documents que no es trobaven a l'expedient, afirmant que varen sortir del Ministeri amb destí a l'enginyer en cap de la província, però que aquest no els tenia i denunciant aquesta pèrdua en uns moments en què s'estaria tramitant una altra concessió, en al·lusió probablement al projecte de ferrocarril directe impulsat per ell en aquestes dates. El respon el ministre, que realment es troba en la situació de no poder justificar la pèrdua d'aquests documents.

El juliol de 1878 ambdues cambres aproven sense debat una proposició de llei en la que es demanava que el termini d'un any concedit a la legislatura anterior a la FCA per acabar les obres, es comencés a comptabilitzar no a partir de la data de la llei, sinó des del 4 d'abril de 1878, atenent al fet que anteriorment la companyia estava en suspens tot esperant una decisió judicial. Es tractava d'una interpretació generosa de la llei, però no és pas l'únic cas, com anirem veient. El desembre del mateix any, ambdues cambres aproven també sense debat una altra proposició de llei, aquest cop de fixació dels terminis per als estudis rectificats i construcció de la via fèrria entre Val de Zafán i Gargallo.

Agafant com a punt de referència Val de Zafán, hi ha alguns projectes ferroviaris més. Els dos primers, tramitats a les Corts a la legislatura de 1879-80, els veurem una mica més endavant. Es tracta del que pretenia unir aquesta població amb la línia general entre València i Tarragona, a Tortosa, continuant fins Sant Carles de la Ràpita, i el que plantejava dos ramals, un fins el mateix Sant Carles de la Ràpita, i l'altre fins la línia de Gargallo a Terol. A més, el juny de 1880 el Congrés aprova la concessió d'una línia entre Val de Zafán i Casp, tot i que la proposició no arriba a ser aprovada pel Senat. Una altra proposició de llei no reeixida que se situa a la mateixa legislatura de 1879-80, és la de concessió d'un ferrocarril entre la conca carbonífera de Val de Ariño i Val de Zafán. Tampoc no prospera la proposició, presentada a la mateixa legislatura, d'aixecar la obligatorietat a la FCA per construir els quilòmetres pendents entre Val de Zafán i Escatrón.

Finalment, cal esmentar la queixa respecte l'actuació de l'esmentada companyia aragonesa que planteja a finals de 1881 al Congrés el baró de Salillas (Francisco de Pedro y Mongullan, diputat per Terol), que motiva un debat amb la intervenció del ministre de Foment, José Luís Albareda.

E) Construcció a les comarques de Tarragona de la línia de directes i altres projectes ferroviaris.

El 1884, la companyia inaugura al tràfic el tram entre Roda de Berà, punt escollit per fer la continuació del ferrocarril directe, i Reus. El juny d'aquest any, però, hi ha diversos entrebancs burocràtics per aconseguir l'aprovació definitiva dels enllaços de Picamoixons, que encara estava pendent, i de Reus, ambdós amb la línia de Lleida a Reus i Tarragona.

Novament és Víctor Balaguer, ara ja com a directiu de la companyia i membre del comitè de Madrid, que gestiona aquesta qüestió⁵⁸⁸.

Després de l'obertura del tram fins Reus, les obres continuen en direcció Sud i endinsant-se cap l'interior, cercant travessar el Priorat, arribar a l'Ebre a l'alçada de Mora i continuar fins Casp i l'enllaç amb el tram adquirit. Tot i que a la pràctica, la companyia deixa un tant de banda el seu projecte de ferrocarril directe per concentrar esforços en aconseguir l'enllaç amb el tram entre Saragossa i La Puebla de Híjar, la construcció del traçat per les comarques de Tarragona servia ambdós objectius. D'altra banda, la companyia practica treballs en el tram aragonès de La Puebla de Híjar (Val de Zafán) a Samper de Calanda.

En aquest context, hi ha diversos projectes ferroviaris que cercaven també connectar la zona Nord de la província de Terol amb el mar, amb traçats en part coincidents amb el de la CFDMZB, amb la consegüent situació de línies paral·leles que ja hem vist amb ocasió del tram entre Barcelona i Vilanova i la Geltrú. La idea general d'aquests projectes era, d'una banda, poder transportar el carbó de les mines del Baix Aragó a algun port mediterrani i, de l'altra, aconseguir una comunicació entre el Cantàbric i la Mediterrània per la Vall de l'Ebre, amb la construcció de trams propis en direcció Sud i enllaços amb les línies existents o en projecte, en direcció Nord.

El primer d'aquests projectes és, com hem vist anteriorment, el que pretenia unir Val de Zafán amb la línia de València a Tarragona a l'alçada de Tortosa. Inicialment, no es demanava la continuació fins el Port de Sant Carles de la Ràpita, però durant la tramitació parlamentària s'hi afegeix. Aquest projecte pren forma en la proposició de llei que presenta al Congrés el desembre de 1879 un grup de diputats aragonesos, junt amb un valencià i dos catalans: Albert Bosch i Fustegueras i Josep Ferrer i Forés, diputats per Roquetes i Gandesa respectivament⁵⁸⁹. El primer signant era Pedro Lucas Gállego, diputat per Vall-de-roures. A diferència d'altres proposicions, no es demanava la concessió a un particular o empresa determinat i sense subvenció, sinó la pública subhasta i la subvenció. El trajecte proposat preveia el pas d'aquesta línia per Alcanyís i Gandesa. Si durant la tramitació del ferrocarril directe el senador per Terol Felipe Cascajares, representant de la propietat agrària d'Alcanyís, havia demanat el pas de la nova línia per aquesta població, la mateixa idea apareix en aquesta proposició, que comptava entre els signats Francisco de Paula Jiménez, diputat per aquest districte.

El segon d'aquests projectes, esmentat també anteriorment, és la concessió a la FCA d'un ferrocarril de via estreta de dos ramals: un d'ells sortiria de la línia de Val de Zafán-Gargallo, que era una concessió que ja tenia aquesta companyia, passaria per Alcanyís i pel terme municipal de Tortosa i acabaria a Sant Carles de la Ràpita; l'altre sortiria del mateix Val de Zafán i acabaria cercant l'enllaç a la projectada línia de Gargallo, a Terol. Aquest projecte, té un traçat força coincident en el primer dels ramals que la proposició de llei anterior. Cal dir que es presenta al Congrés el mateix dia —el 17 de desembre de 1879— que l'altra i que tres dels signants de l'anterior proposició repeteixen en aquesta: els dos catalans Bosch i Fustegueras i Josep Ferrer i Forés, junt amb Pedro Lucas Gállego⁵⁹⁰. Signava la proposició en primer lloc Lorenzo Guillelmi (diputat per Molina). Apareixen també com a signants Josep Maria Despujol (Tortosa) i Manuel de Salamanca, que en aquestes Corts representa el

588. Veure BMVB, Manuscrits Víctor Balaguer, sèrie antiga, núm. 328/45. Carta de Juan Barrié a Víctor Balaguer, datada a Madrid, 18-6-1884; una cita d'aquesta carta ha estat esmentada a l'apartat "El món dels negocis i la seva actuació política."

589. DSC, legislatura de 1879-80, 17-12-1879, ap. 14è al núm. 73.

590. DSC, legislatura de 1879-80, 17-12-1879, ap. 12è al núm. 73.

districte de Xelva, però que a les anteriors havia representat el de Tortosa, entre altres diputats.

Mentre el primer projecte es pren en consideració sense que intervingui en la seva defensa cap dels signants de la proposició, el segon és defensat per Ferrer, acordant el Congrés que també es prengui en consideració. El 24 de desembre es formen les dues comissions. La del primer projecte la presideix Antonio Hernández (diputat per Brihuega, Guadalajara) i en ella trobem Francisco de Paula Jiménez, el diputat per Alcanyís que signava la proposició, i Josep Maria Despujol, entre altres. La del segon projecte la presideix Víctor Arnau (Agreda, Soria), i en formen part Guillelmi, que era el primer signant de la proposició, Bosch i Fustegueras i Josep Ferrer i Forés, que figuraven també entre els signants, junt amb Jiménez, de l'anterior, i altres diputats.

A partir d'aquí, el segon projecte ja no continua la seva tramitació parlamentària. El primer, en cavi, va seguint els passos previstos en aquests casos. El març de 1880 la comissió emet un primer dictamen, en el que renuncia a definir l'itinerari, tot considerant que les dificultats del terreny pel que havia de travessar podien fer aconsellable alguns canvis a mesura que avancés la construcció. Això sí, es fixa Val de Zafán com a punt de sortida i Sant Carles de la Ràpita (no ja Tortosa) com a final. Aquest fi del traçat, que era el de la proposició que no prospera, junt amb la barreja de diputats en un i altre tema, permet suposar que ambdós projectes es refonen finalment en un de sol. Pocs dies després, la comissió emet un segon dictamen que corregia el primer en el sentit de no demanar que Val de Zafán fos el punt de sortida de la línia, sinó que es deixava a l'elecció del Govern, que era qui havia de convocar la subhasta, l'elecció d'un punt que estigués situat a la línia de Val de Zafán a Gargallo.

Aquest dictamen rep cinc esmenes. La primera la presenta Leopoldo Alba Salcedo (diputat per Sariñena, Osca) junt amb altres diputats, i demanava que no es fes una subhasta de la concessió d'aquest ferrocarril, sinó que s'adjudiqués a l'empresa *Gorria, Acín y Rallo*, que el 1877 havia demanat una autorització d'estudis d'aquesta mateixa línia; es demanava també que s'atorgués sense subvenció i que tingués un termini d'obres de quatre anys. La segona és del marquès de Retortillo (Ponferrada, León) i altres, i es demanava la obligatorietat del trasllat de presos. La tercera és també d'Alba Salcedo i altres, demanant no anar a subhasta si dins del termini previst l'empresa *Gorria, Acín y Rallo* presentava els estudis. La quarta és de Josep Ferrer i Forés i altres diputats no catalans, i es demanava que el punt de sortida fos Val de Zafán. I la cinquena la presenta Luís Rey (Ciutat Reial), demanant que el traçat de la via passés per Alcanyís.

El 9 d'abril es posa el dictamen a discussió. Durant aquesta, s'admet alguna de les esmenes. El projecte final queda com a ferrocarril de servei general, amb subvenció i subhasta pública, amb el seu inici a Val de Zafán i pas per Alcanyís.

Al seu pas pel Senat, el projecte té una tramitació més ràpida. Presideix la comissió el marquès de Àguila Real (vitalici) i en ella no hi trobem cap senador català. El dictamen s'aprova sense debat el 24 d'abril.

Aquest projecte ferroviari, igual que molts altres que obtenen la corresponent concessió durant aquests anys, no aconsegueix reeixir. La llei que declarava de servei general aquest ferrocarril duia data de 10-5-1880. La RO de 16-10-1882 n'atorgava la concessió a la *Sociedad General de Obras Públicas*, segons subhasta de 22 d'agost del mateix any, que comptà amb l'oposició del CFDMZB, que considerava que aquesta línia era coincident amb

la seva en part del trajecte. Finalment, la RO de 17-5-1884 autoritzava la transferència de la concessió a la CFVZSCR. Segons Teodor González, diputat per Tarragona, que anys més tard impugna fortament aquesta companyia al Congrés, ambdues societats serien una mateixa cosa: *La Sociedad del ferro-carril de Valdezafán a San Carlos de la Rápita y la Sociedad de obras públicas son una misma cosa, aunque tengan distintas clases de papeles, y digo papeles a sus acciones, porque otro nombre no merecen*⁵⁹¹. En qualsevol cas, aquesta societat exhaureix els terminis previstos sense haver aconseguit els seus objectius.

En aquesta situació, el març de 1885 tres diputats de Terol, encapçalats per Francisco Rodríguez del Rey, diputat per la capital, i amb la presència del representant d'Alcanyís, Juan de Soler (més un quart diputat, representant de Madrid), presenten al Congrés una proposició de llei demanant la rehabilitació de la companyia en la seva concessió de la línia⁵⁹². Rodríguez del Rey intervé a favor de la proposició, que es pren en consideració. Es forma la corresponent comissió, que presideix Joaquín López Puigcerver (Almeria), i en la que trobem dos dels diputats signants de la proposició, entre ells el propi Rodríguez del Rey, així com Roc Labajos (Gràcia), entre altres.

A diferència d'altres proposicions, que passen per les Corts com a simple tràmit, aquesta aixeca polèmica. Ja abans de la discussió del debat, tant Eduardo Baselga (Badajoz), com el ja esmentat Teodor González, plantegen preguntes i peticions de dades. El projecte rep també algunes esmenes. La primera la signa Gregorio Ibáñez (Montalbán, Terol) junt amb altres diputats, demanant fixar que l'inici de la línia fos Val de Zafán i la fi Sant Carles de la Rápita. La segona és d'un grup de diputats de províncies per les que hauria de travessar el ferrocarril directe, encapçalats per José Muro (Molina), entre els que hi ha el català Josep Ferrer i Forés, i en ella es demanava afegir un article addicional que protegís els drets de la CFDMZB, tot obligant la companyia sol·licitant a posar-se d'acord amb l'altra per segregar de la línia de Val de Zafán a Sant Carles de la Rápita el tram entre la primera i Samper, *toda vez que las dos líneas coinciden y se cruzan en algunos puntos en el expresado trayecto*⁵⁹³, de tal manera que la sol·licitant deixés de rebre la part corresponent de subvenció. Alhora, es demanava que aquesta secció quedés enllestida al mateix temps que la línia entre Val de Zafán i Sant Carles. La tercera esmena és també de Gregorio Ibáñez i altres diputats i en ella es demanava que no es pogués construir el tram Alcanyís-Sant Carles de la Rápita fins que no estigués en servei la connexió entre la primera d'aquestes poblacions i Saragossa.

Hi ha un llarg debat, que se situa entre el 30 d'abril i el 12 de juny de 1885, amb intermitències, en el que intervenen diversos oradors, i en el que els temes centrals són la conveniència o no de la rehabilitació demanada, l'itinerari definitiu i les coincidències d'aquest amb altres línies. Dels diputats catalans, intervé Teodor González, que consumeix el tercer torn contra la totalitat. González denuncia les greus irregularitats que hauria comès la companyia concessionària en els anys anteriors, a les que arriba a considerar com a estafa organitzada a costa del petit accionista local, per concloure demanant la no rehabilitació. El debat queda inacabat i l'11 de juliol se suspenen les sessions i la legislatura sense una resolució en aquest tema. La segona esmena no arriba tampoc a discutir-se.

Un quart projecte ferroviari és encara més ambiciós i plantejava la construcció d'una línia entre Els Alfacs i Benasc, per Montsó. El desembre de 1881, Pere Antoni Torres (Gandesa) i un dels parlamentaris catalans més actius en les tramitacions parlamentàries d'afers

591. DSC, legislatura de 1884-85, 19-5-1885, núm. 151, p.4315.

592. DSC, legislatura de 1884-85, 18-3-1885, ap. 3r al núm. 114.

593. DSC, legislatura de 1884-85, 21-4-1885, ap. 9è al núm. 130.

ferroviaris, presenta al Congrés una proposició de llei demanant la concessió d'aquesta línia a José Motiño y Dalmau. Signen també la proposició Josep Bosch i Carbonell (Tortosa), Teodor Baró (Barcelona), Víctor Balaguer (Vilanova i la Geltrú), Joan Cañellas (El Vendrell), junt amb Miguel Sinués (Belchite, Saragossa) i Carlos Rivera (Albarracín, Terol)⁵⁹⁴.

Alguns dies més tard, Torres defensa la proposició, que es pren en consideració. El 27 de desembre es forma la corresponent comissió, que presideix el propi Torres, i en la que trobem també Antoni Ferratges (diputat per Granollers). El dictamen d'aquesta comissió no s'aprova fins el 13 de maig següent, sense debat.

El mateix mes de maig, el projecte passa al Senat, que forma la corresponent comissió, en la que no hi ha cap parlamentari català. Aquesta comissió no arriba a fer el següent tràmit reglamentari, que era el nomenament de president i secretari, pel que el projecte no s'arriba a aprovar. A les següents legislatures d'aquestes Corts, no es reprèn el tema.

Hi ha un cinquè projecte, que és el de construcció d'un ferrocarril entre la conca minera d'Utrillas, a Terol, i el Port de Vinaròs. Aquesta proposició de llei, que demanava la concessió per a Juan Francisco Contel, s'aprova a ambdues cambres sense debat el juny de 1885.

A més d'aquests projectes ferroviaris que pretenien comunicar el Nord de Terol amb el mar, n'hi ha dos més que convé esmentar, per la seva proximitat amb la línia de directes, si bé en altres punts del seu traçat. El primer es concreta en una proposició de maig de 1880, que demanava la concessió a Pere Bové i Montseny, personatge que apareix en nombroses iniciatives ferroviàries del període, d'un ferrocarril econòmic entre Reus i Móra la Nova. El primer signant de la proposició és la ja esmentat Pere Antoni Torres i comptava amb la signatura de Ramon Soldevila (Lleida) i altres diputats no catalans⁵⁹⁵. Fixem-nos que el traçat proposat era plenament coincident amb el que havia escollit la companyia dels ferrocarrils directes per acostar-se a l'Ebre

Torres defensa la proposició, que es pren en consideració, i el mateix dia es forma la comissió, en la que trobem novament Torres, junt amb altres diputats catalans: Pelagi de Camps (Girona), Albert Bosch (Roquetes) i José Álvarez Mariño (Vilademuls). Aquesta comissió tampoc no passa al següent tràmit, que era el nomenament de president i secretari.

L'altre projecte és el de construcció d'un ferrocarril econòmic entre Lleida i Samper de Calanda, cercant en aquest punt l'enllaç amb la línia de ferrocarrils directes. Es concreta en una proposició presentada al Congrés el desembre de 1881 demanant la concessió d'aquesta línia a Máximo Puget i José Fort, i que signa en primer lloc Francisco Cañamaque (diputat pel districte porto-riqueny de Guayama). Entre els signants, trobem també Bartomeu Godó (Igualada)⁵⁹⁶. Aquesta proposició no arriba ni tan sols a prendre's en consideració.

F) Participació dels parlamentaris catalans en gestions de les companyies enumerades.

El projecte ferroviari que apareix primer sols a nom de Francesc Gumà, com a concessionari de la primera línia, per passar després a ser la companyia FVVB i, encara més tard, la CFDMZB, presenta durant aquests anys vuit demandes en les que intervenen parlamentaris catalans:

594. DSC, legislatura de 1881-82, 14-12-1881, ap. 13è al núm. 75.

595. DSC, legislatura de 1879-80, 3-5-1880, ap. 9è al núm. 156.

596. DSC, legislatura de 1881-82, 5-12-1881, ap. 21è al núm. 63.

Quadre 6.3: participació de parlamentaris catalans en gestions de: primers projectes de ferrocarrils directes Madrid-Barcelona, concessió a Francesc Gumà de la línia de Valls-Vilanova-Barcelona, companyies FVVB i CFDMZB.

N	parlamentari	D.C	C	Corts	demanda	T.D	G.C	G.M	P.A	T. G
1	Balaguer, Víctor	no	C	1876-79	concessió Valls-Vilanova-Barcelona	7	7	4	1	12
			C	1876-79	1r projecte FC directe					
			C	1876-79	2n projecte FC directe					
			C	1879-81	construcció Valls-Vilanova-Barna.					
		C	1879-81	concessió ferrocarril directe						
		sí	C	1881-84	inauguració línia Vilanova-Barna.					
sí	C	1881-84	construcció ferrocarril directe							
2	Sedó, Antoni	no	C	1876-79	concessió Valls-Vilanova-Barcelona	3	8	0	0	8
			C	1876-79	1r projecte FC directe					
			C	1876-79	2n projecte FC directe					
3	Castelar, Emilio	no	C	1876-79	concessió Valls-Vilanova-Barcelona	3	4	0	0	4
			C	1876-79	1r projecte FC directe					
			C	1876-79	2n projecte FC directe					
4	Pons, Marià	no	C	1876-79	concessió Valls-Vilanova-Barcelona	3	4	0	0	4
			C	1876-79	1r projecte FC directe					
			C	1876-79	2n projecte FC directe					
5	Castellet, Josep	no	C	1879-81	concessió ferrocarril directe	2	2	0	1	3
			C	1881-84	inauguració línia Vilanova-Barna.					
6	Maluquer, Josep	no	S	1876-79	concessió Valls-Vilanova-Barcelona	2	3	0	0	3
			S	1879-81	concessió ferrocarril directe					
7	Alonso Martínez, M.	no	C	1876-79	concessió Valls-Vilanova-Barcelona	2	1	1	0	2
			C	1876-79	duplicitat concessions					
8	Ferrer i Forés, Josep	no	C	1879-81	concessió ferrocarril directe	2	2	0	0	2
			C	1884-86	rehabilitació Val Zafán-St. Carles R.					
9	Paz, Joaquim Maria	no	S	1876-79	concessió Valls-Vilanova-Barcelona	2	2	0	0	2
			S	1879-81	concessió ferrocarril directe					
10	González C., T.	no	C	1884-86	rehabilitació Val Zafán-St. Carles R.	1	2	0	0	2
11	Nicolau, Frederic	no	C	1879-81	concessió ferrocarril directe	1	2	0	0	2
12	Valentí, Joaquim	no	C	1876-79	concessió Valls-Vilanova-Barcelona	1	2	0	0	2
13	Álvarez Mariño, José	no	C	1876-79	2n projecte FC directe	1	1	0	0	1
14	Baldrich, Gabriel	no	S	1881-84	inauguració línia Vilanova-Barna.	1	0	0	1	1
15	Baró, Teodor	no	C	1881-84	inauguració línia Vilanova-Barna.	1	0	0	1	1
16	Bosch i Carbonell, J.	no	C	1881-84	inauguració línia Vilanova-Barna.	1	0	0	1	1
17	Bosch i Labrús, Pere	no	C	1876-79	2n projecte FC directe	1	1	0	0	1
18	Camacho, Manuel	no	C	1879-81	concessió ferrocarril directe	1	1	0	0	1
19	Castell de Pons, A.	no	C	1876-79	concessió Valls-Vilanova-Barcelona	1	1	0	0	1
20	Castellarnau, J.	no	C	1876-79	2n projecte FC directe	1	1	0	0	1
21	Escrivà (m. Monistrol)	no	S	1876-79	concessió Valls-Vilanova-Barcelona	1	1	0	0	1
22	Ferrer i Vidal, Josep	no	S	1881-84	inauguració línia Vilanova-Barna.	1	0	0	1	1
23	Gay, Pere Nolasc	no	C	1881-84	inauguració línia Vilanova-Barna.	1	0	0	1	1
24	Macià, Fèlix	no	C	1881-84	inauguració línia Vilanova-Barna.	1	0	0	1	1
25	Magaz, Juan	no	S	1881-84	inauguració línia Vilanova-Barna.	1	0	0	1	1
26	Marin, Joaquim	no	C	1881-84	inauguració línia Vilanova-Barna.	1	0	0	1	1
27	Nadal, Josep M.	no	C	1876-79	2n projecte FC directe	1	1	0	0	1
28	Pagès, Narcís	no	C	1879-81	concessió ferrocarril directe	1	1	0	0	1
29	Puig, Ferran	no	S	1879-81	concessió ferrocarril directe	1	1	0	0	1
30	Quintana, Albert	no	C	1876-79	concessió Valls-Vilanova-Barcelona	1	1	0	0	1
31	Romero, Vicente de	no	C	1881-84	inauguració línia Vilanova-Barna.	1	0	0	1	1
32	Turull, Pau	no	C	1876-79	2n projecte FC directe	1	1	0	0	1

N: número. **D.C:** directiu de la companyia. **C:** cambra (**D:** diputat, **S:** senador). **T.D:** total demandes. **G.C:** gestions a les Corts. **G.M:** gestions als ministeris o judicials. **P.A:** presència en actes de la companyia. **T.G:** total gestions. En negreta, els parlamentaris que són directius de la companyia.

1) La concessió de la línia de Valls a Vilanova i Barcelona (Corts de 1876-79).

- 2) Duplicitat de concessions en el tram Barcelona-Vilanova (Corts de 1876-79).
- 3) El primer projecte de ferrocarril directe: Madrid-Reus (Corts de 1876-79).
- 4) El segon projecte de ferrocarril directe: Madrid-Utrillas i Utrillas-Barcelona (Corts de 1876-79).
- 5) La concessió del tercer projecte de ferrocarril directe: Madrid a enllaçar amb la línia Valls-Vilanova-Barcelona (Corts de 1879-81).
- 6) Contenciosos durant la construcció del ferrocarril Valls-Vilanova-Barcelona (Corts de 1879-81).
- 7) Contenciosos durant la construcció del ferrocarril directe (Corts de 1881-84).
- 8) Oposició a la rehabilitació de la CFVZSCR (Corts de 1884-86).

Cadascuna de les vuit demandes es correspon, a grans trets, amb unes Corts. A més d'aquestes, s'esmenta l'assistència de parlamentaris catalans als actes d'inauguració del tram ferroviari entre Barcelona i Vilanova, com a una novena gestió, sense comptabilitzar, però, l'assistència de Francesc Gumà, ja que no ho fa com a diputat sinó com a gerent de la companyia, ni la del bisbe Urquinaona, que no assisteix com a senador sinó en la seva condició de bisbe de Barcelona.

El quadre 6.3. indica la participació dels parlamentaris catalans en la gestió d'aquestes demandes, seguint el sistema del quadre anterior. No s'ha inclòs la votació del segon projecte de ferrocarril directe, ja que de votacions n'hi ha moltes i l'única particularitat d'aquesta, com a diferència respecte les altres, és que es tracta d'una votació nominal, que permet constatar la postura de cadascun dels parlamentaris que es troben presents a l'hemicicle i que voten en un sentit o altre.

Un total de trenta-dos parlamentaris del grup estudiat intervenen en un moment o altre en gestions d'aquesta companyia. Novament Víctor Balaguer apareix com el parlamentari més actiu, amb la particularitat que a partir de finals de 1881 és directiu de la companyia. Realitza fins a dotze gestions. El segueix Antoni Sedó, amb vuit gestions i Emilio Castelar, amb quatre. Entre els senadors catalans, Josep Maluquer és el més actiu, amb tres gestions. També en el nombre total de demandes gestionades apareix Balaguer al davant, amb set temes, seguit de Sedó, Castelar i Marià Pons, amb tres cadascun. En nombre de gestions a les Corts, és Sedó qui se situa al capdavant, amb vuit, fet que es deu a la seva particular insistència respecte els primers projectes de ferrocarril directe. El segueix de prop Balaguer, amb set gestions, alhora que se situa clarament al davant en gestions als ministeris, amb quatre.

Pel que fa als directius de la companyia, Francesc Gumà, que té escó de diputat a tres Corts, no intervé directament en gestions a les Corts ni als ministeris, reservant aquesta missió a Balaguer, directiu, com hem vist, des de finals de 1881.

Igual que en el cas de la TBF, hi ha una clara relació entre els districtes pels que ha de travessar el projecte ferroviari i la participació en gestions dels parlamentaris que els representen. Agafant els nou parlamentaris que intervenen en més d'una demanda, veiem que Balaguer, que se situa amb rotunditat al capdavant d'aquest grup, representa Vilanova i la Geltrú, veritable centre del projecte, amb l'afegit de ser una població encara sense connexió ferroviària. En aquest cas, cal tenir en compte també els seus especials lligams amb la companyia demandant. Entre els altres parlamentaris, destaca la presència de Marià Pons, que representava Reus a les primeres Corts de la Restauració (abans de la desaparició d'aquest districte electoral), essent aquesta ciutat un dels punts centrals dels tres

successius projectes de ferrocarril directe. Josep Castellet (diputat per Valls), representa l'altre extrem de la línia entre aquesta població i Vilanova i Barcelona; igual que en el cas de Vilanova, es tractava d'una població encara sense connexió ferroviària. Finalment, Josep Ferrer i Forés, diputat per Gandesa, representava un districte pel que havia de travessar també el ferrocarril directe, en el seu trajecte entre Reus i l'Ebre.

El quadre 6.4. permet veure la participació de parlamentaris catalans en gestions dels projectes ferroviaris que tenen alguna relació amb el ferrocarril directe, ja sigui en forma de trajectes coincidents en part o en forma d'afluents. A diferència dels anteriors quadres, no es refereix a un únic demandant, sinó a diversos, que tenen en comú la proximitat o confluència amb el ferrocarril directe. Les demandes i demandants són:

- 1) Concessió per subhasta del ferrocarril Val de Zafán-Sant Carles de la Ràpita (Corts de 1879-81). La concessionària serà la *Sociedad General de Obras Públicas* i, des de 1880, la CFVZSCR.
- 2) Proposició de concessió a la FCA d'un ferrocarril de dos ramals, que sortint de la línia de Val de Zafán, acabi un a Sant Carles de la Ràpita i l'altre a la línia de Gargallo a Terol (Corts de 1879-81).
- 3) Proposició de rehabilitació de CFVZSCR en la seva concessió d'aquesta línia (Corts de 1879-81).
- 4) Proposició d'una concessió a Pere Bové i Montseny d'un ferrocarril econòmic entre Reus i Mora la Nova (Corts de 1879-81).
- 5) Proposició d'una concessió a José Motiño y Dalmau d'un ferrocarril entre Els Alfacs i Benasc, per Montsó (Corts de 1881-84).
- 6) Proposició d'una concessió a Máximo Puget i José Fort d'un ferrocarril entre Lleida i Samper de Calanda, enllaçant aquí amb la línia de directes (Corts de 1881-84).
- 7) Concessió a Juan Francisco Contel y Marqués d'un ferrocarril entre la conca minaire d'Utrillas, a Terol, i el Port de Vinaròs (Corts de 1884-86).

Totes les gestions ressenyades es realitzen a les Corts. Catorze parlamentaris catalans i/o electes per Catalunya intervenen en aquestes gestions El parlamentari que es mostra més actiu és Pere Antoni Torres, amb sis gestions, seguit de Josep Ferrer i Forés, amb cinc, Albert Bosch i Fustegueras, amb quatre i Josep Maria Despujol, amb dues. En nombre de demandes, és Albert Bosch qui se situa al capdavant, amb tres, seguit pels altres tres parlamentaris esmentats, amb dues cadascun. No hi ha cap intervenció de senadors catalans, en part perquè alguns temes iniciats al Congrés no arriben a l'alta cambra, i en part perquè els que sí ho fan no compten amb la seva presència a les comissions.

No es pot fixar la presència de directius de les companyies gestionant directament aquestes demandes a les Corts, pel fet que la majoria dels projectes ressenyats no són demanats encara per companyies constituïdes, sinó per particulars i, alhora, les concessions finalment atorgades no aconseguen els seus objectius.

Igual que en els casos anteriors, hi ha una correspondència entre els districtes afectats pels projectes ferroviaris en qüestió i els parlamentaris que els representen. Així, els quatre diputats esmentats anteriorment, que són els que intervenen en més d'un tema, representen tots ells districtes del sud de Tarragona, directament afectats pels projectes tramitats: Josep Ferrer i Forés i Pere Antoni Torres representen el de Gandesa en diferents Corts (el segon, també el de Tarragona, a les de 1879-81), Albert Bosch i Fustegueras el de Roquetes (en altres Corts representa districtes de fora de Catalunya) i Josep Maria Despujol el de Tortosa.

Quadre 6.4: participació de parlamentaris catalans en gestions de projectes ferroviaris paral·lels i confluents a la línia de ferrocarrils directes Madrid-Barcelona.

N	parlamentari	D.C	C	Corts	demanda	T.D	G.C	G.M	P.A	T. G
1	Torres, Pere Antoni	no	C	1879-81	concessió F. ec. Reus-Mora	2	6	0	0	6
			C	1881-84	concessió Els Alfacs-Benasc					
2	Ferrer i Forés, Josep	no	C	1879-81	concessió Val de Zafán-St. Carles	2	5	0	0	5
			C	1879-81	concessió V. Zafán-St. C i Gargallo					
3	Bosch i F., Albert	no	C	1879-81	concessió Val de Zafán-St. Carles	3	4	0	0	4
			C	1879-81	concessió V. Zafán-St. C i Gargallo					
			C	1879-81	concessió F. ec. Reus-Mora					
4	Despujol, Josep M.	no	C	1879-81	concessió V. Zafán-St. C i Gargallo	2	2	0	0	2
			C	1879-81	concessió Val de Zafán-St. Carles					
5	Álvarez Mariño, José	no	C	1879-81	concessió F. ec. Reus-Mora	1	1	0	0	1
6	Balaguer, Víctor	no	C	1881-84	concessió Els Alfacs-Benasc	1	1	0	0	1
7	Baró, Teodor	no	C	1881-84	concessió Els Alfacs-Benasc	1	1	0	0	1
8	Bosch i Carbonell, J.	no	C	1881-84	concessió Els Alfacs-Benasc	1	1	0	0	1
9	Camps, (m. Camps)	no	C	1879-81	concessió F. ec. Reus-Mora	1	1	0	0	1
10	Cañellas, Joan	no	C	1881-84	concessió Els Alfacs-Benasc	1	1	0	0	1
11	Ferratges, Antoni	no	C	1881-84	concessió Els Alfacs-Benasc	1	1	0	0	1
12	Godó, Bartomeu	no	C	1881-84	concessió F. ec. Lleida-Samper C.	1	1	0	0	1
13	Labajos, Roc	no	C	1884-86	rehabilitació V. Zafán-St. Carles	1	1	0	0	1
14	Soldevila, Ramon	no	C	1879-81	concessió F. ec. Reus-Mora	1	1	0	0	1

N: número. **D.C:** directiu de la companyia. **C:** cambra (**D:** diputat, **S:** senador). **T.D:** total demandes. **G.C:** gestions a les Corts. **G.M:** gestions als ministeris o judicials. **P.A:** presència en actes de la companyia. **T.G:** total gestions.

Pel que fa als parlamentaris que intervenen en gestions contràries als projectes ferroviaris confluents o paral·lels amb el ferrocarril directe, sols cal esmentar dos diputats, Josep Ferrer i Teodor González, que intervenen en un únic tema: el projecte de rehabilitació de la CFVZSCR. En el cas de Ferrer, intervé també presentant una esmena al projecte de concessió del ferrocarril de Val de Zafán a Tortosa (després, a Sant Carles de la Ràpita), però aquesta acció és més aviat una correcció del dictamen que no pas una oposició a ell, ja que aquest diputat apareix com a signant de la proposició.

6.2.4.4. La Compañía de los Ferro-carriles de Zaragoza a Pamplona y Barcelona.

Com recordarem del capítol dedicat al món dels negocis, hi ha dues companyies ferroviàries amb traçat per Catalunya que passen a formar part del *Norte* durant els anys estudiats: la CFZPB, que ho fa el 1878, i la CFLRT, que ho fa el 1884.

La CFZPB té, abans de la fusió amb el *Norte*, un important grup de directius que ocupen càrrecs parlamentaris. Primer trobem quatre senadors, dos dels quals passen a ocupar senadories vitalícies a partir de la recomposició del Senat de 1877. Josep Ferrer i Vidal és senador per Barcelona a la legislatura de 1876-77, convocada encara amb el sistema electoral del Sexenni. Manel Girona ho és al període de 1877-79, ja amb el sistema electoral propi de la Restauració. El marquès de Guad-el-Jelú és senador vitalici a partir de 1877. Alejandro Llorente és senador *cunero* per Lleida el 1876-77 i vitalici a partir d'aquesta data.

Hi ha quatre consellers més que ocupen escons al Congrés a les Corts de 1876-79: Santos de Isasa és diputat per Montoro (Còrdova), el marquès de Salamanca ho és per Albacete, el marquès de Malpica (Fernando Fernández de Còrdova) per Talavera (Toledo) i Nazario Carriquiri per Tafalla (Navarra). Finalment, Víctor Balaguer, que és membre de la

Junta Inspectorada de la companyia (junt amb Segismundo Moret, encara sense representació en aquestes primeres Corts) és diputat per Vilanova i la Geltrú.

A partir de 1878, quan la CFZPB es fusiona amb el *Norte*, el planter de parlamentaris que presenta aquesta companyia és encara més impressionant. Del grup que provenia de l'anterior companyia, trobem cinc personatges, alguns dels quals ja hem vist dins del *grup català* de finances. Josep Ferrer i Vidal és senador per Barcelona a les Corts de 1881-84 i 1884-86. Manel Girona és senador per la mateixa província al període de 1877-79 i vitalici a partir de 1885. El marquès de Comillas és senador per dret propi, com a *grande de España*, entre 1882 i la seva defunció el 1883. Santos de Isasa torna a ser diputat per Montoro durant tot el període. Finalment, Faustino Rodríguez de San Pedro és diputat per Alcoi a les Corts de 1884-86.

A més d'aquests personatges, trobem el president de la companyia, el duc de la Torre que és senador per dret propi (com a antic regent del Regne) a partir de 1877. També ho són, a partir de la mateixa data, el marquès de la Habana, que s'incorpora al consell d'administració ja als anys vuitanta, i el duc de Santoña, ambdós com a *grandes*. Senadors vitalicis són els consellers Alejandro Shee y Saavedra (a partir de 1877), José de Sierra y Cárdenas (1877), Juan Topete (1881), Eduardo León y Llerena (1883), en aquest cas, després d'haver estat diputat per Jaén (1876-79) i per Martos (Jaén, 1881-83), junt amb José María Semprún (1883), després de ser senador per Valladolid (1881-83). El marquès de Casa-Pombo, per la seva banda, és senador per Valladolid (1877-79) i per Palència (1881-83).

Entre els diputats, destaca clarament Manuel Alonso Martínez, vicepresident de la companyia, que és diputat per Cervera (1876-79), per Castrojeriz (Burgos, 1879-81) i per Burgos (1881-82 i 1884-86) a més de ministre de Gràcia i Justícia entre 1881 i 1883 i novament a partir de 1885. Martín Zavala, administrador a Bilbao de la companyia, és diputat per Biscaia a les Corts de 1876-79 i per Bilbao a les de 1879-81, alhora que senador per la província de Biscaia a les de 1881-84 i 1884-86. Joaquín del Pino és diputat per Murias (León) a les Corts de 1879-81 i per Villafranca del Bierzo (León) a les de 1884-86.

Si bé no tots aquests personatges són coincidents a cada legislatura, en conjunt representen la respectable xifra de disset parlamentaris, molts d'ells instal·lats en senadories permanents. A ells caldria afegir els parlamentaris que pot utilitzar eventualment la companyia, com el cas ja vist de Fernando de Arteaga y Silva, nebot d'Alonso Martínez, que intervé en el procés de rivalitat amb el projecte de ferrocarril directe entre Madrid i Barcelona.

Mirant les demandes que planteja la companyia a les Corts i/o al Govern des de l'inici del període analitzat fins la fusió, l'única que apareix de manera clara és l'avenç reintegrable atorgat a algunes companyies per la llei de 5-7-1876, destinat a reparar els desperfectes causats per la guerra carlina, i que ja hem vist a l'apartat de temes ferroviaris col·lectius. Com recordarem, en aquella ocasió, les companyies afectades demanaven el principi d'indemnització, mentre que el Govern es mostra inflexible a les seves demandes.

La RO de 26-2-1878 aprovava la fusió de la companyia amb el *Norte*. A partir d'aquest moment, no hi ha cap demanda que afecti explícitament el traçat català de la companyia fins a la fi del període analitzat.

6.2.4.5. La *Compañía de los Ferrocarriles de Lérida a Reus y Tarragona*.

L'altra companyia que es fusiona amb el *Norte* dins del període analitzat és la CFLRT. De fet, el seu president, Faustino Rodríguez de San Pedro, és un dels directius de l'altra companyia, com acabem de veure. És diputat per Alcoi a les Corts de 1884-86. També són membres del consell d'administració del *Norte* altres directius de la CFLRT: Francisco Sepúlveda, Ernest Polack i Tomás de Ibarrola que, no obstant, no ocupen càrrecs parlamentaris. Altres directius que sí ocupen escons són el gerent de la companyia, José de Oñate, diputat per diversos districtes de la província de Segòvia a les successives Corts del període analitzat, i els consellers Francisco Barca, diputat pel Puerto de Santa María (Cadis) a les Corts de 1876-79, i Enrique Guilhou, per Alcalá (Madrid) a les de 1876-79 i 1884-86. Com es pot veure, doncs, la gran majoria de membres del consell d'administració de la companyia no són catalans.

La companyia planteja durant aquests anys tres demandes a les Corts: l'avenç reintegrable de 1876 i les pròrrogues d'obres de 1877 i de 1878, als que es podria afegir el projecte ferroviari, també de 1876, del ramal Alcover-Valls. El primer d'aquests temes, com acabem de veure en el cas de la CFZPB, està analitzat a l'apartat de temes ferroviaris col·lectius. Anem, doncs, a veure els altres tres.

Abans de l'obertura de les primeres Corts de la Restauració, la RO de 19-2-1875 prorrogava en dos anys els terminis d'obres de diverses línies de ferrocarrils, entre les que estava el tram de la CFLRT entre Lleida i Montblanc. Un cop inaugurades les sessions de les Corts, el primer tema relacionat amb la companyia que apareix no és encara la demanda d'una nova pròrroga, ja que l'existent durava fins el febrer de 1877, sinó la concessió d'un ramal entre Alcover i Valls.

Tot i que la petició d'aquesta línia no la fa la CFLRT, tot sembla indicar que es tractava d'un projecte de la pròpia companyia, que sol·licitava un concessionari particular, com en moltes altres ocasions. El plantejament del tema, que es presenta explícitament com a ramal de la línia de Lleida a Reus i Tarragona, així ho sembla confirmar. D'altra banda, la sol·licitud de concessió per al ferrocarril de Valls a Vilanova i Barcelona, es fa com a continuació d'aquest ramal, amb la idea general d'unir ambdues línies i aconseguir un trajecte més curt entre Lleida i Barcelona. En no reeixir la construcció d'aquest ramal, finalment es fa l'enllaç a Picamoixons.

El juliol de 1876, Marià Pons, diputat per Reus (recordem que aquest districte quedarà englobat dins del de Tarragona ja a les següents eleccions), presenta al Congrés la corresponent proposició de llei, que signa ell sol⁵⁹⁷. El concessionari havia de ser Salvador Peydro. Pons defensa la proposició i es pren en consideració. Presideix la comissió Manuel Alonso Martínez, diputat *cunero* per Cervera i un dels homes clau del *Norte*. També formen part de la comissió el propi Pons, més Manuel de Salamanca (diputat *cunero* per Tortosa) i Eduard Gasset i Matheu (Gandesa), junt amb diputats de districtes de fora de Catalunya. El tema no aconsegueix ser tramitat abans de la suspensió de les sessions de les Corts, però finalment s'aprova sense debat el 10 de novembre.

El projecte passa al Senat, on es forma la comissió. La presideix el comte de Bañuelos (senador per Tarragona) i en ella trobem altres senadors catalans i/o electes per Catalunya: el baró de les Quatre-Torres i Josep Maria Bremon, ambdós senadors per Tarragona, junt

597. DSC, legislatura de 1876-77, 4-7-1876, ap. 1r al núm. 100.

amb Tomás Roger i Vidal, per Girona. El 29 de novembre s'aprova sense debat. És la llei de 21-12-1876.

El següent episodi de tramitacions de la companyia és la demanda d'una pròrroga d'obres per acabar el tram entre Lleida i Montblanc. El novembre de 1876 presenten al Congrés la corresponent proposició de llei Marià Pons, Manuel de Salamanca i Manuel Alonso Martínez, als que ja hem vist en l'anterior gestió, junt amb Joaquim Castellarnau (diputat per El Vendrell)⁵⁹⁸. Pons defensa la proposició i es pren en consideració.

Els dies següents arriben al Congrés exposicions favorables i contràries a la demanda de la CFLRT. A l'arxiu del Congrés consta fins a un total de 24 exposicions referents a aquesta proposició⁵⁹⁹. Entre les favorables, no n'hi ha cap d'institucions locals, sinó que van signades per veïns de diversos municipis afectats. Argumenten que la guerra civil i les inundacions de l'any 1874 haurien endarrerit els terminis de construcció previstos i demanen l'acceptació de la pròrroga. Entre les contràries, en destaca les de la Diputació de Lleida, ajuntaments de Tarragona i de Vinaixa i JPAICT. Argumenten que la lentitud de la construcció ha perjudicat l'economia de la zona i demanen un canvi de concessionari.

La companyia afronta la pressió contrària de les corporacions locals, aconseguint col·locar dos dels seus directius parlamentaris a la comissió del Congrés. Aquests són José de Oñate i Enrique Guilhou, diputats per Riaza (Segòvia) i per Alcalá (Madrid), respectivament. També formen part de la comissió Salamanca, Pons i Castellarnau, tots ells signants de la proposició. Amb aquesta composició de la comissió, el seu dictamen és, lògicament, favorable.

Ramon Soldevila (diputat per Lleida) presenta dues esmenes que fan referència als terminis de les obres⁶⁰⁰. La primera compta amb les signatures d'Antoni Sedó (Sant Feliu de Llobregat), Joaquim Bañeres (Balaguer), Enrique Vivanco (Les Borges), Manuel de Azcárraga (Solsona), Josep Florejachs (Olot) i Constancio Gambel (Seu d'Urgell), alguns d'ells diputats *cuneros*. I la segona, amb els mateixos Bañeres, Vivanco, Azcárraga, Florejachs i Gambel, i el marquès de Montoliu (Tarragona) en el lloc de Sedó.

El 13 de desembre es posa el dictamen a discussió. Soldevila intervé per aclarir que la comissió ha acceptat una de les seves esmenes i que ell retira l'altra. Sense més debat, s'aprova el dictamen.

El projecte passa al Senat. Presideix la comissió el comte de Bañuelos (senador per Tarragona) i en ella trobem Ferran Puig (Barcelona), Josep Maluquer (Lleida) i Josep Maria Bremon (Tarragona). El 18 de desembre s'aprova sense debat. És la llei de 12-1-1877.

Mesos més tard, i ja a la legislatura de 1877, Soldevila, autor de les esmenes al dictamen de la comissió del Congrés, intervé en aquesta cambra per preguntar al ministre de Foment, el comte de Toreno, sobre la propera caducitat de la pròrroga, concretament si el ministre pensava instruir el corresponent expedient de caducitat. Tenint en compte que la llei de pròrroga duia data de gener de 1877 i que s'atorgava per a un any i mig, no caducava fins el juliol de 1878. Com que Soldevila planteja la pregunta el juny de 1877, encara quedava per endavant més d'un any. Per això, el ministre respon que quan arribés el moment i si la situació ho reclamava, obriria el corresponent expedient.

598. DSC, legislatura de 1876-77, 22-11-1876, ap. 5è al núm. 129.

599. Arxiu del Congrés. Serie general, legajo 179/expediente 42: "Proposición de ley concediendo prórroga a la empresa del ferrocarril de Lérida a Reus y Tarragona para terminar las obras".

600. DSC, legislatura de 1876-77, 7-12-1876, ap. 2n al núm. 141.

Quan s'acostava la data prevista a la pròrroga anterior, però, la companyia encara no havia aconseguit enllestir les obres. En aquest context, un grup de diputats torna a presentar una proposició de llei, demanant un nou termini de mig any. Signen la proposició alguns dels que hem vist en les anteriors gestions: Salamanca, Pons, Alonso Martínez, junt amb Marià Maspons (Granollers), Emilio Castelar (Barcelona) i Antonio Oñate, diputat per Santa Maria de Nieva (Segòvia) i germà de José Oñate, directiu i parlamentari de la companyia, al que hem vist en l'anterior gestió parlamentària⁶⁰¹.

Pons defensa la proposició, igual que havia fet a l'anterior sol·licitud de pròrroga. Així com en l'anterior ocasió el ministre de Foment no havia oposat objeccions a què es prengués en consideració la proposició, tot i l'oposició de les corporacions locals, ara es mostra més vacil·lant. El ministre, encara el comte de Toreno, al·ludeix a les demandes contraposades que hi ha respecte aquest tema: *mientras unos Sres. Diputados de aquellas provincias se interesan a favor de la prórroga para la compañía del camino de hierro de Lérida a Reus y Tarragona, otros Sres. Diputados se oponen decididamente, y en el día de ayer y en el de anteayer he recibido de algunas de aquellas poblaciones telegramas que indican el deseo de que no se conceda esta prórroga*⁶⁰². Finalment, però, la proposició es pren en consideració.

L'endemà, el marquès de Montoliu presenta una exposició de l'Ajuntament de Tarragona, que s'oposava a la concessió de la pròrroga i s'entreté a explicar-ne el contingut.

Es forma la comissió, que presideix Manuel Danvila, diputat per Gandia. En ella trobem alguns dels diputats que ja havien aparegut en la tramitació d'afers d'aquesta companyia: Pons, Salamanca, Maspons i Oñate, junt amb Manuel de Azcárraga (diputat *cunero* per Solsona). La presència d'Oñate a la comissió, constituïa la representació més evident de la companyia. Aquesta comissió emet un dictamen favorable.

Igual que en l'anterior pròrroga, un grup de diputats catalans presenta una esmena al dictamen. La signen Soldevila, el marquès de Montoliu, Florejachs, junt amb Pau Turull (Terrassa), Agustí Vilaret (Santa Coloma de Farners), Pere Bosch i Labrús (Vic) i Pelagi de Camps (Girona). Pocs dies després, el mateix grup de diputats retira l'esmena i la presenta novament redactada. Ambdós textos fixaven terminis d'obres i imposaven condicions diverses⁶⁰³.

El 20 de maig es posa el dictamen a discussió. La comissió aclareix que admet l'esmena modificada, fet que indica que havia hagut negociacions prèvies amb el grup de diputats que l'havia presentat per aconseguir un text consensuat. Sense més discussió s'aprova el dictamen.

Presideix la comissió del Senat encarregada d'aquest tema José García Barzanallana, senador vitalici i que hem vist fins aquí en un nombre considerable de temes. En formen part també els senadors per Tarragona baró de les Quatre-Torres i Josep Maria Bremon. El 27 de maig l'alta cambra aprova el dictamen, sense debat. És la llei de 14-6-1878.

Fins anys més tard no torna a aparèixer cap al·lusió a la companyia a les Corts. El juny de 1882, José María Celleruelo (diputat *cunero* per Lleida) demana l'expedient amb les reials ordres relatives a la companyia. Aquest diputat es referia a la RO de 22-11-1881, no apareguda a la *Gaceta de Madrid* fins el 7-1-1882, sobre reconeixement i obres a la línia de Lleida a Reus i Tarragona, que dictava diverses instruccions de construcció, material mòbil i

601. DSC, legislatura de 1878-79 [DSC: 1878], 3-5-1878, ap. 7è al núm. 53.

602. DSC, legislatura de 1878-79 [DSC: 1878], 9-5-1878, núm. 58, p.1375.

603. DSC, legislatura de 1878-79 [DSC: 1878], 14-5-1878, ap. 13è al núm. 62; 18-5-1878, ap. 2n al núm. 65.

explotació. Dies més tard arriba aquesta informació, sense que Celleruelo plantegi cap objecció posterior a l'estat de la companyia.

La RO de 10-6-1885 transferia la companyia al Norte.

El quadre 6.5. permet veure la participació de parlamentaris catalans en gestions d'aquesta companyia. Les demandes plantejades per aquesta a les Corts durant aquests anys són tres, totes elles a les Corts de 1876-79:

- 1) Concessió del ramal Alcover-Valls (Corts de 1876-79).
- 2) Pròrroga d'obres de 1877 (Corts de 1876-79).
- 3) Pròrroga d'obres de 1878 (Corts de 1876-79).

Cal dir aquí que hi ha també una considerable nombre de gestions contràries a les dues demandes de pròrroques que fa la companyia, que estan protagonitzades també per parlamentaris catalans i que no queden comptabilitzades en aquest quadre.

Quadre 6.5: participació de parlamentaris catalans en gestions de la CFLRT.

N	parlamentari	D.C	C	Corts	demanda	T.D	G.C	G.M	P.A	T. G
1	Pons, Marià	no	C	1876-79	concessió ramal Alcover-Valls	3	8	0	0	8
			C	1876-79	pròrroga d'obres de 1877					
			C	1876-79	pròrroga d'obres de 1878					
2	Salamanca, M. de	no	C	1876-79	concessió ramal Alcover-Valls	3	6	0	0	6
			C	1876-79	pròrroga d'obres de 1877					
			C	1876-79	pròrroga d'obres de 1878					
3	Alonso Martínez, M.	no	C	1876-79	concessió ramal Alcover-Valls	3	3	0	0	3
			C	1876-79	pròrroga d'obres de 1877					
			C	1876-79	pròrroga d'obres de 1878					
4	Bremon, Josep Ma.	no	S	1876-79	concessió ramal Alcover-Valls	3	3	0	0	3
			S	1876-79	pròrroga d'obres de 1877					
			S	1876-79	pròrroga d'obres de 1878					
5	Bañuelos, comte de	no	S	1876-79	concessió ramal Alcover-Valls	2	2	0	0	2
			S	1876-79	pròrroga d'obres de 1877					
6	Morenes (baró Q.-T.)	no	S	1876-79	concessió ramal Alcover-Valls	2	2	0	0	2
			S	1876-79	pròrroga d'obres de 1878					
7	Castellarnau, J.	no	C	1876-79	pròrroga d'obres de 1877	1	2	0	0	2
8	Maspons, Marià	no	C	1876-79	pròrroga d'obres de 1878	1	2	0	0	2
9	Azcárraga, Manuel	no	C	1876-79	pròrroga d'obres de 1878	1	1	0	0	1
10	Castelar, Emilio	no	C	1876-79	pròrroga d'obres de 1878	1	1	0	0	1
11	Gasset i Matheu, E.	no	C	1876-79	concessió ramal Alcover-Valls	1	1	0	0	1
12	Maluquer, Josep	no	S	1876-79	pròrroga d'obres de 1877	1	1	0	0	1
13	Puig, Ferran	no	S	1876-79	pròrroga d'obres de 1877	1	1	0	0	1
14	Roger i Vidal, Tomàs	no	S	1876-79	concessió ramal Alcover-Valls	1	1	0	0	1

N: número. **D.C:** directiu de la companyia. **C:** cambra (**D:** diputat, **S:** senador). **T.D:** total demandes. **G.C:** gestions a les Corts. **G.M:** gestions als ministeris o judicials. **P.A:** presència en actes de la companyia. **T.G:** total gestions.

Catorze parlamentaris del grup estudiat intervenen en les gestions ressenyades, que se centren totes elles a les Corts. Marià Pons apareix com el parlamentari amb un nombre més gran de gestions, amb un total de vuit, seguit del *cunero* Manuel de Salamanca, amb sis. Pel que fa a demandes, hi ha empat a tres entre aquests dos parlamentaris i Manuel Alonso Martínez (que és un altre cas de cunerisme) i Josep Maria Bremon. Aquest darrer apareix com el senador més actiu en aquest terreny.

Com recordarem, la majoria de directius de la CFLRT no són catalans i per això els que arriben a ocupar escons parlamentaris representen districtes de fora de Catalunya. En aquest sentit, caldria destacar la presència dels germans Oñate i d'Enrique Guilhou, que

intervenen directament en les tramitacions al Congrés de les dues pròrroques d'obres. Mentre que Guilhou era conseller de la companyia, José de Oñate n'era el gerent; el seu germà Antonio, tot i no ser directament membre del consell d'administració, cal considerar-lo com a representant directe dels seus interessos en la seva gestió al Congrés en la demanda de pròrroga de 1878. No és pot deixar d'esmentar l'interès que mostra Manuel Alonso Martínez, diputat *cunero* per Cervera, per aquesta companyia, ja que és un dels principals directius del *Norte* i, com hem vist, aquesta companyia disposava d'alguns membres seus al consell d'administració de la CFLRT. Alonso Martínez intervé en les tres demandes plantejades per la companyia a les Corts durant aquests anys.

Interessa també aquí veure l'adscripció als districtes dels parlamentaris que es mostren més actius. Agafant els sis parlamentaris que intervenen en més d'una demanda, veiem com quatre d'ells representen districtes directament afectats per la línia. Entre els diputats, destaca Marià Pons, diputat per Reus, un dels centres principals de la línia. Entre els senadors, n'hi ha tres per la província de Tarragona: Josep Maria Bremon, el comte de Bañuelos, que el 1877 passa a ser vitalici, i el baró de les Quatre-Torres.

Quadre 6.6: participació de parlamentaris catalans en gestions contràries a les demandes de la CFLRT.

N	parlamentari	D.C	C	Corts	demanda	T.D	G.C	G.M	P.A	T. G
1	Soldevila, Ramon	no	C	1876-79	pròrroga d'obres de 1877	2	4	0	0	4
			C	1876-79	pròrroga d'obres de 1878					
2	Florejachs, Josep	no	C	1876-79	pròrroga d'obres de 1877	2	3	0	0	3
			C	1876-79	pròrroga d'obres de 1878					
3	Montoliu, m. de	no	C	1876-79	pròrroga d'obres de 1877	2	3	0	0	3
			C	1876-79	pròrroga d'obres de 1878					
4	Azcàrraga, M. de	no	C	1876-79	pròrroga d'obres de 1877	1	2	0	0	2
5	Bañeres, Joaquim	no	C	1876-79	pròrroga d'obres de 1877	1	2	0	0	2
6	Gambel, Constancio	no	C	1876-79	pròrroga d'obres de 1877	1	2	0	0	2
7	Vivanco, Enrique	no	C	1876-79	pròrroga d'obres de 1877	1	2	0	0	2
8	Bosch i Labrús, Pere	no	C	1876-79	pròrroga d'obres de 1878	1	1	0	0	1
9	Camps, (m. Camps)	no	C	1876-79	pròrroga d'obres de 1878	1	1	0	0	1
10	Celleruelo, José M ^a	no	C	1881-84	petició de dades	1	1	0	0	1
11	Sedó, Antoni	no	C	1876-79	pròrroga d'obres de 1877	1	1	0	0	1
12	Turull, Pau	no	C	1876-79	pròrroga d'obres de 1878	1	1	0	0	1
13	Vilaret, Agustí	no	C	1876-79	pròrroga d'obres de 1878	1	1	0	0	1

N: número. **D.C:** directiu de la companyia. **C:** cambra (**D:** diputat, **S:** senador). **T.D:** total demandes. **G.C:** gestions a les Corts. **G.M:** gestions als ministeris o judicials. **P.A:** presència en actes de la companyia. **T.G:** total gestions.

El quadre 6.6. permet apreciar l'oposició que generen els dos projectes de pròrroques que presenta la CFLRT. La primera qüestió que en destaca, és que tenint en compte que el nombre total de demandes d'aquesta companyia era més aviat escàs, hi ha un elevat nombre de parlamentaris que s'hi oposen d'una manera o altra, fins a un total de tretze. La segona qüestió a destacar, és la important presència de diputats per districtes lleidatans dins d'aquest grup, amb sis diputats, especialment concentrats en la primera demanda de pròrroga. És a dir, que en aquesta polèmica qüestió, mentre els parlamentaris de Tarragona, que era l'extrem de la línia ja construït, es mostren més favorables a les demandes de la companyia, els de Lleida, que era l'extrem encara pendent de construcció, posen condicions a aquestes demandes.

Si Marià Pons, diputat per Reus, era el parlamentari que es mostrava més actiu en la tramitació favorable a la companyia, Ramon Soldevila, diputat per Lleida, és el més actiu en sentit contrari, amb un total de quatre gestions.

6.2.4.6. La Sociedad de los Ferrocarriles de Almansa a Valencia y Tarragona.

La SFAVT té també durant aquests anys alguns directius que són parlamentaris. Aquesta companyia, en la que ens fixem sols en referència al seu tram entre Ulldecona i Tarragona, tenia el seu centre de decisió a València i per això els parlamentaris vinculats a ella representen districtes valencians.

El marquès de Campo, a qui ja hem vist en la seva pugna amb el *grup català* de finances en els negocis colonials, és gerent de la companyia i senador per València a la primera legislatura de la Restauració i vitalici a partir de la recomposició del Senat de 1877. Cristino Martos és diputat per València a partir de 1879. Luís Mayans ho és per Albaida a les Corts de 1879-81. El vescomte de Bétera ho és per Enguera a les mateixes Corts i per Sueca a les de 1884-86. La companyia, a més, fa president Antoni Cánovas del Castillo durant les Corts liberals de 1881-84, en què no presideix el Govern; en aquesta ocasió, representava el districte de Màlaga.

Igual que en el cas de la CFZPB, l'únic tema que té a veure amb el seu traçat català és l'avenç reintegrable de 1876, vist anteriorment.

6.2.4.7. El Ferrocarril y Minas de San Juan de las Abadesas.

El FMSJA és una de les dues companyies que al capítol dedicat al món dels negocis hem vist com a estretament vinculada a la SCGC. L'altra, la RCCRE, la veurem després dels apartats dedicats a les companyies ferroviàries. Cal esmentar també el ferrocarril de Mollet a Caldes de Montbui, incorporat a la SCGC l'octubre de 1884 i que veurem a continuació del FMSJA.

A) Directius que ocupen càrrecs parlamentaris i gestions d'alguns temes.

Igual que les companyies ferroviàries precedents, el FMSJA presenta un grup de directius amb escó al Congrés o al Senat. Fèlix Macià i Bonaplata, gerent de la companyia i veritable impulsor d'aquest projecte ferroviari, és diputat per Puigcerdà a les Corts de 1879-81, 1881-84 i 1884-86. Ramon Estruch, a qui ja hem vist com a directiu del BHC, és conseller de la SCGC i president del FMSJA, alhora que senador per Barcelona entre 1876 i 1881. Antoni Borrell i Folch, a qui també hem vist amb ocasió del BHC, és conseller de la SCGC i del FMSJA i diputat per Arenys de Mar a les Corts de 1884-86. Antoni Roger i Vidal i Pau Turull, ambdós consellers de la companyia, són diputats per Barcelona a les Corts de 1881-84 i per Terrassa a les de 1876-79, 1879-81 i 1884-86, respectivament. D'altra banda, Joaquim Maria Paz era president de l'altra companyia participada per la SCGC —la RCCRE— i alhora senador per Barcelona a la legislatura de 1876-77 i per la SEBAP al període de 1877-79 i Corts de 1879-81 i 1884-86.

A l'apartat dedicat a temes ferroviaris col·lectius, hem vist ja el procés relacionat amb la demanda d'aquesta companyia i de la TBF per no ser incloses dins de la llei d'arranjament del Deute i poder cobrar així íntegrament la subvenció assignada, junt amb les gestions dels parlamentaris catalans en aquest tema. Cal dir que el FMSJA, a més, gestiona aquest afer per la via de la demanda contenciosa, originant un llarg procés i una col·lecció de reials ordres, que culmina en la de 28-6-1879, que desestimava les pretensions de la companyia.

A més d'aquest i dels altres temes que veurem a continuació, n'hi ha dos més en els que no sembla que hi hagi cap participació directa dels parlamentaris catalans. El primer és la inclusió de la colònia minera que la companyia posseïa al final de la seva línia dins dels beneficis de la llei de colònies agrícoles, el 1883⁶⁰⁴. El segon és la petició d'una autorització per establir la seva estació definitiva a Sant Martí de Provençals, que havia de ser el principi de la línia, i que el 1885 encara es trobava pendent. La companyia arriba a un acord amb el Norte per utilitzar la seva estació⁶⁰⁵.

B) Pròrroga d'obres de 1878.

Als primers anys de la Restauració, els promotors del projecte ferroviari de Granollers a Sant Joan de les Abadesses traspassen la concessió a la companyia FMSJA: la RO de 10-8-1875 admetia la transferència que feia Eugeni Brocca de la seva part de la concessió a Fèlix Macià, mentre que la d'1-12-1877 aprovava el traspàs d'aquest al FMSJA.

L'any següent, la companyia demana una pròrroga dels terminis d'obres per poder completar la construcció de la línia fins Sant Joan de les Abadesses. Aquesta demanda pren forma en una proposició de llei que presenten al Congrés el maig de 1878 Víctor Balaguer (diputat per Vilanova i la Geltrú), Marià Maspons (Granollers), Joan Fabra i Floreta (Puigcerdà), Albert Bosch i Fustegueras (Roquetes), junt amb altres diputats no catalans⁶⁰⁶. Balaguer defensa la proposició i el ministre de Foment, el comte de Toreno, es mostra favorable a què el Congrés la prengui en consideració, com així es fa. Es forma la comissió, que presideix el propi Balaguer, i en la que trobem uns altres signants de la proposició, Joan Fabra i Albert Bosch, junt amb Pere Bosch i Labrús (Vic), el marquès de Montoliu (Tarragona), i els *cuneros* Severiano Arias (Figueres) i Constancio Gambel (Seu d'Urgell). El 18 de maig s'aprova sense debat.

El projecte passa al Senat, on es forma la corresponent comissió. La presideix el marquès de Bedmar (senador per dret propi). Ramon Estruch, president de la companyia demandant i senador per Barcelona, n'ocupa la secretaria. Trobem també com a membres de la comissió Ferran Puig (Barcelona), Manel Girona (Barcelona), Manuel Torrecilla (*cunero* per Tarragona), entre altres. L'1 de juny es posa a discussió el dictamen. Josep Maluquer, aleshores senador per Lleida, planteja unes observacions, que no oposició, a aquest, i sense més s'aprova. És la llei de 2-7-1878, que atorgava al FMSJA trenta mesos de pròrroga.

C) Autorització de 1878 per comptabilitzar el capital invertit en l'adquisició de les mines a efectes de l'emissió d'obligacions al portador.

El mateix 1878, el FMSJA planteja una altra demanda en la que han d'intervenir els parlamentaris catalans. La companyia pretenia fer una emissió d'obligacions i demanava poder comptabilitzar el capital invertit en l'adquisició de les mines que posseïa a l'extrem Nord de la línia. El desembre, un grup de diputats catalans presenten la corresponent proposició de llei. Aquests són Emilio Castelar (Barcelona), el ja al·ludit Balaguer, Eduard Reig (Manresa), Camil Fabra (Barcelona), Enrique Orozco (Berga), Josep Maria Nadal (Gràcia) i Pau Turull conseller de la companyia demandant i diputat per Terrassa⁶⁰⁷.

604. Veure FMSJA: *Memoria leída ... 10-6-1884*.

605. FMSJA: *Memoria leída ... 16-5-1885*.

606. DSC, legislatura de 1878-79 [DSC: 1878], 3-5-1878, ap. 4t al núm. 53.

607. DSC, legislatura de 1878-79 [DSC: 1878], 4-12-1878, ap. 7è al núm. 141.

Igual que en la proposició anterior, Balaguer en fa la defensa i el comte de Toreno s'hi mostra favorable. Es forma la corresponent comissió, en la que retrobem dos dels signants de la proposició —Balaguer, que actua com a president, i Reig— junt amb Nil Maria Fabra (Castellterçol), Antoni Sedó (Sant Feliu de Llobregat), Josep Florejachs (Olot) i el ja esmentat Bosch i Labrús (i un setè component no català, el marquès de la Viesca de la Sierra). El dia 13 el Congrés aprova sense debat el dictamen.

Presideix la comissió del Senat el marquès de Monistrol, senador vitalici, i en ella trobem també Joaquim Maria Paz, president de l'altra societat participada per la SCGC —la RCCRE— i senador per Barcelona, junt amb els ja al·ludits Ferran Puig i Josep Maluquer i altres senadors no catalans. El dia 18 l'alta cambra aprova el dictamen també sense debat. És la llei de 10-1-1879.

Ramon Estruch, president de la companyia i a qui hem vist gestionant directament la pròrroga d'obres de 1878, es refereix durant l'acte d'inauguració de la línia, el 1881, al suport rebut per part dels parlamentaris catalans en les gestions de l'empresa a les Corts: *[viendo] a los Sres. Diputados y Senadores por Cataluña, cuyo único interés y celo a favor de la Empresa, ha sido siempre en ellos más que un deber de su alta misión, una necesidad hija de su patriotismo y del mucho aprecio con que siempre han distinguido a esta compañía*⁶⁰⁸.

D) Concessió del tram Sant Martí de Provençals-Llerona.

A l'apartat dedicat a la TBF, ja hem tingut ocasió de fer una primera aproximació a aquesta qüestió, que va espatllar les relacions entre ambdues companyies. Com recordarem, l'entesa inicial entre elles per què el FMSJA pogués fer servir les vies de la TBF entre Granollers i Barcelona per al pas dels seus trens a canvi d'un peatge, finalment es trenca i la companyia de Sant Joan, o millor, la SCGC, decideix construir una via pròpia entre les dues poblacions esmentades, que permetés una comunicació directa entre els jaciments de Sant Joan de les Abadesses i Barcelona sense dependre d'altres companyies.

Els desitjos de la companyia prenen forma en una proposició de llei que presenten al Congrés l'abril de 1882 Antoni Ferratges, diputat per Granollers, districte directament afectat pel nou projecte, Fèlix Macià, gerent de la companyia demandant i diputat per Puigcerdà, junt amb José Álvarez Mariño (Vilademuls), Pedro Diz (Olot), Joaquim Marin (Berga) i altres diputats no catalans. La proposició evita esmentar les poblacions de Granollers i Barcelona, tot procurant que el seu projecte no apareixi com a coincident amb el que ja existia des de feia anys, i per això es presenta com a Llerona-Sant Martí de Provençals. El concessionari seria la SCGC i el nou tram enllaçaria amb la línia Granollers-Puigcerdà⁶⁰⁹.

Ferratges defensa la proposició i es pren en consideració. Es forma la comissió, en la que trobem el propi Ferratges com a president, més Macià, que intervé en aquest afer d'una manera molt directa, junt amb Isidre Boixader (Seu d'Urgell), Vicente de Romero (Gràcia), Joaquim Planas i Borrell (Terrassa) i el ja al·ludit Albert Bosch (i un setè component, Miguel Muruve).

Els dies següents arriba una exposició de la TBF oposant-se al projecte, que ja hem pogut veure a l'apartat dedicat a aquesta companyia i que presenta Tirso Rodríguez. Com recordarem, la TBF demanava que les Corts no autoritzessin la concessió i, en el pitjor dels

608. ESTRUCH: Discursos pronunciados ..., p.12.

609. DSC, legislatura de 1881-82, 4-4-1882, ap. 3r al núm. 97.

casos, que si aquesta s'atorgava s'adoptés el mateix criteri que l'utilitzat en la concessió del tram entre Montcada i Barcelona per a la companyia del ferrocarril de Barcelona a Saragossa, tot impedit que construís estacions intermitges en un traçat que fins aleshores havia correspost únicament a la companyia del ferrocarril de Barcelona a Granollers⁶¹⁰.

El FMSJA, per la seva banda, defensa la legitimitat de les seves pretensions. A la següent Junta General d'accionistes de la companyia, un cop ja obtinguda la concessió, es dedica força atenció a aquest tema:

Nuestra Sociedad, una vez más lo decimos, hubiera renunciado a la prolongación de su línea en detrimento de sus intereses y atenta solamente a no agobiar el mercado con la emisión de nuevos valores, siempre y cuando hubiera podido llegar a un concierto que debía creer ultimado y que a nuestro modo de ver, conciliaba los intereses de las dos Compañías contratantes. Más, desde el momento en que nuestra co-estipulante se desprendía de todas las seguridades dadas de palabra y por escrito, sin dignarse fundar poco ni mucho su inexplicable actitud, la Compañía de San Juan debía más que nunca demostrar que tenía en sí misma los elementos necesarios para hacer frente en beneficio propio a la nueva situación⁶¹¹.

En qualsevol cas, l'oposició de la TBF a aquesta concessió no es tradueix en cap iniciativa parlamentària, fora de la ja esmentada exposició. El 9 de maig de 1882 el Congrés aprova sense debat el dictamen de la comissió.

Al Senat, el marquès de Monistrol torna a presidir la comissió. En ella trobem també Ferran Puig (ara ja senador per Girona), Josep Ferrer i Vidal (Barcelona) i Josep Maluquer (ara senador vitalici), junt amb altres senadors no catalans. En aquesta cambra, és Ferran Puig el parlamentari que presenta l'exposició de la TBF. No obstant, ni presenta un vot particular ni s'oposa de cap manera al projecte. No és l'únic cas d'ambivalència de postures, com veurem a les planes següents, fet que indicaria en tot cas poca relació directa amb les dues companyies demandants. El dictamen s'aprova sense debat el 2 de juny.

La llei resultant duu data de 4-8-1882. La RO de 12-5-1883 incloïa el plec de condicions i la de 3-6-1883 la concessió definitiva. Finalment, la RO de 9-1-1884 autoritzava la transferència de la concessió de la SCGC al FMSJA.

E) Pròrroga d'obres per al tram Sant Martí de Provençals-Llerona.

Igual que havia passat durant la construcció del tram final de la línia fins Sant Joan de les Abadesses, la companyia es veu obligada a tramitar una pròrroga d'obres per al tram entre Sant Martí de Provençals i Llerona. El febrer de 1885, un grup de diputats catalans presenta la corresponent proposició de llei. Aquests són Albert Camps (La Bisbal), els ja esmentats anteriorment Macià (cal recordar sempre que es tracta del gerent de la companyia demandant), Ferratges i Álvarez Mariño, més Antoni Mataró (Santa Coloma de Farners). En la proposició es demanava una pròrroga de divuit mesos⁶¹².

En aquesta ocasió, és el propi Macià qui defensa la proposició al Congrés. Es forma la comissió, en la que la companyia demandant aconsegueix col·locar dos dels seus directius parlamentaris: el mateix Macià i Pau Turull, diputat per Terrassa i que ja ens havia aparegut en anteriors gestions. En ella trobem altres signants de la proposició: Ferratges i Camps. La

610. Sobre aquest precedent, veure el fullet CAMINO DE HIERRO DEL NORTE: *Memoria acerca de el derecho que la empresa titulada ..., sección de Barcelona a Granollers tiene a impedir la construcción de otra vía que saliendo de Barcelona empalme con la que va de Moncada a Sabadell*, 1855.

611. FMSJA: *Memoria leída ... 10-6-1884*, p.6.

612. DSC, legislatura de 1884-85, 4-2-1885, ap. 20è al núm. 81.

completen Manel Duran i Bas (Barcelona), que n'és el president, Marià Pons (Tarragona) i Josep Maria Planas i Casals (Vilafranca). El 21 de febrer s'aprova sense debat.

El projecte passa al Senat. A la comissió trobem alguns senadors catalans de la part permanent de l'alta cambra: el marquès de Benzú, que n'és el president, el comte de Peralada, junt amb els senadors ja al·ludits anteriorment Josep Maluquer i Manel Girona (ara ja vitalici també), més Ferran Puig. El 7 de maig s'aprova sense debat. La llei resultant duu data de 12-6-1885.

F) Projectes d'enllaços ferroviaris amb Olot.

A més de les demandes directament lligades al FMSJA, hi ha dos projectes ferroviaris més sobre els que cal parar atenció, tant pel fet de tenir com a punt d'origen estacions de línia d'aquesta companyia, com per què alguns dels seus directius parlamentaris s'hi interessaven directament a les Corts. Es tracta del ferrocarril entre Torelló i Olot, que arriba a obtenir la corresponent concessió el 1882, i del ferrocarril entre Sant Joan de les Abadesses i Olot, que no aconsegueix superar tots els tràmits parlamentaris.

El primer d'aquests projectes pren forma en una proposició de llei que presenta al Congrés el desembre de 1881 Fèlix Macià, gerent del FMSJA, que intervé novament de manera directa en gestions de la companyia. Signaven també la proposició alguns diputats ja al·ludits anteriorment en gestions d'aquesta companyia: Joan Fabra, Pedro Diz i Pere Bosch i Labrús, junt amb Albert Quintana (Torroella de Montgrí) i dos diputats no catalans. A la proposició es demanava la concessió a la FSFTO d'un ferrocarril de via estreta entre ambdues poblacions, enllaçant a la primera amb la línia de Granollers a Sant Joan de les Abadesses, i a la segona amb el projectat ferrocarril d'Olot a Girona. S'establí que l'amplada de via del nou ferrocarril havia de ser igual que el d'Olot a Girona, de la mateixa manera que el material mòbil també hauria de ser igual i que l'estació d'Olot seria comuna a ambdues línies⁶¹³.

Qui defensa la proposició en aquesta ocasió, és un dels diputats no catalans que la signaven, Miguel Muruve (Coamo, Puerto-Rico). Es pren en consideració i es forma la comissió, en la que trobem alguns signants de la proposició: Joan Fabra, que n'és el president, Macià, que actua com a secretari, Diz i Muruve, junt amb Pere Antoni Torres (Gandesa), el ja al·ludit Antoni Ferratges i Pere Nolasc Gay (Tarragona). El 22 de desembre s'aprova sense debat.

L'únic senador català present a la comissió de l'alta cambra és Ferran Puig, personatge que ens ha anat apareixent ja en anteriors tramitacions. La presideix el senador vitalici Francisco Ramírez. Un dels seus membres, Antoni Terrero (senador per Salamanca), emet un vot particular en el que es demanava que la concessió no s'atorgués a la companyia sol·licitant, sinó que es realitzés per pública subhasta.

El 21 de març de 1882 es posa a discussió aquest tema, essent rebutjat el vot particular de Terrero. El 21 d'abril s'aprova definitivament el dictamen de la majoria de la comissió. Aquest es concreta en la llei de 26-5-1882.

El segon projecte pren forma en una proposició de llei que un grup de diputats catalans presenta al Congrés el maig de 1882. La signa en primer lloc Fèlix Macià, novament

613. DSC, legislatura de 1881-82, 13-12-1881, ap. 4t al núm. 46.

gestionant afers de la seva companyia, i compta amb les signatures d'Antoni Roger i Vidal, un altre conseller d'aquesta, alhora que diputat per Barcelona, i el ja al·ludit Pedro Diz, diputat per Olot, districte final de la línia proposada. La proposició demanava la concessió a Antoni Girandier d'un ferrocarril entre l'estació de Sant Joan de les Abadesses i Olot⁶¹⁴.

Igual que en el cas de la tramitació parlamentària de la pròrroga de 1885, és el propi gerent del FMSJA, Fèlix Macià, qui defensa la proposició al Congrés. Es pren en consideració i es forma la corresponent comissió, en la que trobem un altre conseller del FMSJA que apareixia també com a signant de la proposició: Antoni Roger i Vidal, junt amb els ja al·ludits Torres i Quintana, més Francesc d'Assís Madorell (Vilafranca del Penedès), Joan Cañellas (El Vendrell), Bartomeu Godó (Igualada) i Josep Castellet (Valls). Aquesta comissió, però, no arriba ni a nomenar president i secretari.

G) Participació dels parlamentaris catalans en gestions de la companyia.

Per als anys analitzats, el FMSJA (i projectes confluents) presenta un total de set demandes amb participació de parlamentaris catalans:

- 1) La no inclusió de la companyia dins de la llei d'arranjament del Deute, per poder cobrar íntegrament la subvenció assignada (Corts de 1876-79).
- 2) La pròrroga d'obres de 1878 per a la finalització de la línia fins Sant Joan de les Abadesses (Corts de 1876-79).
- 3) L'autorització de 1878 per comptabilitzar el capital invertit en l'adquisició de les mines a efectes de l'emissió d'obligacions al portador (Corts de 1876-79).
- 4) La concessió del tram Llerona-Sant Martí de Provençals (Corts de 1881-84).
- 5) La concessió del ferrocarril de via estreta de Torelló a Olot a la companyia FSFTO (Corts de 1881-84).
- 6) El projecte de concessió a Antoni Girandier d'un ferrocarril entre Sant Joan de les Abadesses i Olot (Corts de 1881-84).
- 7) La pròrroga d'obres de 1885 per a la construcció del tram Sant Martí de Provençals-Llerona (Corts de 1884-86).

El quadre 6.7. permet veure la participació dels parlamentaris catalans en gestions del FMSJA i dels projectes ferroviaris confluents, incloent les practicades amb ocasió de la sol·licitud de no inclusió en la llei d'arranjament del Deute per poder cobrar íntegrament la subvenció assignada, que hem vist a l'apartat dedicat a afers col·lectius de les companyies.

Cinquanta-dos parlamentaris catalans participen en un moment o altre en gestions de la companyia. Víctor Balaguer apareix novament com el parlamentari amb una participació més gran, amb deu gestions. El segueix Fèlix Macià, que té la particularitat de ser el gerent de la companyia demandant, i que intervé molt directament en la gestió de les seves demandes a les Corts, amb un total de nou gestions. Entre els senadors, és Ferran Puig el que té una intervenció més destacada, amb set gestions. El mateix Puig és el parlamentari que concentra un nombre més elevat de demandes en les que intervé, amb sis. Les gestions als ministeris comptabilitzades provenen del tema de l'arranjament del Deute. Balaguer se situa novament al capdavant, amb dues.

Entre els directius de la companyia, cal destacar l'activitat del ja esmentat Macià, amb una participació directa molt superior a la dels altres directius de companyies vistos fins aquí.

614. DSC, legislatura de 1881-82, 31-5-1882, ap. 3r al núm. 140.

Els altres directius, Ramon Estruch, Pau Turull i Antoni Roger i Vidal, també intervenen en alguns dels temes, mentre que Antoni Borrell i Folch no intervé en cap. Mirant la presència d'aquests directius en cadascuna de les set demandes plantejades durant aquests anys, veiem que en totes elles hi ha la presència de, com a mínim, un dels directius, arribant en alguns casos a dos.

Pel que fa als districtes representants pels parlamentaris que intervenen en gestions de la companyia, torna a haver una clara relació entre els que representen districtes pels que travessa la línia de la companyia i un grau més gran d'implicació en aquelles. Així, trobem entre els deu parlamentaris més actius els que representen Granollers (Ferratges), Vic (Bosch i Labrús) i Puigcerdà (Joan Fabra i Macià, aquest darrer, a més, com a gerent de la companyia). En els projectes destinats a enllaçar la línia per Olot, en destaca l'aparició del diputat per aquest districte, Pedro Diz.

Com a gestions contràries a les demandes de la companyia, únicament n'hi ha una: la presentació per Ferran Puig d'una exposició de la TBF al Senat, oposant-se a la concessió del tram Llerona-Sant Martí de Provençals. Com hem vist, però, el propi Puig és membre de la comissió i no discrepa de la majoria en aquest tema, pel que cal relativitzar l'anterior gestió.

Quadre 6.7: participació de parlamentaris catalans en gestions del FMSJA i de projectes ferroviaris confluents.

N	parlamentari	D.C	C	Corts	demanda	T.D	G.C	G.M	P.A	T. G
1	Balaguer, Víctor	no	D	1876-79	subvenció íntegra	3	8	2	0	10
			D	1876-79	pròrroga de 1878					
			D	1876-79	emissió d'obligacions					
2	Macià, Fèlix	sí	D	1881-84	concessió Llerona-St. Martí de P.	4	9	0	0	9
			D	1881-84	concessió Torelló-Olot					
			D	1881-84	projecte FC St. Joan A.-Olot					
			D	1884-86	pròrroga de 1885					
3	Puig, Ferran	no	S	1876-79	subvenció íntegra	6	6	1	0	6
			S	1876-79	pròrroga de 1878					
			S	1876-77	emissió d'obligacions					
			S	1881-84	concessió Llerona-St. Martí de P.					
			S	1881-84	concessió Torelló-Olot					
4	Bosch i Labrús, Pere	no	D	1876-79	subvenció íntegra	4	5	0	0	5
			D	1876-79	pròrroga de 1878					
			D	1876-79	emissió d'obligacions					
			D	1881-84	concessió Torelló-Olot					
5	Ferratges, Antoni	no	D	1881-84	concessió Llerona-St. Martí de P.	3	5	0	0	5
			D	1881-84	concessió Torelló-Olot					
			D	1884-86	pròrroga de 1885					
6	Maluquer, Josep	no	S	1876-79	subvenció íntegra	4	4	0	0	4
			S	1876-79	emissió d'obligacions					
			S	1881-84	concessió Llerona-St. Martí de P.					
			S	1884-86	pròrroga de 1885					
7	Álvarez Mariño, José	no	D	1876-79	subvenció íntegra	3	3	1	0	4
			D	1876-79	concessió Llerona-St. Martí de P.					
			D	1884-86	pròrroga de 1885					
8	Diz, Pedro	no	D	1876-79	concessió Llerona-St. Martí de P.	3	4	0	0	4
			D	1881-84	concessió Torelló-Olot					
			D	1881-84	projecte FC St. Joan A.-Olot					
9	Fabra, Joan	no	D	1876-79	pròrroga de 1878	2	4	0	0	4
			S	1881-84	concessió Torelló-Olot					

N	parlamentari	D.C	C	Corts	demanda	T.D	G.C	G.M	P.A	T. G
10	Fabra, Nil Maria	no	D	1876-79	subvenció íntegra	2	3	1	0	4
			D	1876-79	emissió d'obligacions					
11	Bosch i F., Albert	no	D	1876-79	pròrroga de 1878	2	3	0	0	3
			D	1881-84	concessió Llerona-St. Martí de P.					
12	Estruch, Ramon	sí	S	1876-79	subvenció íntegra	2	2	1	0	3
			S	1876-79	pròrroga de 1878					
13	Florejachs, Josep	no	D	1876-79	subvenció íntegra	2	3	0	0	3
			D	1876-79	emissió d'obligacions					
14	Orozco, Enrique	no	D	1876-79	subvenció íntegra	2	3	0	0	3
			D	1876-79	emissió d'obligacions					
15	Escrivà (m. Monistrol)	no	S	1876-79	emissió d'obligacions	2	2	0	0	2
			S	1881-84	concessió Llerona-St. Martí de P.					
16	Girona, Manel	no	S	1876-79	pròrroga de 1878	2	2	0	0	2
			S	1884-86	pròrroga de 1885					
17	Quintana, Albert	no	D	1881-84	concessió Torelló-Olot	2	2	0	0	2
			D	1881-84	projecte FC St. Joan A.-Olot					
18	Torres, Pere Antoni	no	D	1881-84	concessió Torelló-Olot	2	2	0	0	2
			D	1881-84	projecte FC St. Joan A.-Olot					
19	Turull, Pau	sí	D	1876-79	emissió d'obligacions	2	2	0	0	2
			D	1884-86	pròrroga de 1885					
20	Camps, Albert	no	D	1884-86	pròrroga de 1885	1	2	0	0	2
21	Valentí, Joaquim	no	D	1876-79	subvenció íntegra	1	1	1	0	2
22	Reig, Eduard	no	D	1876-79	emissió d'obligacions	1	2	0	0	2
23	Roger i Vidal, A.	no	D	1881-84	projecte FC St. Joan A.-Olot	1	2	0	0	2
24	Alonso Martínez, M.	no	D	1876-79	subvenció íntegra	1	1	0	0	1
25	Arias, Severiano	no	D	1876-79	pròrroga de 1878	1	1	0	0	1
26	Boixader, Isidre	no	D	1881-84	concessió Llerona-St. Martí de P.	1	1	0	0	1
27	Camps, (m. Camps)	no	D	1876-79	subvenció íntegra	1	1	0	0	1
28	Cañellas, Joan	no	D	1881-84	projecte FC St. Joan A.-Olot	1	1	0	0	1
29	Castelar, Emilio	no	D	1876-79	subvenció íntegra	1	1	0	0	1
30	Castellet, Josep		D	1881-84	projecte FC St. Joan A.-Olot	1	1	0	0	1
31	Duran i Bas, Manel	no	D	1884-86	pròrroga de 1885	1	1	0	0	1
32	Fabra, Camil	no	D	1876-79	emissió d'obligacions	1	1	0	0	1
33	Ferrer i Vidal, Josep	no	S	1881-84	concessió Llerona-St. Martí de P.	1	1	0	0	1
34	Gambel, Constancio	no	D	1876-79	pròrroga de 1878	1	1	0	0	1
35	Gasset (m. Benzú)	no	S	1884-86	pròrroga de 1885	1	1	0	0	1
36	Gay, Pere Nolasc	no	D	1881-84	concessió Torelló-Olot	1	1	0	0	1
37	Godó, Bartomeu	no	D	1881-84	projecte FC St. Joan A.-Olot	1	1	0	0	1
38	Magaz, Juan	no	S	1876-79	subvenció íntegra	1	1	0	0	1
39	Madorell, F. d'A.		D	1881-84	projecte FC St. Joan A.-Olot	1	1	0	0	1
40	Marin, Joaquim	no	D	1876-79	concessió Llerona-St. Martí de P.	1	1	0	0	1
41	Maspons, Marià	no	D	1876-79	pròrroga de 1878	1	1	0	0	1
42	Mataró, Antoni	no	D	1884-86	pròrroga de 1885	1	1	0	0	1
43	Montoliu, m. de	no	D	1876-79	pròrroga de 1878	1	1	0	0	1
44	Nadal, Josep Maria	no	D	1876-79	emissió d'obligacions	1	1	0	0	1
45	Paz, Joaquim Maria	no	S	1876-79	emissió d'obligacions	1	1	0	0	1
46	comte de Peralada	no	S	1884-86	pròrroga de 1885	1	1	0	0	1
47	Planas i Borrell, J.	no	D	1881-84	concessió Llerona-St. Martí de P.	1	1	0	0	1
48	Planas i Casals, J.M.	no	D	1884-86	pròrroga de 1885	1	1	0	0	1
49	Pons, Marià	no	D	1884-86	pròrroga de 1885	1	1	0	0	1
50	Romero, Vicente de	no	D	1881-84	concessió Llerona-St. Martí de P.	1	1	0	0	1
51	Sedó, Antoni	no	D	1876-79	emissió d'obligacions	1	1	0	0	1
52	Torreçilla, Manuel	no	S	1876-79	pròrroga de 1878	1	1	0	0	1

N: número. **D.C:** directiu de la companyia. **C:** cambra (**D:** diputat, **S:** senador). **T.D:** total demandes. **G.C:** gestions a les Corts. **G.M:** gestions als ministeris o judicials. **P.A:** presència en actes de la companyia. **T.G:** total gestions. En negreta, els parlamentaris que són directius de la companyia.

6.2.4.8. El Ferrocarril de Mollet a Caldes de Montbui.

La concessió d'aquesta línia de petit recorregut passa per diverses companyies durant aquests anys. La RO de 16-7-1872 havia atorgat la concessió Agustí Oms. Aquest, la traspasa el 1880 al FMCM, essent reconeguda l'operació per la RO de 6-2-1880. La de 17-3-1882 reconeixia el traspàs a la CEFE, que es considerava com a una continuació de l'anterior. Finalment, la RO de 2-10-1884 aprovava el traspàs a la SCGC.

En la seva etapa de CFMCM (1880-82), l'empresa té com a president Joaquim Maria Paz, senador per la SEBAP en nombroses ocasions, però que dins dels anys esmentats sols coincideix en el primer tram (Corts de 1879-81). Antoni Ferratges, conseller de la companyia, és diputat per Granollers en diverses Corts, coincidint en aquest cas amb les de 1881-84. En el moment en què passa a la SCGC, aquesta companyia únicament té un directiu que és parlamentari. Es tracta d'Antoni Borrell i Folch, que és diputat per Arenys de Mar a les Corts de 1884-86.

Durant el període analitzat, la companyia planteja quatre temes: les pròrrogues d'obres de 1877 i 1878, la inclusió de l'avançament reintegrable rebut dins de la llei d'arranjament del Deute i la demanda d'una subvenció addicional (que es demana conjuntament amb la reglamentació de les taxes de la línia).

Igual que en el cas de la CFLRT, la RO de 19-2-1875, encara amb les Corts tancades, havia atorgat una pròrroga d'obres de dos anys a diverses companyies ferroviàries, entre les que estava també la línia de Mollet a Caldes de Montbui. També igual que la CFLRT, en acostar-se el termini previst, la companyia necessita demanar un nou ajornament.

Aquesta demanda pren cos en la proposició de llei que presenten al Congrés, el desembre de 1878, Nil Maria Fabra (diputat per Castellterçol), Víctor Balaguer (Vilanova i la Geltrú), Pere Collaso (Barcelona), Albert Quintana (Torroella de Montgrí), Francesc de Paula Rius i Taulet (Barcelona), Pere Bosch i Labrús (Vic) i Emilio Castelar (Barcelona)⁶¹⁵.

Balaguer defensa la proposició, que es pren en consideració. A la comissió trobem un únic signant de la proposició, Nil Maria Fabra, acompanyat per altres diputats catalans i/o electes per Catalunya: Antoni Sedó (Sant Feliu de Llobregat), Manuel de Azcárraga (Solsona), José Álvarez Mariño (Vilademuls), Joaquim Valentí (Mataró) i Antoni Castell de Pons (Igualada), que fa de president (junt amb un setè component: Lino Peñuelas). El seu dictamen s'aprova sense debat el dia 19.

Al Senat es tramita amb rapidesa la proposició, ara projecte de llei, tenint en compte la proximitat de la fi de la legislatura. Presideix la comissió Juan José Navarro (senador per Conca) i en ella trobem els catalans marquès de Monistrol (Girona) i baró de les Quatre-Torres (Tarragona). El dia 28 s'aprova el projecte sense debat. La llei resultant duu data de 5-1-1877.

De la mateixa manera que la CFLRT no aconsegueix tampoc amb la pròrroga de 1877 enllestir les obres pendents, el ferrocarril de Mollet a Caldes de Montbui tampoc no pot. Per això, novament ha de recórrer a les Corts amb una demanda d'una altra pròrroga.

L'abril de 1878, un grup de diputats catalans presenta al Congrés la corresponent proposició de llei. Aquests són els ja al·ludits Rius i Taulet i Balaguer, junt amb Josep

615. DSC, legislatura de 1876-77, 6-12-1876, ap. 1r al núm. 140.

Florejachs (Olot), Josep Maria Vehí (La Bisbal) i Eduard Gasset (Gandesa), més dos diputats no catalans.

Cap d'ells no defensa la proposició, però aquesta segueix el seu curs normal i es forma la corresponent comissió, en la que trobem dos dels signants d'aquella: Balaguer, que n'és el president, i Florejachs, acompanyats d'altres que ja ens han aparegut anteriorment —Collaso, Azcárraga i Bosch i Labrús— més Pau Turull (Terrassa); junt amb un setè membre: Alejandro Pidal. El 24 d'abril s'aprova el dictamen d'aquesta comissió sense debat.

Al Senat, presideix la comissió el marquès de Bedmar (senador per dret propi), i en ella trobem Josep Maluquer, aleshores senador per Lleida. El 6 de maig s'aprova el projecte sense debat. És la llei de 17-5-1878.

Les altres dues demandes que planteja el concessionari d'aquest ferrocarril durant aquests anys, apareixen en forma de proposició de llei al Congrés durant la legislatura de 1879-80, tot i que cap de les dues no aconsegueix tirar endavant. La primera, demanava la inclusió de l'avançament reintegrable atorgat a la línia el 7-6-1870 dins de la llei d'arranjament del Deute de 1876; es demanava també que la subvenció addicional en exempcions aranzelàries que la línia tenia assignada per passar de tramvia a ferrocarril ordinari, s'ajustés al material que havia fet falta per fer aquest canvi; i que regeixin en aquesta línia les mateixes taxes que a la Barcelona-França, de la qual en seria un ramal. Aquesta proposició duia les signatures de Pere Antoni Torres (Tarragona), Albert Bosch i Fustegueras (Roquetes) Fèlix Macià (Puigcerdà), junt amb altres diputats no catalans⁶¹⁶, i sols arriba al tràmit de presentació.

L'altra proposició de llei inclou les dues mateixes demandes que a l'anterior apareixen en els llocs segon i tercer. Anava signada per Pere Antoni Torres, junt amb Albert Camps (La Bisbal), el ja al·ludit Turull i altres diputats no catalans⁶¹⁷.

Aquesta proposició segueix alguns tràmits més que l'anterior. Torres la defensa i el Congrés la pren en consideració. Es forma la comissió, que presideix Pedro Nolasco Auriolas (diputat per Ronda, Màlaga), i en la que trobem el propi Torres, junt amb Manuel Camacho, diputat *cunero* per Igualada i promotor del ferrocarril entre aquesta població i Sant Sadurní d'Anoia, el duc d'Almenara Alta, que en aquesta ocasió representa el districte de Maó, i altres diputats no catalans. Si aquesta comissió es forma el 21 de juny de 1880, dos dies més tard se suspelen les sessions de les Corts sense que hagués emès el seu dictamen. A la següent legislatura d'aquestes mateixes Corts, no es reprèn el tema.

El quadre 6.8. permet veure la participació de parlamentaris catalans en gestions per al concessionari de la línia de Mollet a Caldes de Montbui, en les seves diverses etapes. Les demandes d'aquest concessionari en els que intervenen parlamentaris són quatre durant el període analitzat:

- 1) La pròrroga d'obres de 1877 (Corts de 1876-79).
- 2) La pròrroga d'obres de 1878 (Corts de 1876-79).
- 3) La inclusió dins de la llei d'arranjament del Deute de l'avançament reintegrable atorgat a la línia (més subvenció addicional i taxes) (Corts de 1879-81).
- 4) La subvenció addicional per a la línia, junt amb la reglamentació de les seves taxes (Corts de 1879-81).

616. DSC, legislatura de 1879-80, 3-5-1880, ap.22è al núm. 156.

617. DSC, legislatura de 1879-80, 17-6-1880, ap. 8è al núm. 192.

Quadre 6.8: participació de parlamentaris catalans en gestions del ferrocarril de Mollet a Caldes de Montbui (diverses companyies).

N	parlamentari	D.C	C	Corts	demanda	T.D	G.C	G.M	P.A	T. G
1	Balaguer, Víctor	no	D	1876-79	pròrroga d'obres de 1877	2	4	0	0	4
		no	D	1876-79	pròrroga d'obres de 1878					
2	Torres, Pere Antoni	no	D	1879-81	inclusió arranjament del Deute	2	4	0	0	4
		no	D	1879-81	subvenció addicional i taxes					
3	Azcárraga, Manuel	no	D	1876-79	pròrroga d'obres de 1877	2	2	0	0	2
		no	D	1876-79	pròrroga d'obres de 1878					
4	Bosch i Labrús, Pere	no	D	1876-79	pròrroga d'obres de 1877	2	2	0	0	2
		no	D	1876-79	pròrroga d'obres de 1878					
5	Collaso, Pere	no	D	1876-79	pròrroga d'obres de 1877	2	2	0	0	2
		no	D	1876-79	pròrroga d'obres de 1878					
6	Rius i Taulet, F. de P.	no	D	1876-79	pròrroga d'obres de 1877	2	2	0	0	2
		no	D	1876-79	pròrroga d'obres de 1878					
7	Turull, Pau	no	D	1876-79	pròrroga d'obres de 1878	1	2	0	0	2
		no	D	1879-81	subvenció addicional i taxes					
8	Fabra, Nil Maria	no	D	1876-79	pròrroga d'obres de 1877	1	2	0	0	2
9	Florejachs, Josep	no	D	1876-79	pròrroga d'obres de 1878	1	2	0	0	2
10	Álvarez Mariño, José	no	D	1876-79	pròrroga d'obres de 1877	1	1	0	0	1
11	Bosch i F., Albert	no	D	1879-81	inclusió arranjament del Deute	1	1	0	0	1
12	Camps, Albert	no	D	1879-81	subvenció addicional i taxes	1	1	0	0	1
13	Castelar, Emilio	no	D	1876-79	pròrroga d'obres de 1877	1	1	0	0	1
14	Castell de Pons, A.	no	D	1876-79	pròrroga d'obres de 1877	1	1	0	0	1
15	Escrivà (m. Monistrol)	no	S	1876-77	pròrroga d'obres de 1877	1	1	0	0	1
16	Fivaller (d. Almenara)	no	D	1879-81	subvenció addicional i taxes	1	1	0	0	1
17	Gasset i Matheu, E.	no	D	1876-79	pròrroga d'obres de 1878	1	1	0	0	1
18	Macià, Fèlix	no	D	1879-81	inclusió arranjament del Deute	1	1	0	0	1
19	Maluquer, Josep	no	S	1877-79	pròrroga d'obres de 1878	1	1	0	0	1
20	Morenes (baró Q.-T.)	no	S	1876-77	pròrroga d'obres de 1877	1	1	0	0	1
21	Quintana, Albert	no	D	1876-79	pròrroga d'obres de 1877	1	1	0	0	1
22	Sedó, Antoni	no	D	1876-79	pròrroga d'obres de 1877	1	1	0	0	1
23	Valentí, Joaquim	no	D	1876-79	pròrroga d'obres de 1877	1	1	0	0	1
24	Vehí, Josep Maria	no	D	1876-79	pròrroga d'obres de 1878	1	1	0	0	1

N: número. **D.C:** directiu de la companyia. **C:** cambra (**D:** diputat, **S:** senador). **T.D:** total demandes. **G.C:** gestions a les Corts. **G.M:** gestions als ministeris o judicials. **P.A:** presència en actes de la companyia. **T.G:** total gestions.

Vint-i-quatre parlamentaris catalans participen en gestions d'aquesta companyia a les Corts. Novament apareix Víctor Balaguer com el més actiu, en aquesta ocasió empatat amb Pere Antoni Torres, amb quatre gestions i dues demandes cadascun, seguits de Manuel de Azcárraga, Pere Bosch i Labrús, Pere Collaso i Francesc de Paula Rius i Taulet, amb dues gestions i dues demandes cadascun. Entre els senadors catalans, no n'hi ha cap que destaquï, ja que els pocs que intervenen en gestions de la companyia, ho fan una sola vegada.

A diferència d'altres companyies vistes anteriorment, els directius que ocupen escons parlamentaris no intervenen directament en cap d'aquestes tramitacions parlamentàries. Pel que fa als districtes representats pels parlamentaris més actius en gestions de la companyia, no s'aprecia una relació tan directa amb el traçat de la línia com en altres companyies, potser pel curt recorregut d'aquesta. Pau Turull i Nil Maria Fabra, diputats per Terrassa i per Castellterçol respectivament, són potser els més remarcables.

6.2.4.9. Els ferrocarrils de Berga.**A) Proposicions de llei a la legislatura de 1881-82.**

Igual que en el cas ja analitzat de Vilanova i la Geltrú, Berga i la seva comarca havien quedat fora de la xarxa principal de ferrocarrils. La connexió amb aquesta, concretada en la majoria dels projectes en la construcció d'una via entre Berga i Manresa, enllaçant allí amb la línia general de Barcelona a Saragossa, passa a ser un tema prioritari per a les forces vives del Berguedà. Com hem vist al capítol dedicat al món dels negocis, hi ha dues iniciatives rivals que es disputen la construcció d'un ferrocarril entre Manresa i Berga: la del FMB, agafant com a model el FMSJA, en el sentit de companyia que inclou l'explotació de jaciments de carbó i el seu transport ferroviari als centres de consum, i el TFEMB. Ambdues companyies recorren durant aquests anys en diverses ocasions a les Corts i a l'administració amb demandes diverses, tals com concessions, canvis de traçat, pròrrogues d'obres, tot plegat acompanyat d'una obstaculització mútua, abans d'arribar a l'entesa final. Cap d'elles no té directius amb càrrecs parlamentaris.

Els primers temes plantejats a les Corts durant el període analitzat, vénen de la mà del TFEMB. Cal dir que aquesta companyia tenia els seus antecedents en la concessió atorgada per RO de 7-5-1881 a Marià Puig d'un tramvia entre Manresa i Berga, segons subhasta de l'abril anterior i plec de condicions de febrer. La RO de 18-11-1881 aprovava el canvi de transferència d'aquesta concessió al TFEMB. No gaire després d'això, la companyia planteja de manera gairebé simultània dues demandes: la sol·licitud d'una concessió d'un ferrocarril econòmic igualment entre Manresa i Berga, per la via d'una llei aprovada per les Corts, i un canvi d'itinerari, justificat com una adequació a la demanda de transport de les fàbriques i de les mines de la zona per la que havia de travessar. Això alterava considerablement les condicions de la concessió, ja que, en tractar-se d'un tramvia, estava previst que la via es col·loqués al damunt de la carretera ja existent, és a dir, de terrenys públics, mentre que el canvi de traçat el faria travessar terrenys privats, amb la consegüent necessitat d'aplicació de la normativa sobre expropiació forçosa per utilitat pública i duplictat de tramitació. D'altra banda, la demanda de concessió com a ferrocarril econòmic per la via d'una llei de les Corts s'anticipava a la necessitat d'esdevenir ferrocarril econòmic en els trams modificats.

Aquestes dues demandes prenen forma en dues proposicions de llei presentades al Congrés per diputats catalans. La primera duu la signatura de Joaquim Marin (Berga), Manel Henrich (Figueres), Albert Quintana (Torroella de Montgrí), Pere Nolasc Gay (Tarragona), Fèlix Macià (Puigcerdà), Joan Cañellas (El Vendrell) i Pedro Diz (Olot). En ella es proposava la concessió al TFEMB d'un ferrocarril econòmic entre Manresa i Berga, concessió que la mateixa companyia ja tenia com a tramvia⁶¹⁸.

Marin, que com recordarem era nebot de Víctor Balaguer alhora que diputat pel districte directament afectat, intervé per defensar la proposició. El ministre de Foment, José Luís Albareda, fa algunes observacions i es pren en consideració. Es forma la comissió, que presideix Salvador Albacete (diputat per Cartagena) i en la que trobem alguns signants de la proposició —Joaquim Marin i Pedro Diz— junt amb altres diputats catalans: Joan Fabra (Girona), Joaquim Planas i Borrell (Terrassa), Antoni Ferratges (Granollers) i Bartomeu Godó (Igualada). El 29 de maig s'aprova el dictamen sense debat.

618. DSC, legislatura de 1881-82, 26-4-1882, ap. 9è al núm. 113.

La segona proposició es presenta sols uns dies més tard i la signen dos dels diputats que també signaven l'anterior, com són Pedro Diz i Joan Cañellas, junt amb José Álvarez Mariño (Vilademuls) i altres diputats no catalans. En ella es remetia d'alguna manera al procés administratiu propi dels tramvies: es demanava l'ampliació i modificació del traçat d'aquesta línia, però sense concretar-ho més i adreçant al projecte presentat al Ministeri de Foment amb data 21-4-1882⁶¹⁹. Aquesta proposició no arriba ni tan sols a ser defensada pels seus autors, probablement perquè l'altra segueix la seva tramitació ordinària i, en aquest sentit, l'acceptació per part de les Corts d'una concessió com a ferrocarril econòmic ja duia aparellat el canvi de traçat.

A la comissió del Senat de la primera de les proposicions esmentades no hi ha cap senador català. La presideix el senador vitalici Telesforo Montejo. Si aquesta comissió quedava constituïda el 5 de juny, el dia 16 Marià de la Pau Graells (senador per la SEBAP) demana que acceleri l'emissió del seu dictamen per poder aprovar la llei dins d'aquesta legislatura, ja que l'empresa ja portaria invertida una quantitat important de diners i l'endarreriment la perjudicava molt directament.

L'endarreriment en l'emissió del dictamen per part de la comissió, venia del fet que dins seu apareixen divergències entorn a la demanda del canvi d'itinerari. Així, mentre que l'1 de juliol la majoria de la comissió emet un dictamen favorable, el dia 3 el seu president, Telesforo Montejo, emet un vot particular. En aquest vot, Montejo recorda la gestió necessària per a la tramitació d'afers relatius als tramvies, segons l'article onzè de la llei de ferrocarrils de 1877. Creu que la seva concessió havia de ser administrativa, intervenint el Ministeri de Foment si calia ocupar carreteres de l'Estat o provincials i si la tracció no era animal, o les diputacions provincials i els municipis en altres casos. En cap cas, però, no es preveia el procediment d'una llei aprovada per les Corts. Per a Montejo, el que hauria passat era que la companyia, pel procediment administratiu, arribava a un punt en el que no podia obtenir més pròrrogues d'obres, mentre que amb la intervenció de les Corts, sí: *la compañía concesionaria del tranvía de Manresa a Berga, con pretexto de la alteración del trazado, lo que trata de evitar es la caducidad de la concesión*⁶²⁰. Amb l'itinerari proposat —continua Montejo— una part important del traçat continuarà essent de tramvia, és a dir, ocupant carreteres públiques, però la resta passaria a ser de ferrocarril, ja que ocuparia terrenys de particulars. Això crearia una duplicitat administrativa, ja que l'empresa pretendria obtenir els mateixos drets que les companyies de ferrocarrils. Per tot plegat, demana la no aprovació del canvi d'itinerari.

Pocs dies després, el 10 de juliol, se suspelen les sessions i ja no es reprenen fins el 4 de desembre següent, en una nova legislatura. La demanda en qüestió no aconsegueix ser tramitada abans de la suspensió de les sessions.

Mentre, dins encara d'aquesta legislatura de 1881-82, hi ha fins a quatre proposicions de llei més que tenen a veure amb la línia Manresa-Berga, bé perquè hi conflueixen en algun dels seus trams, bé perquè, a més, els sol·licitants són els mateixos que els concessionaris d'aquesta línia. Cal dir que cap d'aquestes proposicions no arriba a completar el seu tràmit parlamentari ni tan sols al Congrés.

Les dues primeres proposicions es presenten simultàniament i tenen un mateix sol·licitant, Marià Puig i Valls, ja concessionari del tramvia o ferrocarril econòmic entre

619. DSC, legislatura de 1881-82, 12-5-1882, ap. 3r al núm. 126.

620. DSS, legislatura de 1881-82, 3-7-1882, ap. 10è al núm. 131, p.3 de l'apèndix.

Manresa i Berga, però a punt d'aconseguir el traspàs de la concessió a la nova societat TFEMB: si les proposicions es presenten el 14 de novembre de 1881, el dia 18 apareix la reial ordre de traspàs.

La primera d'aquestes proposicions demanava la concessió a l'esmentat Puig d'un ferrocarril econòmic entre Sant Vicenç de Castellet i les proximitats de Sallent, enllaçant a la primera d'aquestes poblacions amb el ferrocarril de Barcelona a Saragossa i a la segona amb el tramvia o ferrocarril econòmic de Manresa a Berga, resseguint el curs del Llobregat i passant per les poblacions de Vilomara i Navarcles. Signaven aquesta proposició Pere Antoni Torres (Gandesa), el ja al·ludit Ferratges i Albert Bosch i Fustegueras (Roquetes), junt amb altres diputats no catalans⁶²¹. Aquesta proposició no s'arriba ni a prendre en consideració.

La segona proposició demanava la concessió a Puig d'un ferrocarril entre Berga i la Pobla de Lillet, tot resseguint la conca alta del Llobregat i esdevenint una continuació del tram Manresa-Berga. Signava la proposició en primer lloc, Ferratges, que repeteix respecte l'anterior, junt amb Frederic Pons (Tarragona), Josep Mas (Manresa), el comte de Torregrossa (Borges) i altres diputats no catalans⁶²².

En aquesta ocasió, la proposició avança alguns passos més en la seva tramitació parlamentària. Ferratges en fa la defensa, junt amb una altra proposició de concessió d'un ferrocarril de la fàbrica d'Antoni Sedó, a Esparreguera, i la línia general de Barcelona a Saragossa, tema que veurem més endavant. Es pren en consideració i es forma la corresponent comissió, en la que trobem el propi Ferratges, més alguns dels diputats ja esmentats —Joan Fabra, que és el president, Torres, Marin i Gay— junt amb Isidre Boixader (Seu d'Urgell) i Manuel de Azcárraga (Solsona). Aquesta comissió, però, no arriba a emetre un dictamen.

La tercera proposició té un traçat força coincident amb el de la primera. Es tracta de la petició d'una concessió per a Josep Torres i Payeras d'un ferrocarril entre Sant Vicenç de Castellet i Sallent, amb els mateixos enllaços al seu origen i final i amb el mateix itinerari. Pren forma en una proposició de llei presentada sols una setmana després que la primera, pels ja esmentats Joaquim Planas i Pere Antoni Torres, més Josep Bosch i Carbonell (Tortosa)⁶²³. Tant Planas com Torres ens han aparegut ja en tramitacions del TFEMB i aquest darrer, a més, era el primer signant de la proposició sol·licitant la proposició per a Marià Puig. Tot i que no era impossible que un parlamentari de les característiques de Torres, veritable especialista de les tramitacions parlamentàries per a empreses ferroviàries, oferís simultàniament els seus serveis a companyies que tenien rivalitats entre elles, en aquesta ocasió sembla més aviat que es tracta d'una modificació de la primera proposició, ja que la primera no segueix el seu tràmit parlamentari mentre que aquesta arriba a formar la corresponent comissió; aquesta proposició, a més, es basa en el text de la primera, que amplia; i, finalment, el sol·licitant de la primera, que també ho era de la línia Berga-La Pobla de Lillet i que ho serà de la línia Manresa-Seu d'Urgell, pot pensar en concentrar esforços en aquestes altres línies i deixar que la concessió del tram Sant Vicenç de Castellet-Sallent es faci a nom d'un altre personatge. Reforçaria aquesta suposició el fet que el diputat que defensa la proposició, Joan Cañellas, que no era un dels seus signants, ja ens ha aparegut en la gestió del canvi de traçat sol·licitat pel TFEMB.

621. DSC, legislatura de 1881-82, 14-11-1881, ap. 5è al núm. 46.

622. DSC, legislatura de 1881-82, 14-11-1881, ap. 6è al núm. 46.

623. DSC, legislatura de 1881-82, 21-11-1881, ap. 3r al núm. 52.

El ministre de Foment, José Luís Albareda, respon Cañellas amb algunes observacions i la proposició es pren en consideració. Es forma la comissió, en la que retrobem Torres i Cañellas, junt amb els ja esmentats Boixader i Azcárraga, més Francisco Martínez Brau (Balaguer) i altres diputats no catalans. Com recordarem, tant Boixader com Azcárraga formen part del segon projecte de Marià Puig, fet que reforçaria un altre cop la idea que aquest no era un projecte rival del seu. Aquesta comissió, però, no arriba al seu següent pas, que era nomenar president i secretari.

La quarta proposició demanava la concessió també a Marià Puig d'un ferrocarril entre Manresa i La Seu d'Urgell, passant per Cardona i Solsona. La signen el ja al·ludit Ferratges, Enrique Orozco (Arenys de Mar) i altres diputats no catalans⁶²⁴. Aquesta proposició no arriba a prendre's en consideració.

La legislatura de 1881-82, doncs, es tanca sense que cap de les quatre proposicions de llei ressenyades no avanci significativament en la seva tramitació parlamentària ordinària. En qualsevol cas, a les següents legislatures d'aquestes mateixes Corts de 1881-84, no es reprenen.

B) Proposicions de llei a la legislatura de 1882-83.

El desembre següent, pocs dies després de l'obertura de la legislatura de 1882-83, Feliciano Herreros de Tejada, senador per Puerto-Rico i que no era membre de la comissió corresponent, reproduïx al Senat la proposició de llei de canvi de traçat del TFEMB, que havia quedat sense resoldre a la fi de l'anterior legislatura. La comissió es torna a reunir, per estudiar les novetats introduïdes a l'expedient del Ministeri de Foment des del juliol anterior.

A les setmanes següents arriben al Senat diverses exposicions, tant favorables com contràries al canvi de traçat. Entre les primeres, en destaquen les de la Diputació Provincial de Barcelona i de l'Ajuntament de Berga, que demanaven que s'acceleressin els treballs parlamentaris, mentre que de les segones cal esmentar les dels ajuntaments de Sant Fruitós del Bages i de Balsareny, junt amb fabricants i comerciants de Berga i de Manresa, demanant la no aprovació dels canvis.

El 5 de març de 1883 la comissió emet un dictamen favorable i l'endemà Telesforo Montejo reformula el seu vot particular. En ell, i després de fer un ampli repàs de l'història de la concessió, afirma que tots els temes plantejats a la proposició han seguit també el seu curs per la via administrativa i es troben ja aprovats, llevat de la declaració d'utilitat pública, que inicialment no era necessària ja que com a tramvia ocupava sols terrenys públics. Montejo rebutja que aquest tràmit es faci per una llei especial, aprovada per les Corts.

El dia 9 es posa a debat aquesta qüestió. Montejo que, com recordarem, era el president de la comissió, defensa el seu vot particular, essent contestat per Sebastián de la Fuente Alcázar, secretari de la comissió i senador per Conca. Per a aquest senador, el que es proposa al vot particular seria sols l'ajornament d'una empresa útil, sols explicable per l'interès que tindria l'empresa rival en obstaculitzar l'activitat del TFEMB:

¿qué motivo hay aquí para aplazar semejante negocio? ¿quién tiene interés en que este negocio se aplace? ¿Cui potest? ¿A quién aprovecha este aplazamiento? Y necesariamente esta pregunta me lleva a buscar algo, alguien que tenga interés en que este asunto se aplace; y como yo me echo a buscar esa personalidad misteriosa que tiene verdadero interés, a mi juicio, en que el negocio se aplace, tengo que encontrarme desde

624. DSC, legislatura de 1881-82, 24-6-1882, ap. 1r al núm. 160.

luego, por los precedentes de este asunto, con una compañía llamada en su principio de Manresa a Guardiola, y ahora ferrocarril y minas de Berga⁶²⁵.

Denuncia que l'altra empresa concessionària de la línia entre Manresa i Guardiola no hagi fet res en els darrers anys i sols davant de l'activitat de l'altra, ha començat a bellugar-se. Creu que aquesta companyia (en aquells moments era la societat minera CE) ara voldria aprofitar l'ocasió del canvi d'itinerari per intentar novament que l'altra empresa no tiri endavant. Es produeix un llarg debat entre ambdós senadors, amb profusió de dades referents a totes dues companyies.

Finalment, es posa a votació el vot particular, però no hi ha prou nombre de senadors com per què la votació sigui vàlida. El dia 13 es reprèn el tema i es rebutja definitivament el vot particular i s'aprova el dictamen de la majoria de la comissió, gairebé un any més tard de la presentació de la primera proposició. És la llei de 8-6-1883, que admetia la modificació d'una part del traçat original i la condició de ferrocarril econòmic per a aquest.

Dins d'aquesta mateixa legislatura de 1882-83, hi ha una altra proposició de llei que es pot incloure dins d'aquest apartat de ferrocarrils de Berga, perquè el sol·licitant és el mateix que ens ha anat apareixent en anteriors projectes ferroviaris relacionats amb el tramvia de Manresa a Berga: Marià Puig. Es tracta de la demanda d'una concessió per a aquest personatge d'un ferrocarril econòmic entre Manresa i Cardona, més modesta, doncs, que el trajecte Manresa-La Seu d'Urgell, proposat a l'anterior legislatura.

Aquesta demanda es concreta en una proposició de llei presentada al Congrés el gener de 1883 per un grup de diputats que ja ens ha anat apareixent anteriorment: Ferratges, Orozco, el comte de Torregrossa, Álvarez Mariño, Macià, Boixader i Azcárraga⁶²⁶.

Ferratges defensa la proposició i es pren en consideració pel Congrés. A la corresponent comissió, trobem tres dels signants de la proposició —Ferratges, Álvarez Mariño i Macià— junt amb el ja al·ludit anteriorment Planas i Borrell, més Camil Fabra (Barcelona) i Víctor Balaguer (Vilanova i la Geltrú), que és el president; més un setè diputat, no català: José Cort. El 19 de febrer s'aprova sense debat el dictamen d'aquesta comissió.

Presideix la comissió del Senat Fernando Corradi (Alacant) i en ella trobem el ja al·ludit Marià de la Pau Graells, més Jaume Girona (Puerto-Rico), entre altres senadors no catalans. En el seu dictamen, aquesta comissió introdueix una variació respecte el text del Congrés, com és que no es pugui donar cap subvenció a un projecte de ferrocarril atorgat directament a un concessionari, sense passar pel tràmit de la pública subhasta.

El 27 d'abril es posa a discussió aquest dictamen, produint-se un debat, amb algunes intervencions de Graells com a membre de la comissió, entorn a la qüestió de si el ferrocarril sol·licitat és pròpiament un ferrocarril econòmic o bé un tramvia, fet que canviaria la durada de la concessió. El ministre de Foment, Germán Gamazo, proposa i així s'accepta, que en tractar-se d'una concessió mixta, es denomini *ferrocarril-tramvia*.

En introduir modificacions el Senat, calia que el projecte retornés al Congrés per al nomenament dels diputats que havien de formar part d'una comissió mixta amb la de l'alta cambra. Aquests diputats seran els mateixos Planas i Borrell i Álvarez Mariño, junt amb Albert Bosch, Luís de León y Cataumbert (Sort) i altres diputats no catalans. El senador

625. DSC, legislatura de 1881-82, 9-3-1883, núm. 60, p.1137.

626. DSC, legislatura de 1882-83, 26-1-1883, ap. 14è al núm. 31.

Fernando Corradi, que presidia la comissió del Senat, presideix també aquesta comissió mixta, mentre que Wenceslao Martínez (diputat per Pamplona) n'és el secretari.

El 29 de maig el Congrés aprova el nou text, mentre que el Senat ho fa l'endemà. És la llei de 6-7-1883, en la que es parla de concessió d'un *ferrocarril-tramvia*.

Pel que fa a les dues empreses que es disputaven el tram Manresa-Berga, si el TFEMB havia aconseguit l'aprovació per les Corts de la seva demanda de canvi de traçat, el FMB també aconsegueix que ambdues cambres aprovin la seva demanda de pròrroga d'obres. Abans d'entrar en l'anàlisi de la seva tramitació, però, pot ser interessant donar una ullada a la legislació immediatament anterior que afectava aquesta companyia.

La RO de 22-11-1881 atorgava a la CE la concessió d'un ferrocarril econòmic entre Manresa (enllaç amb la línia de Barcelona a Saragossa) i Guardiola de Berguedà, passant per Berga. Aquesta real ordre, en realitat, ratificava una concessió obtinguda ja el 1867 de manera provisional, tot i que la companyia adjudicatària no havia fet cap pas significatiu cap la construcció de la línia. Tenint en compte que la concessió de 1867 no havia estat derogada, la concessió atorgada a Marià Puig per la RO de 7-5-1881 per a la construcció d'un tramvia entre Manresa i Berga era un altre cas de concessions no ja paral·leles sinó pràcticament coincidents, com la que hem tingut ocasió de veure anteriorment, referida al tram entre Barcelona i Vilanova i la Geltrú.

La CE interposa una demanda contra la concessió del projecte rival, que és desestimada per la RO de 13-5-1882. D'altra banda, si la RO de 18-11-1881 aprovava la transferència de la concessió del tramvia de Marià Puig al TFEMB, la de 13-5-1882 aprovava la del ferrocarril econòmic de la CE a la nova societat FMB. Ja com a tal societat, el 1883 es demana la pròrroga d'obres.

Aquesta demanda pren cos en la proposició de llei que presenta al Congrés un grup de diputats catalans el maig de 1883. Signaven la proposició els ja al·ludits anteriorment Torres, Godó, Gay, el comte de Torregrossa i Camil Fabra, junt amb Francesc d'Assís Madorell (Vilafranca del Penedès); i un setè diputat, no català: Jovino Tuñón⁶²⁷.

Torres defensa la proposició, que es pren en consideració. A la comissió trobem el propi Torres com a president, junt amb Godó i Tuñón, que també signaven la proposició, més els ja vistos Álvarez Mariño i Joan Fabra, junt amb Albert Camps (La Bisbal); i un setè component no català: Bernardino Díaz de Rivera. El 5 de juny s'aprova el dictamen sense debat.

El projecte passa al Senat i es forma la corresponent comissió, en la que no figura cap senador català. La presideix Telesforo Montejo, a qui hem vist també com a president de la que entenia de l'afer de la companyia rival. En aquesta ocasió, però, aquest senador vitalici es mostra d'acord amb la pretensió de la companyia demandant i no emet cap vot particular. El 23 de juny s'aprova el dictamen sense debat. És la llei de 27-7-1883.

C) Proposicions de llei a la legislatura de 1884-85.

L'anterior llei de pròrroga d'obres de 1883 no permet al FMB completar els terminis previstos, pel que dos anys més tard n'ha de demanar una altra. El juny de 1885, diversos diputats catalans presenten la corresponent proposició de llei al Congrés. Els diputats

627. DSC, legislatura de 1882-83, 12-5-1883, ap. 10è al núm. 108.

signants són els ja esmentats Marin, Ferratges, Álvarez Mariño, Albert Camps i Azcárraga, més Pere Bosch i Labrús (Vic) i Frederic Nicolau (Barcelona)⁶²⁸.

Ferratges, a qui hem vist participant en nombroses gestions de la companyia rival, defensa la proposició. De la mateixa manera, Marin, que signa la proposició junt amb Ferratges, havia intervingut com a diputat per Berga en la gestió del canvi de traçat de l'altra companyia a les Corts anteriors. El Congrés la pren en consideració i es forma la comissió. En ella trobem tres dels diputats que signaven la proposició: el propi Ferratges, més Álvarez Mariño i Azcárraga, acompanyats de Víctor Balaguer, que n'és el president, Roc Labajos (Gràcia) i altres diputats no catalans. El 12 de juny el Congrés aprova el dictamen d'aquesta comissió sense debat.

A la comissió del Senat retrobem Telesforo Montejo com a president. Del grup de senadors catalans, únicament el vitalici Josep Maluquer en forma part. El Senat aprova el dictamen el 24 de juny. És la llei de 17-7-1885.

Dins d'aquesta mateixa legislatura, hi ha encara una altra proposició de llei relacionada amb la línia de Manresa a Berga. Es tracta de la que presenta l'abril de 1885 Jovino Tuñón, diputat pel districte cubà de Matanzas i personatge que ja havia aparegut en alguna gestió del FMB, demanant la concessió a Fernando Eugenio Zumeta d'un ferrocarril entre Martorell i Sallent, resseguint el curs del Llobregat i enllaçant en aquesta darrera població amb el ferrocarril de Manresa a Guardiola del FMB⁶²⁹. Aquesta proposició no passa d'aquest primer tràmit de presentació.

D) Participació dels parlamentaris catalans en gestions de les companyies enumerades.

Les demandes plantejades al període analitzat, tant directament pel TFEMB, com en forma de projectes confluents, són sis:

- 1) El canvi de traçat del tramvia Manresa-Guardiola, junt amb la declaració de ferrocarril econòmic de la part modificada, amb dues proposicions de llei (Corts de 1881-84).
- 2) La proposició de concessió a Marià Puig d'un ferrocarril econòmic entre Sant Vicenç de Castellet i Sallent (Corts de 1881-84).
- 3) La proposició de concessió al mateix Puig d'un ferrocarril entre Berga i La Pobla de Lillet (Corts de 1881-84).
- 4) La proposició de concessió a Josep Torres i Payeras d'un ferrocarril entre Sant Vicenç de Castellet i Sallent (Corts de 1881-84).
- 5) La proposició de concessió a Puig d'un ferrocarril entre Manresa i La Seu d'Urgell (Corts de 1881-84).
- 6) La concessió a Puig d'un ferrocarril econòmic entre Manresa i Cardona (Corts de 1881-84).

El quadre 6.9 reflecteix la participació dels parlamentaris catalans en la gestió d'aquestes demandes. Un total de vint-i-set parlamentaris participen en aquestes gestions. El més actiu d'ells és, clarament, Antoni Ferratges, amb un total de nou gestions, que es corresponen a cinc demandes diferents, seguit de Joaquim Planas i Borrell i Pere Antoni Torres, amb quatre gestions i tres demandes cadascun. Víctor Balaguer, que fins ara havia aparegut com el

628. DSC, legislatura de 1884-85, 2-6-1885, ap. 7è al núm. 163.

629. DSC, legislatura de 1884-85, 18-3-1885, ap. 20è al núm. 114.

parlamentari més actiu de les altres companyies, apareix en aquest cas amb sols una gestió; aquesta, però, consisteix a presidir una de les comissions parlamentàries.

Quadre 6.9: participació de parlamentaris catalans en gestions del TFEMB i de projectes confluents.

N	parlamentari	D.C	C	Corts	demanda	T.D	G.C	G.M	P.A	T.G
1	Ferratges, Antoni	no	D	1881-84	canvi de traçat	5	9	0	0	9
			D	1881-84	proposició St. Vicenç C.-Sallent, 1					
			D	1881-84	proposició Berga-La Pobla de Lillet					
			D	1881-84	concessió Manresa-Cardona					
			D	1881-84	concessió Manresa-Seu d'Urgell					
2	Planas i Borrell, J.	no	D	1881-84	canvi de traçat	3	4	0	0	4
			D	1881-84	proposició St. Vicenç C.-Sallent, 2					
			D	1881-84	concessió Manresa-Cardona					
3	Torres, Pere Antoni	no	D	1881-84	proposició St. Vicenç C.-Sallent, 1	3	4	0	0	4
			D	1881-84	proposició Berga-La Pobla de Lillet					
			D	1881-84	proposició St. Vicenç C.-Sallent, 2					
4	Álvarez Mariño, José	no	D	1881-84	canvi de traçat	2	4	0	0	4
			D	1881-84	concessió Manresa-Cardona					
5	Cañellas, Joan	no	D	1881-84	canvi de traçat	2	4	0	0	4
			D	1881-84	proposició St. Vicenç C.-Sallent, 2					
6	Azcárraga, M. de	no	D	1881-84	proposició Berga-La Pobla de Lillet	3	3	0	0	3
			D	1881-84	proposició St. Vicenç C.-Sallent, 2					
			D	1881-84	concessió Manresa-Cardona					
7	Boixader, Isidre	no	D	1881-84	proposició Berga-La Pobla de Lillet	3	3	0	0	3
			D	1881-84	proposició St. Vicenç C.-Sallent, 2					
			D	1881-84	concessió Manresa-Cardona					
8	Macià, Fèlix	no	D	1881-84	canvi de traçat	2	3	0	0	3
			D	1881-84	concessió Manresa-Cardona					
9	Diz, Pedro	no	D	1881-84	canvi de traçat	1	3	0	0	3
10	Marín, Joaquim	no	D	1881-84	canvi de traçat	1	3	0	0	3
11	Bosch i F., Albert	no	D	1881-84	proposició St. Vicenç C.-Sallent, 1	2	2	0	0	2
			D	1881-84	concessió Manresa-Cardona					
12	Fabra, Joan	no	D	1881-84	canvi de traçat	2	2	0	0	2
			D	1881-84	proposició Berga-La Pobla de Lillet					
13	Gay, Pere Nolasc	no	D	1881-84	canvi de traçat	2	2	0	0	2
			D	1881-84	proposició Berga-La Pobla de Lillet					
14	Graells, M. de la P.	no	S	1881-84	canvi de traçat	2	2	0	0	2
			S	1881-84	concessió Manresa-Cardona					
15	Nuet (c. Torregrossa)	no	D	1881-84	proposició Berga-La Pobla de Lillet	2	2	0	0	2
			D	1881-84	concessió Manresa-Cardona					
16	Orozco, Enrique	no	D	1881-84	concessió Manresa-Cardona	2	2	0	0	2
			D	1881-84	concessió Manresa-Seu d'Urgell					
17	Bosch i Carbonell, J.	no	D	1881-84	proposició St. Vicenç C.-Sallent, 2	1	2	0	0	2
18	Balaguer, Víctor	no	D	1881-84	concessió Manresa-Cardona	1	1	0	0	1
19	Fabra, Camil	no	D	1881-84	concessió Manresa-Cardona	1	1	0	0	1
20	Girona, Jaume	no	S	1881-84	concessió Manresa-Cardona	1	1	0	0	1
21	Godó, Bartomeu	no	D	1881-84	canvi de traçat	1	1	0	0	1
22	Henrich, Manel	no	D	1881-84	canvi de traçat	1	1	0	0	1
23	León, Luís de	no	D	1881-84	concessió Manresa-Cardona	1	1	0	0	1
24	Martínez Brau, F.	no	D	1881-84	proposició St. Vicenç C.-Sallent, 2	1	1	0	0	1
25	Mas, Josep	no	D	1881-84	proposició Berga-La Pobla de Lillet	1	1	0	0	1
26	Pons, Frederic	no	D	1881-84	proposició Berga-La Pobla de Lillet	1	1	0	0	1
27	Quintana, Albert	no	D	1881-84	canvi de traçat	1	1	0	0	1

N: número. **D.C:** directiu de la companyia. **C:** cambra (**D:** diputat, **S:** senador). **T.D:** total demandes. **G.C:** gestions a les Corts. **G.M:** gestions als ministeris o judicials. **P.A:** presència en actes de la companyia. **T.G:** total gestions.

El senador més actiu és Marià de la Pau Graells, amb dues gestions, corresponents a dues demandes. Cal dir que respecte les demandes d'aquesta companyia que passen per

ambdues cambres, la presència de senadors catalans en la seva tramitació és més escassa. Això, unit al fet que moltes proposicions de llei no arriben a passar del Congrés al Senat, fa que l'activitat dels senadors catalans pel que respecta a aquesta companyia, sigui més petita que en les precedents. D'altra banda, i com ja hem vist, la companyia no disposava d'una representació directa a les Corts.

Potser la presència de parlamentaris dels districtes directament afectats pel traçat de la companyia demandant en gestions relacionades amb ella no sigui tan evident com en les companyies precedents. Caldria esmentar sols Isidre Boixader, diputat per La Seu d'Urgell, que participa en tres demandes. Es tractaria d'un districte no directament afectat per la línia, però en el que hi havia la idea d'una possible connexió, bé en la seva zona Nord, bé al Sud. També cal esmentar Joaquim Marin, diputat per Berga, que és el districte més directament afectat, que intervé molt a fons en la demanda del canvi de traçat.

Quadre 6.10: participació de parlamentaris catalans en gestions del FMB i projectes confluents.

N	parlamentari	D.C	C	Corts	demanda	T.D	G.C	G.M	P.A	T. G
1	Álvarez Mariño, J.	no	D	1881-84	pròrroga Manresa-Guardiola, 1883	2	3	0	0	3
			D	1884-86	pròrroga Manresa-Guardiola, 1885					
2	Ferratges, Antoni	no	D	1884-86	pròrroga Manresa-Guardiola, 1885	1	3	0	0	3
3	Torres, Pere Antoni	no	D	1881-84	pròrroga Manresa-Guardiola, 1883	1	3	0	0	3
4	Camps, Albert	no	D	1881-84	pròrroga Manresa-Guardiola, 1883	2	2	0	0	2
			D	1884-86	pròrroga Manresa-Guardiola, 1885					
5	Azcárraga, M. de	no	D	1884-86	pròrroga Manresa-Guardiola, 1885	1	2	0	0	2
6	Godó, Bartomeu	no	D	1881-84	pròrroga Manresa-Guardiola, 1883	1	2	0	0	2
7	Balaguer, Víctor	no	D	1884-86	pròrroga Manresa-Guardiola, 1885	1	1	0	0	1
8	Bosch i Labrús, Pere	no	D	1884-86	pròrroga Manresa-Guardiola, 1885	1	1	0	0	1
9	Fabra, Camil	no	D	1881-84	pròrroga Manresa-Guardiola, 1883	1	1	0	0	1
10	Fabra, Joan	no	D	1881-84	pròrroga Manresa-Guardiola, 1883	1	1	0	0	1
11	Gay, Pere Nolasc	no	D	1881-84	pròrroga Manresa-Guardiola, 1883	1	1	0	0	1
12	Labajos, Roc	no	D	1884-86	pròrroga Manresa-Guardiola, 1885	1	1	0	0	1
13	Madorell, F. d'A.	no	D	1881-84	pròrroga Manresa-Guardiola, 1883	1	1	0	0	1
14	Maluquer, Josep	no	S	1884-86	pròrroga Manresa-Guardiola, 1885	1	1	0	0	1
15	Marin, Joaquim	no	D	1884-486	pròrroga Manresa-Guardiola, 1885	1	1	0	0	1
16	Nicolau, Frederic	no	D	1884-86	pròrroga Manresa-Guardiola, 1885	1	1	0	0	1
17	Nuet (c. Torregrossa)	no	D	1881-84	pròrroga Manresa-Guardiola, 1883	1	1	0	0	1

N: número. **D.C:** directiu de la companyia. **C:** cambra (**D:** diputat, **S:** senador). **T.D:** total demandes. **G.C:** gestions a les Corts. **G.M:** gestions als ministeris o judicials. **P.A:** presència en actes de la companyia. **T.G:** total gestions.

Pel que fa al FMB i projectes confluents, cal esmentar tres demandes durant aquests anys:

- 1) La pròrroga d'obres de 1883 (Corts de 1881-84).
- 2) La pròrroga d'obres de 1885 (Corts de 1884-86).
- 3) La proposició de concessió a Fernando Eugenio Zumeta d'un ferrocarril entre Martortell i Sallent (Corts de 1884-86).

El quadre 6.10. permet veure la participació de parlamentaris catalans en aquestes demandes. Intervenien en aquestes gestions disset parlamentaris. José Álvarez Mariño i Albert Camps són els únics parlamentaris que participen a totes dues demandes, el primer amb un total de tres gestions i el segon amb dues. Cal esmentar també Antoni Ferratges i Pere Antoni Torres, que intervenen sols en una demanda (diferent) cadascun, però que en duen el pes principal, amb tres gestions. Víctor Balaguer intervé en una sola gestió, però torna a ser com a president d'una comissió.

Igual que l'anterior companyia, la participació de senadors catalans en gestions del FMB és molt escassa: sols intervé Josep Maluquer, amb una gestió. També igual que l'anterior companyia, no disposa d'una representació directa a les Corts.

La implicació dels parlamentaris dels districtes directament afectats per la línia és encara menor que la de l'anterior companyia.

Quadre 6.11: parlamentaris catalans que intervenen alhora en gestions del TFEMB i del FMB més els respectius projectes confluents.

N	parlamentari	D.C	C	demandant	T.D	G.C	G.M	P.A	T.G
1	Ferratges, Antoni	no	D	TFEMB i confluents	4	8	0	0	8
			D	FMB	1	3	0	0	3
total:					5	11	0	0	11
2	Torres, Pere Antoni	no	D	TFEMB i confluents	3	4	0	0	4
			D	FMB	1	3	0	0	3
total:					4	7	0	0	7
3	Álvarez Mariño, José	no	D	TFEMB i confluents	2	4	0	0	4
			D	FMB	2	3	0	0	3
total:					4	7	0	0	7
4	Azcárraga, M. de	no	D	TFEMB i confluents	3	3	0	0	3
			D	FMB	1	2	0	0	2
total:					4	5	0	0	5
5	Marin, Joaquim	no	D	TFEMB i confluents	1	3	0	0	3
			D	FMB	1	1	0	0	1
total:					2	4	0	0	4
6	Fabra, Joan	no	D	TFEMB i confluents	2	2	0	0	2
			D	FMB	1	1	0	0	1
total:					3	3	0	0	3
7	Gay, Pere Nolasc	no	D	TFEMB i confluents	2	2	0	0	2
			D	FMB	1	1	0	0	1
total:					3	3	0	0	3
8	Nuet (c. Torregrossa)	no	D	TFEMB i confluents	2	2	0	0	2
			D	FMB	1	1	0	0	1
total:					3	3	0	0	3
9	Godó, Bartomeu	no	D	TFEMB i confluents	1	1	0	0	1
			D	FMB	1	2	0	0	2
total:					2	3	0	0	3
10	Balaguer, Víctor	no	D	TFEMB i confluents	1	1	0	0	1
			D	FMB	1	1	0	0	1
total:					2	2	0	0	2
11	Fabra, Camil	no	D	TFEMB i confluents	1	1	0	0	1
			D	FMB	1	1	0	0	1
total:					2	2	0	0	2

N: número. **D.C:** directiu de la companyia. **C:** cambra (**D:** diputat, **S:** senador). **T.D:** total demandes. **G.C:** gestions a les Corts. **G.M:** gestions als ministeris o judicials. **P.A:** presència en actes de la companyia. **T.G:** total gestions.

El quadre 6.11 permet comprovar una altra qüestió que ja ens ha anat apareixent a les planes precedents: com un nombre considerable de parlamentaris catalans participen alhora en gestions de les dues companyies rivals. Fins a onze parlamentaris es troben en aquesta situació. Entre ells, hi ha Joaquim Marin, diputat pel districte més directament afectat per ambdós projectes ferroviaris, així com Víctor Balaguer, oncle de Marin, junt amb alguns dels diputats que hem anat veient anteriorment: Antoni Ferratges, Pere Antoni Torres i José Álvarez Mariño, entre altres. Això ens duria a la constatació que per a molts parlamentaris, la vinculació amb una companyia demandant no superaria el moment concret de practicar una gestió determinada, sense que aquesta impliqués un lligam posterior més estret.

Al costat d'aquests parlamentaris que participen en gestions de les dues companyies, n'hi ha quinze que intervenen sols en tramitacions del TFEMB i sis que ho fan sols per al FMB.

6.2.4.10. El ferrocarril de Sarrià.

El FSB tampoc no disposa de cap directiu amb escó de parlamentari. Dins del període analitzat, únicament presenta una demanda, que recorda el cas de la TBF: el contenciós amb els propietaris immobiliaris de l'Esquerra de l'Eixample, que demanaven canviar l'emplaçament de l'estació de Barcelona, situada al final del carrer Balmes⁶³⁰.

Per part dels parlamentaris catalans, hi ha una única intervenció relativa a aquest tema durant força anys. El maig de 1880, Francesc López Fabra, diputat per Barcelona, intervé al Congrés per demanar al ministre de Foment l'expedient obert al seu ministeri per aquesta qüestió, per poder estudiar millor el contenciós entre la companyia ferroviària i els propietaris immobiliaris de l'Esquerra de l'Eixample. El ministre, Fermín Lasala, diu que el portarà al Congrés, però aquests documents no arriben a la cambra. En qualsevol cas, en les paraules de López Fabra, al que recordarem com a especialista de les corporacions industrials, no queda gens clar si la seva postura s'inclina més a favor de la companyia o dels propietaris immobiliaris.

Fins el maig de 1885 no es presenta aquesta qüestió d'una manera clara a les Corts. En aquesta ocasió, però, no es tracta d'una proposició de llei presentada per parlamentaris catalans, sinó d'un projecte de llei presentat pel ministre de Foment, Alejandro Pidal y Mon. En ell es demanava que l'estació de Barcelona del FSB passés de provisional a definitiva.

Es forma la comissió, que presideix Manel Duran i Bas (Barcelona), i en la que trobem també Josep Maria Planas i Casals (Vilafranca del Penedès), Pere Bosch i Labrús (Vic), Albert Camps (La Bisbal), Albert Quintana (Torroella de Montgrí) i Roc Labajos (Gràcia); junt amb un setè diputat no català: Vicente Ortí.

Aquesta comissió, però, no arriba a emetre el seu dictamen. A les setmanes següents de la seva constitució, arriben al Congrés diverses exposicions contràries al projecte. En destaca la de l'Ajuntament de Barcelona, que presenta Frederic Nicolau, diputat per aquesta ciutat, en la que es demana substituir el ferrocarril per un tramvia, tot argumentant que estava travessant a nivell un carrer important, com és el de Balmes, tot impeding-ne el tràfic a banda i banda, alhora que s'esmentava la primera concessió, de 1856, que ja preveia que aquest ferrocarril canviés d'itinerari quan creixés la ciutat⁶³¹.

Antoni Ferratges també presenta una de les exposicions, alhora que demana diversos documents relatius al tema al ministre de Foment.

En qualsevol cas, es tanca la legislatura de 1884-85 sense que la comissió es decidís a emetre un dictamen. A la següent legislatura, la de 1885-86, que com recordarem dura sols set sessions, arriben dues exposicions més. No hi ha, però, temps material per reprendre la tramitació d'aquest tema, pel que es tanca la darrera de les legislatures del període analitzat sense una resolució definitiva.

630. Sobre la postura dels propietaris immobiliaris, veure *Ferro-carril de Sarrià* (full volant).

631. Archivo del Congreso de los diputados. Serie general, legajo 225/expediente 18: "Proyecto de ley declarando definitiva la actual estación de Barcelona en el ferrocarril de dicha ciudad a Sarrià".

El quadre 6.12 reflecteix únicament els diputats catalans que formen part de la comissió del Congrés. A més d'ells, intervé també, però en un sentit contrari, Antoni Ferratges, i en un sentit més dubtós, Francesc López Fabra.

Quadre 6.12: participació de parlamentaris catalans en gestions del FSB.

N	parlamentari	D.C	C	Corts	demanda	T.D	G.C	G.M	P.A	T.G
1	Bosch i Labrús, Pere	no	D	1884-86	estació definitiva a Barcelona	1	1	0	0	1
2	Camps, Albert	no	D	1884-86	estació definitiva a Barcelona	1	1	0	0	1
3	Duran i Bas, Manel	no	D	1884-86	estació definitiva a Barcelona	1	1	0	0	1
4	Labajos, Roc	no	D	1884-86	estació definitiva a Barcelona	1	1	0	0	1
5	Planas i Casals, J.M.	no	D	1884-86	estació definitiva a Barcelona	1	1	0	0	1
6	Quintana, Albert	no	D	1884-86	estació definitiva a Barcelona	1	1	0	0	1

N: número. **D.C:** directiu de la companyia. **C:** cambra (**D:** diputat, **S:** senador). **T.D:** total demandes. **G.C:** gestions a les Corts. **G.M:** gestions als ministeris o judicials. **P.A:** presència en actes de la companyia. **T.G:** total gestions.

6.2.4.11. El ferrocarril d'Igualada.

De la mateixa manera que els casos ja vistos de Vilanova i la Geltrú i de Berga, Igualada havia quedat apartada de les línies ferroviàries principals. Durant el període analitzat hi haurà, com hem vist al capítol dedicat al món dels negocis, diversos projectes de construcció d'un ferrocarril entre Igualada i la xarxa principal, els més significatius dels quals seran els impulsats per Manuel Camacho i Mariano Carreras, d'una banda, i per la CFEIM, de l'altra, amb una situació de concessions paral·leles i rivalitat entre promotors, que recorda el cas analitzat fa poc de Berga.

Ambdós projectes, a més, traslladaran la seva rivalitat al terreny de la política, de les eleccions i de les tramitacions parlamentàries.

A) El projecte ferroviari Igualada-Sant Sadurní d'Anoia i la candidatura de Manuel Camacho a les eleccions de 1879.

A finals de 1878, el madrileny Manuel Camacho, a qui hem vist al capítol dedicat als parlamentaris catalans, comença a interessar-se per un dels antics projectes ferroviaris que no havia aconseguit fer-se realitat: el d'un ferrocarril econòmic Igualada-Sant Sadurní. El seu amic Mariano Carreras, també madrileny, en seria el concessionari. El gener de 1879, ambdós personatges es presenten a Igualada i comencen a promocionar el projecte. En tractar-se d'una iniciativa àmpliament desitjada i vista com a salvadora de l'estancament econòmic local, els promotors del projecte aviat connecten amb les aspiracions dels notables locals, destacant el suport obtingut de Joan Boyer, alcalde d'Igualada vinculat al PLC i fabricant de teixits. Camacho i Carreras visiten altres pobles de l'itinerari previst, amb idèntics resultats.

Tramiten i obtenen una autorització de la Direcció General d'Obres Públiques, Comerç i Mines per fer els estudis tècnics del trajecte Igualada-Sant Sadurní, més un altre tram Igualada-Santa Coloma de Queralt, continuació de l'anterior. Quan, a mitjan febrer, arriben a la comarca els enginyers encarregats de fer l'estudi tècnic, l'ambient es va caldejant. *El Eco del Noya*, que venia donant suport als promotors des del principi, els tracta ja d'herois⁶³². El Casino del Recreo, els nomena socis honoraris.

632. *El Eco del Noya*, *Semanario de intereses morales y materiales*, núm. 71, 23-2-1879.

En aquest punt és quan Camacho i Carreras es preparen per rendibilitzar els amplis suports obtinguts pel seu projecte a la comarca, per cercar una representació parlamentària. Veuen en aquesta, a més, un pas que agilitarà els molts tràmits necessaris per a l'execució de la via. Ja hem vist al capítol dedicat al món dels negocis, una carta que Carreras adreça a Boyer, tot recomanant la candidatura de Camacho. En aquesta carta, Carreras afirma que el projecte es portarà endavant de qualsevol manera, però que: *no se alcanza a la penetración de V. cuánto facilitaría su ejecución la presencia del Sr. Camacho en el Congreso*⁶³³.

El 25 de març de 1879 se celebra una reunió d'electors al Teatre Principal d'Igualada, amb assistència d'alguns alcaldes, presidits pel d'Igualada, Joan Boyer, que era en aquest concepte cap de la Junta del Cens del districte. Boyer proposa Camacho com a candidat conservador pel districte d'Igualada a les properes eleccions generals del proper 25 d'abril i la reunió així ho acorda.

Tenint en compte que l'altre candidat que es presentarà a aquestes eleccions, Josep Maria Rius i Badia, també apareixia com a conservador i que comptava amb el suport d'una part dels dirigents catalans d'aquest partit, Boyer escriu al governador civil de Barcelona tot demanant quin dels dos candidats havia de considerar com a addicte i quin com d'oposició, ja que ambdós figuraven com a conservadors. El governador respon que consideri addictes a ambdós, declarant lliure d'influència oficial el districte⁶³⁴.

A les votacions, Camacho s'imposa a Rius a les poblacions afectades pel pas del seu projecte ferroviari, sobretot Igualada, Capellades i La Pobla de Claramunt, obtenint pitjors resultats a les altres. Camacho treu en total 638 vots, enfront dels 347 de Rius. Una primera ullada als resultats, donaria la impressió que el guanyador és un *cunero* que ha obtingut el seu triomf per un encasellat governamental, però darrera de la candidatura de Camacho hi ha d'una manera clara la qüestió del ferrocarril.

B) Tramitació parlamentària de la concessió del ferrocarril Igualada-Sant Sadurní d'Anoia.

Un cop al Congrés, l'única missió de Camacho va ser la d'assegurar personalment l'aprovació de la concessió a Mariano Carreras del ferrocarril Igualada-Sant Sadurní d'Anoia. El juny de 1879, Manuel Camacho en persona i sol presenta al Congrés la corresponent proposició de llei⁶³⁵. El mateix Camacho defensa la seva proposició i el ministre de Foment, el comte de Toreno, es mostra d'acord que es prengui en consideració.

A la comissió, que presideix el diputat per Corcubión (La Corunya) Esteban Garrido, retrobem Camacho, junt amb Josep Castellet (Valls) i altres diputats no catalans. Aquesta comissió emet un dictamen favorable, però rep una esmena. La signa Fèlix Macià, diputat per Puigcerdà i home fort del FMSJA, junt amb altres diputats no catalans, i en ella es demanava que el ferrocarril es declarés d'utilitat pública i, per tant, amb dret d'expropiació forçosa, i també que estigués exempt de drets de duanes per al material de construcció i d'explotació⁶³⁶. Com es pot veure, doncs, no es tractava d'una esmena contrària a l'atorgament de la concessió, sinó que més aviat n'incrementava els beneficis.

633. Arxiu Històric Comarcal d'Igualada, lligall 1879 E núm. 3.

634. Arxiu Històric Comarcal d'Igualada, lligall 1879 E núm. 3.

635. DSC, legislatura de 1879-80, 25-6-1879, ap. 3r al núm. 21.

636. DSC, legislatura de 1879-80, 22-7-1879, ap. 2n al núm. 43.

El 22 de juliol es posa aquest tema a la discussió del Congrés. De fet, Macià retira la seva esmena i s'aprova el dictamen sense debat.

El problema amb el que es troba Camacho en gestionar la concessió del seu ferrocarril, és el poc marge de temps del que disposa durant el primer tram d'aquesta legislatura de 1879-80. Si la sessió règia d'obertura de les Corts havia estat l'1 de juny de 1879, fins el 24 d'aquest mes no es constitueix definitivament el Congrés i el 26 de juliol se suspenen les sessions. Hi ha, doncs, sols un mes per gestionar aquest tema. Camacho presenta la seva proposició de llei al Congrés el 25 de juny, és a dir, l'endemà mateix de la constitució definitiva d'aquesta cambra, però el dictamen de la comissió s'endarrereix un tant i fins el dimarts 22 de juliol no obté l'aprovació del Congrés. La suspensió de les sessions es fa el següent dissabte, dia 26, tot i que la darrera sessió del Senat és la del divendres, dia 25.

En el pas d'una a una altra cambra, el projecte de llei perd un dia més, és a dir, que entra al Senat el dijous 24, en uns moments en què la majoria de senadors ja havien donat per enllestides les tasques parlamentàries fins després de l'estiu. Tenint en compte que el parèntesi estival sovint s'allargava uns quants mesos (en aquesta legislatura, no es reprenen les sessions fins el 3 de novembre), la no aprovació del projecte abans de la suspensió de sessions podia comportar el seu ajornament durant un període de temps considerable.

Camacho intenta que tots els tràmits necessaris per a l'aprovació del projecte, que normalment s'allarguen durant alguns dies, es puguin fer al Senat en un de sol. El 24 de juliol, doncs, entra el projecte de llei, provinent del Congrés, es forma la comissió, aquesta emet un dictamen favorable, que es declara urgent, i que es posa a discussió. Cal dir que presideix la comissió Ignacio Vieites, senador per Pontevedra, i que en forma part Ferran Puig, aleshores senador per Barcelona.

Tot i la rapidesa d'aquestes gestions, el projecte no aconsegueix ser aprovat abans de la suspensió de les sessions. Posat a discussió el dictamen de la comissió, intervé José Rivera (senador per Burgos), que fa una protesta per la pressa mostrada en la gestió d'aquesta qüestió. Segons ell, molts senadors ja donaven el període de sessions per enllestit i se'ls hauria avisat a domicili, convocant-los a la sessió actual, per poder aprovar com fos la concessió d'aquest ferrocarril. La veritat és que durant aquesta sessió, penúltima abans de la suspensió, el Senat tracta també altres qüestions, a més de la del ferrocarril. En qualsevol cas, la intervenció de Rivera obre un debat, en el que intervenen diversos oradors, entre ells el president de la cambra i el de la comissió. Si la intenció de Camacho era una aprovació del dictamen sense debat, com tantes altres proposicions i projectes de llei relatius a ferrocarrils, aconseguint així culminar la tramitació parlamentària sencera del projecte del seu interès, aquesta es veu frustrada. El debat esmentat fa que no s'arribi a aprovar aquest projecte, però ja no es reprèn el tema al dia següent, pel que inevitablement ha d'afrontar el llarg interregne parlamentari.

De fet, fins el 19 de desembre no s'aconsegueix l'aprovació del Senat, ja sense més oposicions. La llei resultant duu data de 9-1-1880.

C) El projecte ferroviari Igualada-Martorell i la candidatura de Bartomeu Godó a les eleccions de 1881.

Un cop aconseguida la llei de concessió, els promotors del ferrocarril d'Igualada a Sant Sadurní inicien alguns treballs, durant el primer semestre de 1880, però a un ritme molt lent,

degut al seu poc diner líquid. No formalitzen una companyia ferroviària, ja que no tenien aprovats els plànols ni el plec de condicions definitives.

En aquest context de poca activitat del projecte Camacho & Carreras, un sector de notables locals impulsa un projecte ferroviari alternatiu, el que havia d'unir Igualada amb Martorell. Cal tenir en compte que Martorell oferia l'avantatge de ser igualment un punt de connexió amb la línia general, però que representava un trajecte més curt fins Barcelona i, a més, deixava la porta oberta a una possible continuació de la línia fins aquesta ciutat.

D'aquests notables locals, cal destacar els germans Godó: Ramon, Carles i Bartomeu. Aquest darrer ja ha estat vist al capítol dedicat als parlamentaris catalans. Cal recordar que junt amb Carles participa en diversos negocis comercials i industrials, alhora que impulsa la creació de *La Vanguardia*. Ramon, el primogènit, mantenia la tradició industrial familiar a Igualada. El 1881 ja és el principal contribuent local, mentre que el 1882 dobla en contribució al segon. Per als germans Godó, doncs, el ferrocarril era interessant a diversos nivells: com a possible negoci directe, si s'obtenia una concessió, com a usuaris, transportant els seus productes i matèries primeres d'una forma més barata i ràpida, i com a plataforma política, si s'aconseguia galvanitzar l'opinió dels votants a favor del seu projecte i en detriment del poc actiu de Camacho & Carreras.

Els promotors d'aquest projecte alternatiu, amb Pere Bové (a qui hem vist a l'apartat dedicat al ferrocarril de Vilanova i la Geltrú, com a peticionari d'una concessió d'un ferrocarril econòmic entre Reus i Mora la Nova) i Sebastià Artés al capdavant, aconsegueixen el setembre de 1880 de la Direcció General d'Obres Públiques l'autorització per fer l'estudi tècnic del traçat Igualada-Martorell.

El 26 de gener de 1881, el grup Bové & Artés convoca una reunió de notables de l'Anoia a l'Ajuntament d'Igualada, amb l'objectiu d'exposar el seu projecte, de demanar que els municipis pels que havia de travessar la línia cedissin gratuïtament els terrenys afectats, indemnitzant els eraris municipals als propietaris afectats, i de proposar l'adquisició d'accions de la futura companyia. No s'arriba a cap acord i es nomena una comissió per assistir a una propera reunió, que se celebra el dia 29, als locals del FPE, a Barcelona.

És important aquesta reunió, que es fa amb l'assistència de representants dels pobles afectats, però també de Manuel Camacho, perquè significa un principi d'entesa entre ambdós grups promotors. Hi ha, doncs, un acord per unificar ambdós projectes en una línia única, que aniria d'Igualada a Martorell. Cal veure en l'acceptació del sector Camacho & Carreras del pacte amb els seus rivals, tenint en compte que qui tenia la concessió legal de la línia era ell, el resultat de la seva precarietat de medis, que hauria fet que el seu projecte estigués poc menys que aturat.

La idea inicial d'aquesta entesa, era aprofitar la concessió de Carreras, però amb l'itinerari de Bové & Artés, és a dir, Igualada-Martorell. Si hi hagués dificultats en aquest nou itinerari, es retornaria a l'inicial. Camacho seria l'intermediari polític encarregat de gestionar a les Corts l'autorització del canvi d'itinerari. L'1 de febrer, l'Ajuntament d'Igualada s'adhereix institucionalment al projecte únic Igualada-Martorell.

El 7 de febrer es realitza una nova reunió a Barcelona, amb presència de Carreras. Demana dues places a la Junta Directiva de la companyia que s'havia de crear per gestionar el projecte unificat, una per a ell i una altra per a Camacho. El grup Bové & Artés, però, no accepta aquestes condicions i finalment la fusió no s'arriba a realitzar. Per a Miquel Térmens,

el sector Bové & Artés no hauria pretès una fusió amb l'altre sector, sinó més aviat aprofitar la seva concessió amb el mínim de contrapartides: *Els membres del projecte de Martorell, coneixedors de la situació dels adversaris, no desitjaven una veritable fusió de les dues empreses, sinó que, aprofitant la conjuntura, pretenien eliminar l'oposició, i prendre-li la concessió, plànols i estudis amb el seu consentiment i sense cap contrapartida a nivell directiu. Com a màxim, tan sols estaven disposats a pagar al Sr. Carreras una quantitat en metàl·lic com a indemnització, cosa totalment inacceptable per a ell*⁶³⁷.

Cal tenir també en compte un altre factor. Si fins feia poc semblava que qualsevol gestió parlamentària havia de passar per Camacho, el 8 de febrer de 1881, és a dir, l'endemà de la reunió on es produeix la ruptura entre ambdós grups, es confirma el canvi de govern, substituint Sagasta en la presidència del Govern a Cánovas. S'obria així un període de renovació d'autoritats a tots nivells, que havia d'incloure també les Corts. Amb un Govern liberal fusionista i la perspectiva d'eleccions als següents mesos, era poc probable que els Godó estiguessin disposats a recolzar la candidatura de Camacho, si podien presentar-ne una de pròpia. Pensem, en aquest sentit, que l'1 d'aquest mateix mes de febrer de 1881, els germans Godó (Carles i Bartomeu) havien publicat el primer número de *La Vanguardia*.

S'inicia un període de dura competència entre ambdós sectors, amb nombroses gestions d'uns i altres per promocionar els respectius projectes. El sector Bové & Artés convoca una reunió a Igualada, amb representants d'alguns ajuntaments, en la que aconsegueixen el suport d'aquests⁶³⁸. L'Ajuntament d'Igualada, edita el mateix febrer de 1881 un manifest en el que s'al·ludeix a la rivalitat entre ambdós projectes ferroviaris: *Dos distintas empresas se proponen construir un ferro-carril económico que tiene un mismo punto de partida y debe seguir un mismo trazado y como no es posible que el Gobierno, dada la legislación vigente, pueda otorgar dos concesiones iguales, es muy aventurado asegurar cuál de las dos obtendrá en definitiva dicha concesión*⁶³⁹. Fixem-nos que el manifest situava ambdós projectes en igualtat de condicions pel que feia a tramitacions de la concessió, tot i que el projecte Camacho & Carreras ja en tenia una, a la que sols calia canviar el traçat, mentre que el projecte Bové & Artés l'única autorització que havia aconseguit fins aleshores era l'administrativa per fer els estudis tècnics.

En aquest context, i per acabar de complicar la situació, apareixen dos projectes més que pretenien unir Igualada amb la xarxa ferroviària general. Un és el promocionat per Adolfo León de Cortes, de Madrid, que obté autorització de la Direcció General d'Obres Públiques per fer els estudis d'una línia entre Martorell (enllaç amb la línia Barcelona-Tarragona), Esparreguera, Collbató, Capellades, Igualada, Santa Coloma de Queralt i enllaços amb la línia Barcelona-Saragossa i amb el projectat ferrocarril del Noguera Pallaresa. Aquest és un projecte que no tira endavant. L'altre és el promocionat per Tomàs Martí, que pretenia construir un ferrocarril de Barcelona a Igualada i, des d'allí, un ramal a Valls i l'altre a enllaçar amb el ferrocarril del Noguera-Pallaresa, projecte extremadament ambiciós, que s'allarga un tant en el temps i que tampoc no arriba a reeixir.

El sector Camacho & Carreras, després de la inèrcia dels darrers mesos i esperonat per l'activitat dels seus rivals, s'afanya ara per tirar endavant amb la seva línia, aprofitant que era

637. TÉRMENS: "El ferrocarril ...", p.233.

638. Sobre aquesta reunió, inici efectiu de la ruptura entre ambdós grups promotors, veure *La Colmena de Igualada*. Periódico semanal científico, literario y defensor de los intereses de esta ciudad y su partido, suplement del 9-2-1881.

639. Arxiu Històric Comarcal d'Igualada, lligall 1893 A, núm. 1. Manifest *A los habitantes de Igualada*. Ayuntamiento Constitucional de Igualada. *Igualadenses*. Datat el 18-2-1881

l'únic que disposava d'una concessió legal. Pensa en una variació de l'itinerari, per dur l'extrem Sud de la línia a Martorell, enlloc de Sant Sadurní. El març de 1881, Santiago Carreras, industrial paperer d'Orpí i diputat provincial, que havia estat força identificat des del principi amb el projecte Camacho & Carreras, compra la concessió. Encarrega nous estudis i arriba a la conclusió que és preferible el traçat fins Sant Sadurní: era més curt i, per tant, més barat de construir, i, sobretot, no calia variar la concessió.

L'abril, en un context polític plenament favorable als Godó, el governador civil de Barcelona, Feliciano Herreros de Tejada, destitueix l'alcalde d'Igualada, Joan Boyer (que passa a ser regidor) i nomena en el seu lloc Ramon Sistaré, home de confiança dels Godó, definit per Camacho, en el document que més endavant adreça a la Comissió d'Actes del Congrés protestant per l'elecció de Godó com a *Alcalde mercenario de la casa del candidato Sor. Godó*⁶⁴⁰. Cal dir que Boyer havia donat suport anteriorment al projecte Camacho & Carreras, però que des del febrer s'havia mostrat més receptiu al projecte Bové & Artés. En qualsevol cas, al nou alcalde li estava reservada la missió de treballar a fons a les properes eleccions generals i els Godó prefereixen que ocupi aquest lloc clau algué de la seva plena confiança.

Els mesos següents i fins les eleccions d'agost, la rivalitat entre els projectes ferroviaris Camacho & Carreras, ara Serra & Camacho, i Bové & Artés, té una traducció en el terreny polític en les candidatures per a l'elecció pel districte d'Igualada a les Corts de Manuel Camacho, que figura com a conservador i que aspira a la reelecció, i de Bartomeu Godó, candidat liberal que aspira a desbancar el seu rival, tot aprofitant el nou context polític i presentant el projecte ferroviari alternatiu com a principal argument electoral. En plena *febre d'or*, qualsevol iniciativa ferroviària era perfectament creïble.

El 17 de juny, els membres més destacats del grup Bové & Artés arriben a Igualada i inicien una rocambolesca posada en escena, destinada a presentar la seva línia com a alguna cosa més que un simple projecte. Són rebuts per representacions de l'Ajuntament i de les corporacions locals. Per la tarda, surt de l'Ajuntament una comitiva, amb les autoritats municipals i els promotors del ferrocarril al capdavant, que es dirigeix a l'església de Santa Maria, on és rebuda per alguns sacerdots vestits de solemnitat i encapçalats pel seu rector, Antoni Montaner, a qui prèviament s'havia nomenat president honorari de la Junta Consultiva del projecte ferroviari Igualada-Martorell. Tots plegats s'adrecen a uns terrenys pels que suposadament havia de passar el ferrocarril i allí es pronuncien discursos i es fa la solemne inauguració i benedicció de les obres d'un ferrocarril que no tenia ni plànols del seu trajecte, ni tan sols sol·licitud de concessió legal. El diputat conservador Saturnino Esteban Collantes, quan més endavant impugna al Congrés l'acta de Bartomeu Godó, titlla aquesta inauguració de *carnavalesca ceremonia*⁶⁴¹. Aquest diputat il·lustra amb precisió el simulacre d'obres que es realitza durant l'acte d'inauguració: *Y con efecto, dentro de una o dos propiedades particulares se introdujeron cuadrillas de obreros que removieron tierras, que hicieron creer a aquellos cándidos electores que las obras se empezaban, y de cuando en cuando de oía el ruido de un barreno*. De la inauguració, es passa al teatre, on es repeteixen els discursos, les promeses i l'entusiasme general. Per la nit, s'organitza un ball de gala al Casino del Recreo.

640. Archivo del Congreso de los Diputados. Serie documentación electoral. Legajo 89/expediente nº 8: "Barcelona 1881". Núm. 328: Igualada, Barcelona. D. Bartolomé Godó y Pié. Document signat per Manuel Camacho y Fernández i datat a Madrid, 26-9-1881. El document sencer es troba reproduït a l'apèndix núm. 19.

641. DSC, legislatura de 1881-82, 17-10-1881, núm. 23, p.497-498. Veure també RANZATO: *El caciquisme ...*, p.18.

Santiago Serra, nou concessionari de l'altra línia, junt amb Camacho, candidat a diputat a Corts, denuncien al governador civil l'inici il·legal de les obres per part de la companyia rival. El governador, però, no els fa gaire cas. Segons la valoració de Camacho, en el document esmentat: *dicha autoridad no solamente no hizo caso de la queja ni mandó suspender esas obras que no eran más que un medio de coacción, sino que alentó a los audaces factores de tamaño atropello*⁶⁴². Per això plantegen directament les seves queixes al Ministre de Foment, que tampoc no adopta cap mesura: *el Ministro de Fomento tampoco contestó nada, ni tomó medida ni providencia alguna para poner a cubierto de los perjuicios consiguientes los derechos que correspondían al concesionario*. La maquinària político-administrativa jugava a favor dels Godó.

Serra introdueix en el traçat de la línia de Sant Sadurní les modificacions indicades per la JCCCP, deixant-lo a punt de començar a construir. Edita a principis d'agost una completa memòria explicativa del projecte, que constitueix alhora la principal argumentació electoral que pot presentar Manuel Camacho en defensa de la seva candidatura. En aquesta memòria, Serra té paraules dures per al projecte rival: *ni un kilogramo de mercancías, ni un solo viajero puede quitarnos la construcción de este titulado ferrocarril que en nuestro concepto no se terminará, si bien podrá costar algún dinero a los que sin completo conocimiento de causa se interesen en su construcción*⁶⁴³. En la memòria, es denuncia que s'està començant a construir il·legalment i sense plans d'estudi previs ni autorització del Ministeri de Foment el ferrocarril Igualada-Martorell. S'analitza també els inconvenients del traçat previst per la companyia rival, tot considerant que ha de travessar accidents geològics més adversos, pel que les seves taxes hauran de ser més cares. A més, a La Pobla de Claramunt i Capellades, les estacions previstes es troben separades de la població i a l'altre costat del riu Anoia, fet que dificultarà més la seva utilització.

Ambdós candidats intenten atraure electors, utilitzant com a reclam els respectius projectes ferroviaris. Godó disposa de l'important Ajuntament d'Igualada, mentre que Camacho es fa fort a Capellades, municipi més beneficiat pel seu projecte que per l'altre.

El 20 d'agost, el dia abans de les eleccions, els promotors del sector Bové & Artés, convoquen els electors d'Igualada a una reunió a l'Ajuntament, en la que, després de desautoritzar el projecte rival, aposten pel seu propi projecte i per la candidatura de Godó.

Els Godó, però, combinen la persuasió als electors utilitzant el reclam del ferrocarril, amb el frau. Així, en la composició de les meses electorals, falsifiquen signatures d'electors, incloses les d'alguns difunts recents, per proposar homes de la seva confiança. Esteban Collantes, en el seu mateix discurs d'impugnació de l'acta de Godó al Congrés, es refereix amb ironia a aquestes falsificacions:

(...) comprendiendo los elementos oficiales en el distrito de Igualada que la elección de interventores no podía dar ningún resultado favorable al Gobierno, *inter vivos*, acudieron a los muertos; y en efecto, los difuntos acudiendo a este patriótico llamamiento, salieron de sus tumbas para recordar a los constitucionales, no que eran polvo y que en polvo habían de convertirse, sino que eran constitucionales y como constitucionales habían de portarse. Los elementos oficiales, aprovechando esta resurrección oportuna y dando al sufragio una extensión en cuya comparación el universal es restringido, hicieron que votasen no sólo los respetables cadáveres del distrito, sino también los de los alrededores⁶⁴⁴.

642. Archivo del Congreso de los Diputados. Serie documentación electoral. Legajo 89/expediente nº 8: "Barcelona 1881". Núm. 328.

643. FERROCARRIL DE IGUALADA A SAN SATURNINO DE NOYA: *Memoria descriptiva* ..., p.24.

644. DSC, legislatura de 1881-82, 17-10-1881, núm. 23, p.497.

A més d'assegurar-se membres de les meses electorals afins, els Godó aconseguen també la destitució d'alcaldes d'alguns pobles i de jutges municipals, en algun cas fins i tot abans de prendre possessió del càrrec, i la seva substitució sempre amb personatges addictes. Segons denuncia Camacho a la Comissió d'Actes del Congrés, el governador civil de Barcelona hauria amenaçat els alcaldes amb la suspensió o fins i tot amb el processament *si no se prestaban ciegamente a apoyar al candidato ministerial Señor Godó*⁶⁴⁵.

El mateix dia de les eleccions, en algunes seccions els partidaris dels Godó varen donar als electors afins la consigna de votar a primera hora. Un cop dipositats els sufragis dels electors addictes, els seguidors dels Godó avancen l'hora dels rellotges i tanquen els col·legis, deixant sense votar molts dels electors de Camacho. D'altra banda, es va fer servir una altra vegada el recurs de fer votar els difunts, en un episodi que Esteban Collantes titlla al Congrés de *Danza Macabre*, afegint, amb la seva fina ironia, que a aquest pas, aviat serà possible que a la Cambra s'hi assegui un representant dels difunts⁶⁴⁶. En altres seccions, no es permet la presència dins dels col·legis electorals de notaris interventors de Camacho i es fa l'acte de l'escrutini a porta tancada.

El tema del ferrocarril també es troba present el dia de l'elecció. Segons Camacho, el simulacre de treballs de construcció s'hauria mantingut durant les eleccions: *durante los días de la elección han colocado tres cuadrillas o brigadas de 100 o más jornaleros frente a las 3 secciones principales del Distrito disparando barrenos para demostrar que ellos y sólo ellos, iban a llevar a cabo las obras del ferro-carril*⁶⁴⁷.

El resultat d'aquestes eleccions dóna 735 vots a Godó i 210 a Camacho, que aconseguix guanyar a Capellades. Tot i les protestes de la minoria conservadora i del candidat derrotat davant de la Comissió d'Actes del Congrés, l'elecció de Godó per Igualada es dóna per vàlida i aquest personatge pot prendre possessió del seu escó.

D) Gestions de les dues companyies rivals a les Corts de 1881-84.

La primera iniciativa parlamentària de les Corts de 1881-84 relacionada amb el ferrocarril d'Igualada, ve del sector Serra & Camacho. Es tracta de la petició de la concessió d'un ferrocarril entre Igualada, Santa Coloma de Queralt i Tàrrrega, que seria la continuació del ferrocarril d'Igualada a Sant Sadurní d'Anoia, aconseguint d'aquesta manera que la línia no fos sols un ramal de la de Barcelona a Tarragona sense sortida pel costat Nord, per passar a tenir dos enllaços, esdevenint així una via més directa entre Barcelona i Lleida. Com recordarem, ja des del principi, els promotors d'aquest projecte ferroviari havien estudiat la possibilitat d'allargar-lo fins Santa Coloma de Queralt. La continuació fins Tàrrrega, enllaçant allí amb la línia general de Barcelona a Lleida i Saragossa, estava continguda en el projecte no reeixit d'Adolfo León de Cortes.

Qui presenta la corresponent proposició de llei, però, no es cap diputat català, sinó Rafael Atard, diputat conservador per València, que signa tot sol. Atard presenta la proposició el 26

645. Archivo del Congreso de los Diputados. Serie documentación electoral. Legajo 89/expediente nº 8: "Barcelona 1881". Núm. 328.

646. DSC, legislatura de 1881-82, 17-10-1881, núm. 23, p.497.

647. Archivo del Congreso de los Diputados. Serie documentación electoral. Legajo 89/expediente nº 8: "Barcelona 1881". Núm. 328.

d'octubre de 1881, demanant la concessió a Santiago Serra del ferrocarril entre les poblacions esmentades⁶⁴⁸.

El propi Atard defensa la proposició. El ministre de Foment, José Luís Albareda, fa algunes observacions al projecte ferroviari i es pren en consideració la proposició. El 23 de novembre es forma la corresponent comissió, però aquest és el darrer tràmit d'aquesta proposició, ja que la comissió no arriba a nomenar president i secretari. La componen el mateix Atard, junt amb Antoni Mataró (Santa Coloma de Farners), el ja al·ludit Macià, Pere Antoni Torres (Gandesa), Enrique Orozco (Arenys de Mar), Saturnino Esteban Collantes (Palència), a qui recordarem com a impugnador de l'acta de Godó, i Daniel Rodríguez (La Corunya).

De la mateixa manera que Manuel Camacho havia anat a les Corts de 1879-81 amb la intenció prioritària de gestionar els afers relatius al ferrocarril patrocinat per ell, Bartomeu Godó fa ben bé el mateix. Ambdós tenen un nivell de participació en l'activitat del Congrés molt baixa i els respectius ferrocarrils constitueixen l'aspecte més rellevant d'aquesta.

Bartomeu Godó, doncs, es disposa a fer servir el seu escó de diputat per gestionar els afers del ferrocarril patrocinat per ell. El 5 de desembre de 1881 presenta una proposició de llei demanant la concessió a Cristòfor Castellfort i Rius d'un ferrocarril entre Igualada i Balaguer, que seria la continuació del ferrocarril d'Igualada a Martorell. Curiosament, no s'havia presentat encara la corresponent proposició de llei demanant la concessió d'aquest segon ferrocarril, pel que es demanava la continuació d'un tram no ja no aprovat, sinó ni tan sols amb els corresponents tràmits parlamentaris iniciats.

Cal aturar-se una mica en l'interès dels promotors del ferrocarril Igualada-Martorell en disposar d'una continuació en direcció Nord, que permetés un enllaç amb la línia general de Barcelona a Lleida i Saragossa, interès que coincideix, de fet, amb els promotors de l'altra companyia, com acabem de veure. Aquesta continuació orientada cap l'interior, responia a diferents necessitats que els orientats cap Barcelona, ja que també eren diferents ambdós tipus de mercats i la relació que Igualada hi mantenia. Si el tràfic amb Barcelona era inexcusable, per al transport (importació a Igualada) de productes de tota mena de consum immediat i d'utilització industrial, alhora que constituïa el principal mercat per als vins i esperits de la comarca, la zona interior (comarques de Lleida, Aragó, Navarra i Castella) constituïa el principal mercat de la producció industrial igualadina, alhora que un centre abastador de queviures i primeres matèries.

Els promotors del ferrocarril d'Igualada a Martorell, conscients de la importància del tràfic amb l'interior, havien encarregat un quadre estadístic per preveure el moviment de mercaderies en cas d'existir una via de comunicació apropiada. Segons aquest quadre, la zona interior absorbiria un 80% dels teixits de cotó, llana i fil, un 23% del paper, un 74% dels estampats i un 60% de les pastes de sopa⁶⁴⁹. D'aquí el seu interès en promocionar aquesta línia.

El trajecte proposat per Godó en la seva proposició, era coincident amb el que havia presentat Atard setmanes abans entre Igualada i Tàrrrega, per Santa Coloma de Queralt, però cercava a més una connexió amb el projecte de ferrocarril internacional del Noguera Pallaresa, amb l'audaç idea de tenir una segona via ferroviària entre el sud de França i

648. DSC, legislatura de 1881-82, 26-10-1881, ap. 2n al núm. 31.

649. AHCI, lligall 1882 A, núm. 4. Veure també TÉRMENS I GRAELLS, Miquel: "Aclarint un error: la burgesia igualadina i el ferrocarril al s. XIX", 1983.

Barcelona. Signaven també la proposició els ja esmentats Torres i Orozco, més Joaquim Marin (Berga), Pere Nolasc Gay (Tarragona), Manuel de Azcárraga (Solsona) i Francisco Martínez Brau (Balaguer)⁶⁵⁰.

Macià defensa la proposició i es pren en consideració. A la comissió trobem alguns dels signants de la proposició: Torres, que n'és el president, més Gay, junt amb Joan Fabra i Floreta (Girona), Joan Cañellas (El Vendrell), Antoni Ferratges (Granollers), Pedro Diz (Olot) i Teodor Baró (Barcelona).

La tramitació d'aquesta proposició, però, no aconsegueix completar tots els seus passos abans de la suspensió de les sessions del 30 de desembre, pel que ha d'esperar a la reobertura de les Corts. Després de produïda aquesta, el març de 1882, encara s'allarga en el temps la discussió del dictamen de la comissió. Finalment, aquest s'aprova sense debat el 16 de juny.

El projecte passa al Senat, on es forma la corresponent comissió, en la que trobem Ferran Puig, ara ja senador per Girona, Marià de la Pau Graells (SEBAP), Gabriel Baldrich (Tarragona) i Juan Jiménez Cuenca (Tarragona), junt amb altres senadors no representatius de districtes catalans. Aquesta comissió, però, no arriba al seu següent pas, que era l'emissió d'un dictamen.

Si el 5 de desembre Godó presentava la proposició de llei del ferrocarril Igualada-Balaguer, que havia de ser la continuació del d'Igualada a Martorell, el 27 del mateix mes presenta la proposició corresponent a aquest darrer ferrocarril, que era, al capdavant, l'objectiu prioritari de l'activitat del seu grup promotor. I, a diferència de l'anterior proposició, aquesta sí aconsegueix superar tots els tràmits parlamentaris i esdevenir llei de concessió.

En aquesta ocasió, és el ja al·ludit Ferratges qui signa la proposició en primer lloc. A més d'ell i de Godó, trobem com a signants Torres, Joan Fabra i Albert Bosch i Fustegueras (Roquetes), junt amb altres diputats no catalans. A la proposició es demana la concessió a Pere Bové d'un ferrocarril de via estreta entre Igualada i Martorell, enllaçant aquí amb la línia general⁶⁵¹.

Ferratges defensa la proposició, que es pren en consideració. A la comissió, trobem tres dels signants d'aquella, Ferratges, Torres i Albert Bosch, acompanyats d'altres diputats que ja ens han anat apareixent —Azcárraga, Gay, Diz— més Josep Bosch i Carbonell (Tortosa). El 22 de maig de 1882 s'aprova el seu dictamen sense debat. Igual que en alguns dels casos precedents, les Corts no tenen en compte en el moment d'atorgar una concessió que ja n'existia una altra vigent amb un itinerari similar.

Presideix la comissió del Senat el senador vitalici Telesforo Montejo, a qui hem vist amb ocasió dels ferrocarrils de Berga, i en ella sols trobem un senador electe per districtes catalans, Juan Jiménez, vist anteriorment. El 5 de juny s'aprova, també sense debat, el seu dictamen. El projecte esdevé la llei de concessió de 4-8-1882.

Cal dir que Godó intervé també en els tràmits parlamentaris de la concessió del Ferrocarril Transversal del Principat de Catalunya, que havia de passar per Igualada. Aquest projecte aconsegueix la seva llei de concessió, que duu data de 4-8-1882, qüestió que veurem a l'apartat corresponent. Tot i que aquest projecte tampoc no reeixirà, per aquestes dates des de l'Ajuntament d'Igualada, se'l veia com a un projecte viable.

650. DSC, legislatura de 1881-82, 5-12-1881, ap. 13è al núm. 63.

651. DSC, legislatura de 1881-82, 27-12-1881, ap. 6è al núm. 81.

Mentre Godó es mou al Congrés, gestionant directament la tramitació parlamentària dels projectes ferroviaris en els que tenia participació, Santiago Serra no es quedava quiet. Volia començar les obres aviat i allargar la línia fins Santa Coloma de Queralt i Tàrraga. La RO de 4-1-1882 contenia el plec de condicions de la llei de concessió, dos anys després d'aquesta. La de 20-1-1882 atorgava la concessió definitiva de la línia, encara a nom de Mariano Carreras, però ja com a ferrocarril normal i no com el ferrocarril econòmic que inicialment s'havia demanat. Finalment, la de 30-1-1882 aprovava el canvi en la titularitat de la concessió de Carreras a Serra.

El febrer, Serra formalitza la seva companyia com a FCC, amb una previsió de capital de 7 milions i mig de pessetes (45.075,91 euros). No obstant, per poder complir els requisits de la llei de concessió del seu ferrocarril, havia de fer un dipòsit de 175.000 pessetes (1.051,77 euros) de fiança abans del dia 20 del mateix mes. No ho va poder fer, perquè la companyia no reuní ni això. Durant 1882, Serra fa algunes gestions més, però no pot evitar l'incompliment de les condicions de la concessió. El projecte d'allargament de la línia fins Tàrraga tampoc no aconsegueix superar els tràmits parlamentaris. La RO de 28-4-1884 declarava caducada aquesta concessió.

Si el ferrocarril Igualada-Sant Sadurní no reeixia, el d'Igualada a Martorell semblava anar millor. Un cop aconseguida de les Corts la concessió, es formalitza la CFEIM el setembre de 1882, amb Bartomeu Godó com a un dels directius, se signava un contracte de construcció amb una empresa de la que Bové i Artés també n'eren els principals accionistes, i es començava les obres de debò. La companyia, però, va trobant diversos entrebancs, especialment pel que fa a les indemnitzacions dels propietaris afectats. El ritme d'obres s'alenteix durant 1883 per problemes financers i el gener de 1884 s'atura i no es reprèn fins força més endavant. Entre 1883 i 1884 hi ha un seguit d'embolics de compravenda, dels quals en surt Sebastià Artés en una triple condició de principal accionista de la companyia concessionària, de la companyia constructora i prestador de la seva pròpia companyia concessionària.

Encara dins d'aquestes mateixes Corts de 1881-84, hi ha un altre projecte ferroviari que convé ressenyar aquí, tot i que no es troba vinculat a cap dels dos projectes rivals esmentats fins ara, ja que el trajecte proposat és similar al que impulsa la CFEIM dos anys més tard com a continuació de la seva línia fins Barcelona. Es tracta del projecte de Francisco Fernández de la Vega i Manel Ferran i Esteba de construcció d'un tramvia des del lloc anomenat *El Puntarró*, a Martorell, i el Port de Barcelona, passant pel costat esquerre del Llobregat, amb un ramal fins Sant Martí de Provençals i un altre fins enllaçar amb el tramvia de Barcelona a Sant Andreu.

Aquest projecte pren forma en la proposició de llei presentada al Congrés el març de 1883 per Joaquim Planas i Borrell (Terrassa), més els ja al·ludits Macià, Joan Fabra i Josep Bosch, junt amb Víctor Balaguer (Vilanova i la Geltrú) i altres diputats no catalans⁶⁵².

Planas defensa la proposició, que es pren en consideració. A la comissió trobem, com ja és habitual en aquests casos, alguns dels signants de la proposició: Macià, que n'és el president, Planas i Borrell i Bosch i Carbonell, junt amb Godó, Orozco i Cañellas, tots ells vistos en anteriors gestions, i Isidre Boixader (Seu d'Urgell). Cal destacar, doncs, la presència de Godó en aquesta comissió, tot i que no queden clars els motius darrers que

652. DSC, legislatura de 1882-83, 19-3-1883, ap. 9è al núm. 70.

podia tenir el diputat per Igualada per intervenir en la tramitació d'aquest tramvia. Vejam-ho amb més deteniment.

Una primera explicació possible de la presència de Godó en l'anterior comissió, podria ser senzillament que en formés part de manera mecànica, de la mateixa manera que molts parlamentaris catalans afegixen la seva signatura a proposicions o formen part de comissions de projectes ferroviaris diversos per sintonia amb el grup de parlamentaris que en són els veritables promotors. Aquesta opció, però, sembla poc probable en el cas de Godó, atenent a què es tractava d'un projecte que podia tenir molt a veure amb l'avalat per ell, ja que permetia una continuació fins Barcelona de la línia d'Igualada prescindint de la TBF, i que els Godó es venien movent des de 1881 de manera molt calculada.

Una segona explicació seria que els promotors del ferrocarril Igualada-Martorell pretenguessin emparar el nou projecte, cercant una aliança amb els seus promotors de cara a establir una línia directa entre Igualada i Barcelona. Això també sembla poc probable, per diversos motius. En primer lloc, perquè si es tractés d'una continuació, la concessió es demanaria com a ferrocarril econòmic i no pas com a tramvia, de tal manera que una possible unió entre ambdues línies no hagués d'enfrontar-se als problemes burocràtics dels dos tipus de concessions. I, en segon lloc, a les Corts següents apareixen perfectament delimitats dos projectes ferroviaris entre Martorell i Barcelona: el mateix de Fernández de la Vega i de Ferran, que tornen a iniciar la tramitació, i el de la CFEIM, que presenta un projecte propi, clarament orientat a enllaçar amb el ferrocarril del que ja era concessionària.

La tercera explicació seria que Godó, pensant ja en un futur allargament de la línia fins Barcelona, intervingués a la comissió no pas per accelerar els seus treballs de cara a un dictamen ràpid i favorable, sinó més aviat per dificultar-lo tant com pogués.

Veient que la comissió no arriba a emetre el seu dictamen, tot i disposar de temps suficient abans de la suspensió de les sessions, la tercera possibilitat no sembla impossible.

E) La qüestió del ferrocarril a les eleccions de 1884.

Davant de les eleccions de 1884, ja no es planteja la rivalitat entre els dos projectes ferroviaris. El projecte Igualada-Sant Sadurní es trobava ja fora de circulació: la real ordre de caducitat arriba just l'endemà del dia de les eleccions. El projecte Igualada-Martorell, per la seva banda, tampoc no presentava una situació gaire bona, sobretot després dels tripijocs de Sebastià Artés i per l'aturada d'obres del gener d'aquest any.

En aquesta situació, Godó torna a presentar la seva candidatura liberal pel districte d'Igualada, tot i que aquest personatge sembla haver-se anat allunyant del projecte ferroviari a mesura que transcorria el temps. Enfront seu, el candidat conservador ja no és Manuel Camacho, que tenia poc que oferir a aquestes alçades al districte, sinó Francesc Gumà.

Gumà, que havia representat a les Corts de 1879-81 i 1881-84 el districte cubà de Matanzas, tenia al seu favor en un districte de les característiques d'Igualada, ansiós de connexió ferroviària amb la xarxa principal, el fet de ser el promotor d'un projecte ferroviari convertit en realitat, que havia permès a una població en una situació d'aïllament ferroviari com Vilanova i la Geltrú, la tan esperada connexió. Gumà apareix com a gerent d'una companyia que havia inaugurat un important tram ferroviari poc abans, que resolva el problema de comunicació de poblacions importants, i que pretenia construir una via pròpia fins Saragossa i Madrid.

D'altra banda, Gumà aspirava a continuar disposant d'una representació parlamentària directa, igual que altres directius de les companyies ferroviàries catalanes, tot i que, com hem vist, no acostumava a gestionar ell mateix els afers de la seva companyia, sinó que delegava aquesta gestió en Víctor Balaguer. Probablement ambdós personatges veuen en el districte d'Igualada més possibilitats per a aquestes eleccions en concret que en el de Matanzas.

La candidatura de Gumà, en el seu aspecte d'autor d'una sortida ferroviària per a Igualada, no va associada a intentar recuperar el projecte que fins aleshores havia estat vinculat a la candidatura conservadora de Camacho, perquè es tractava d'un projecte al mateix límit de la caducitat. Tampoc no va associada a intentar presentar un projecte alternatiu, tot aprofitant el seu prestigi com a promotor ferroviari, sinó que, paradoxalment, es presenta com a paladí del ferrocarril Igualada-Martorell, que havia promogut anys abans el seu adversari electoral, Bartomeu Godó. En aquest sentit, Gumà fa diversos tràmits a Madrid, a favor d'aquest ferrocarril, que són presentats pels conservadors d'Igualada com una mostra del que pot fer a favor del ferrocarril un home de les seves característiques.

La RO de 4-4-1884, en la que sembla que Gumà hi té alguna intervenció, contenia el plec de condicions de la concessió del ferrocarril d'Igualada a Martorell. Igual que en el cas del ferrocarril d'Igualada a Sant Sadurní, el plec de condicions arriba dos anys més tard que la llei de concessió.

En qualsevol cas, el resultat de les eleccions del 27 d'abril de 1884 al districte d'Igualada dona un total de 737 vots per a Gumà i 207 per a Godó.

Poc després de les eleccions, la RO d'1-5-1884 atorgava definitivament a Pere Bové la concessió de la línia Igualada-Martorell, completant així les disposicions del plec de condicions.

F) Gestions de projectes ferroviaris relacionats amb Igualada a les Corts de 1884-86.

La RO de 24-1-1885 aprovava el traspàs de la concessió del ferrocarril d'Igualada a Martorell de Pere Bové a la CFEIM, creada tres anys abans. Poc després d'aquesta real ordre, la companyia recupera la idea de Fernández de la Vega i de Ferran, que com recordarem, pretenien dos anys abans construir un tramvia entre Martorell i Barcelona, i es planteja la construcció d'un allargament de la seva línia fins aquesta darrera.

Aquest projecte pren cos en una proposició de llei presentada al Congrés el febrer de 1885. A diferència de la majoria de proposicions vistes fins ara, però, no va signada per un grup de diputats catalans, sinó per una barreja de diputats de districtes molt diversos. Aquests són Segismundo Moret (diputat per Orgaz, Toledo), el català Antoni Ferratges, Wenceslao Martínez (Pamplona) i Jovino Tuñón, que havia substituït Gumà en la representació del districte de Matanzas i a qui hem vist en la gestió de temes dels ferrocarrils de Berga. Cal dir que Gumà no apareix ni en aquesta ni en cap altra gestió directa relacionada amb els ferrocarrils d'Igualada. A la proposició de llei, es demana la concessió a la CFEIM d'una continuació de la seva línia fins Barcelona, passant per Sant Vicenç dels Horts i Sant Boi de Llobregat⁶⁵³.

Wenceslao Martínez defensa la proposició de llei, que es pren en consideració. Ja abans de la formació de la corresponent comissió, però, arriba al Congrés una exposició contrària al

653. DSC, legislatura de 1884-85, 4-2-1885, ap. 13è al núm. 81.

projecte de la JOPB, que presenta Josep Sert (diputat per Barcelona). No obstant, no arriba cap exposició de la TBF, que en canvi, sí que n'envia contra la proposició de llei de construcció del tramvia entre El Puntarró i Martorell. L'oposició de la TBF a aquest projecte ja l'hem vist en l'anàlisi d'aquesta companyia; el projecte de tramvia, reproduït en aquestes Corts, el veurem a continuació.

Presideix la comissió Moret, i en ella trobem Ferratges, junt amb Albert Camps (La Bisbal) i altres diputats no catalans. El 7 de març s'aprova el seu dictamen sense debat. Presideix la comissió del Senat Salvador Albacete (senador per Múrcia) i en formen part el marquès de Monistrol (vitalici), el baró de les Quatre Torres (Tarragona) i el comte de Casal (Girona), junt amb altres senadors no catalans. El 4 de maig s'aprova el seu dictamen, també sense debat. La llei resultant duu data de 30-5-1885. Aquest és un altre cas de ferrocarrils aprovats per les Corts tot i existir trajectes molt similars, en aquest cas per l'altre costat del Llobregat, però en ple funcionament.

La tramitació d'aquest projecte ferroviari, coincideix en el temps amb la d'un projecte similar. Es tracta del de Francisco Fernández de la Vega i Manuel Ferran, presentat el 1883 com a tramvia, i que ara es presenta amb una fórmula mixta de ferrocarril-tramvia. Aquest projecte, tot i presentar-se al Congrés en forma de proposició de llei abans que el de la CFEIM, no aconsegueix superar tots els seus tràmits parlamentaris.

Si la proposició de llei de la CFEIM es presenta el 4 de febrer de 1885, aquesta ho fa el 20 de gener. La signen Roc Labajos (Gràcia), Balaguer i Gustau de Bofill (Cervera). En ella es demanava la concessió als dos personatges esmentats d'un ferrocarril-tramvia entre El Puntarró (Martorell) i Barcelona, amb els ramals a Sant Martí de Provençals i a l'enllaç amb el tramvia de Barcelona a Sant Andreu. El trajecte principal sortia del Puntarró i passava pels municipis de Sant Andreu de la Barca, Pallejà, Molins de Rei, Sant Feliu de Llobregat, Sant Joan Despí, Cornellà, L'Hospitalet, La Bordeta, Sants i Barcelona, a l'extrem de mar de l'avinguda Paral·lel. El primer ramal havia de sortir de Creu Coberta, recórrer tota la Gran Via i arribar a Sant Martí de Provençals. El segon, sortiria de l'extrem de mar de la línia, resseguiria el Port de Barcelona i la façana marítima de la ciutat, enllaçant amb el tramvia de Barcelona a Sant Andreu de Palomar⁶⁵⁴.

El discurs de suport va a càrrec de Labajos, que intervé el dia 24 de gener, és a dir, encara abans que l'altra companyia presentés el seu projecte. Es pren en consideració i es forma la corresponent comissió el 4 de febrer, el mateix dia de la presentació de l'altra proposició. La componen els tres diputats catalans que la signaven: Balaguer, que és el president, Labajos i Bofill, junt amb José Álvarez Mariño (Vilademuls), Marià Pons (Tarragona) i altres diputats no catalans.

També aquí hi ha exposicions contràries al projecte. Teodor Baró i Frederic Nicolau, ambdós diputats per Barcelona, presenten respectivament la de la TBF, esmentada anteriorment, i de l'Ajuntament de Barcelona. La primera d'aquestes exposicions s'oposava a la construcció d'un tram coincident amb el seu, mentre que la segona s'oposava als ramals dins de la ciutat. També hi ha exposicions favorables al projecte, que presenten Roc Labajos i Teodor González (Tarragona). Es tracta de propietaris i ajuntaments del Baix Llobregat, directament beneficiats pel traçat d'aquest projecte.

654. DSC, legislatura de 1884-85, 20-1-1885, ap. 7è, núm. 70.

A partir d'aquí, el projecte de la CFEIM passa al davant: el 7 de març el Congrés aprovava sense debat aquest dictamen. El 17 del mateix mes li toca el torn al projecte que ara ens ocupa, que també passa pel Congrés sense debat. Respecte la línia ja existent de la TBF, hi hauria no ja una nova línia paral·lela, sinó dues, gairebé coincidents entre elles pel costat esquerre del Llobregat, això més els tramvies del Baix Llobregat, atorgats a la SCM per la llei de concessió de 27-7-1883 (que veurem una mica més endavant), i que recorrien també part dels municipis del costat esquerre del riu.

Curiosament, aquest projecte es presenta abans al Senat que el de la CFEIM: el 20 de març enfront del 28 del mateix mes. El mateix dia, el 14 d'abril, es formen les dues comissions, amb cinc dels set membres que repeteixen en ambdós casos. En la del ferrocarril-tramvia, el president és el duc de Baena (José Ruíz Arana y Saavedra; senador vitalici) i en forma també part el baró de les Quatre-Torres, que és un dels senadors que repeteix a ambdues comissions.

Mentre el primer projecte s'aprova sense debat el 4 de maig, el segon no s'arriba a discutir. La comissió demana al Ministeri de Foment el projecte facultatiu i l'expedient amb les observacions que feia la Direcció General d'Obres Públiques. Aquesta documentació arriba al Senat i la comissió, després d'examinar-la, emet un dictamen favorable. Sobre aquest dictamen hi ha una esmena de Ferran Puig, en la que es condicionava l'aprovació al fet que no hi hagués cap altra concessió de tramvia o ferrocarril sobre el tram proposat⁶⁵⁵. El dictamen de la comissió, però, no s'arriba a posar a l'ordre del dia.

El darrer tema que apareix durant aquestes Corts, és la sol·licitud de pròrroga d'obres que fa la CFEIM per al ferrocarril Igualada-Martorell. L'Abril de 1885 Antoni Ferratges, sol, presenta la corresponent proposició de llei al Congrés⁶⁵⁶.

Dies després, Benigno Quiroga López Ballesteros (diputat per Lugo) defensa la proposició, en absència de Ferratges. Es pren en consideració i es forma la comissió, en la que trobem alguns dels diputats catalans que ja han anat apareixent fins aquí: Azcárraga, que n'és el president, Ferratges, Albert Camps, Álvarez Mariño i Labajos, junt amb dos diputats no catalans, entre els que cal esmentar Wenceslao Martínez (Pamplona), a qui ja hem vist en la proposició que demanava la construcció d'un ferrocarril Martorell-Barcelona com a perllongament de la línia de la CFEIM. El 21 de maig s'aprova el dictamen sense debat.

Presideix la comissió del Senat Salustiano Sanz (senador vitalici), i en ella sols trobem un senador electe per districtes catalans: Enrique de la Parrella (senador *cunero* per Lleida). El 15 de juny s'aprova aquest projecte sense debat. La llei resultant duu data de 10-11-1885.

Tot i aquesta pròrroga, el ferrocarril d'Igualada no aconseguirà ser una realitat fins uns quants anys més endavant, concretament el 1893, i de la mà d'altres promotors.

G) Participació dels parlamentaris catalans en gestions de les companyies enumerades.

El projecte ferroviari que hem anomenat primer Camacho & Carreras, després Serra & Camacho i, finalment, FCC, presenta durant aquest període dues demandes amb intervenció de parlamentaris catalans:

655. DSS, legislatura de 1884-85, 26-5-1885, ap. 1r al núm. 131.

656. DSC, legislatura de 1884-85, 29-4-1885, ap. 20è al núm. 137.

- 1) La concessió del ferrocarril econòmic Igualada-Sant Sadurní d'Anoia (Corts de 1879-81).
- 2) La proposició de concessió del ferrocarril Igualada-Tàrrrega (Corts de 1881-84).

El quadre 6.13 permet veure la intervenció dels parlamentaris catalans en aquestes gestions. Sols set d'ells intervenen en la tramitació d'aquestes dues demandes, ja que bona part dels que hi participen són d'altres districtes. Manuel Camacho, promotor del projecte, apareix com el parlamentari més actiu, amb un total de tres gestions, concentrades en un sol tema, ja que a les següents Corts ja no disposa de representació parlamentària. El segueix Fèlix Macià, gerent del FMSJA, a qui hem vist a l'apartat corresponent, amb dues gestions, situant-se al davant del grup en nombre total de demandes, amb dues. Entre els senadors catalans, hi ha una única intervenció de Ferran Puig.

Quadre 6.13: participació de parlamentaris catalans en gestions dels projectes ferroviaris de Camacho & Carreras, Serra & Camacho i FCC.

N	parlamentari	D.C	C	Corts	demanda	T.D	G.C	G.M	P.A	T. G
1	Camacho, Manuel	sí	D	1879-81	concessió Igualada-St. Sadurní	1	3	0	0	3
2	Macià, Fèlix	no	D	1879-81	concessió Igualada-St. Sadurní	2	2	0	0	2
			D	1881-84	projecte Igualada-Tàrrrega					
3	Castellet, Josep	no	D	1879-81	concessió Igualada-St. Sadurní	1	1	0	0	1
4	Mataró, Antoni	no	D	1881-84	projecte Igualada-Tàrrrega	1	1	0	0	1
5	Orozco, Enrique	no	D	1881-84	projecte Igualada-Tàrrrega	1	1	0	0	1
6	Puig, Ferran	no	S	1879-81	concessió Igualada-St. Sadurní	1	1	0	0	1
7	Tores, Pere Antoni	no	D	1879-81	projecte Igualada-Tàrrrega	1	1	0	0	1

N: número. **D.C:** directiu de la companyia. **C:** cambra (**D:** diputat, **S:** senador). **T.D:** total demandes. **G.C:** gestions a les Corts. **G.M:** gestions als ministeris o judicials. **P.A:** presència en actes de la companyia. **T.G:** total gestions. En negreta, els parlamentaris que són directius de la companyia.

L'únic parlamentari vinculat al projecte en qüestió, Manuel Camacho, intervé de manera molt decidida en la tramitació del projecte tramitat a les Corts en les que té representació parlamentària. Pel que fa als districtes representats pels parlamentaris que intervenen en gestions d'aquest projecte ferroviari, es tracta potser del cas amb una menor relació entre districtes directament afectats i intervencions parlamentàries: a banda del propi Camacho, diputat per Igualada, la resta no representen districtes afectats i, encara, bona part dels parlamentaris no representen ni tan sols districtes catalans, especialment al Senat.

El projecte Bové & Artés, després CFEIM, té durant aquest període quatre demandes en les que intervenen els parlamentaris catalans:

- 1) La proposició de concessió del ferrocarril Igualada-Balaguer (Corts de 1881-84).
- 2) La concessió del ferrocarril Igualada-Martorell (Corts de 1881-84).
- 3) La concessió del ferrocarril Martorell-Barcelona (Corts de 1884-86).
- 4) La pròrroga d'obres de 1885 (Corts de 1884-86).

El quadre 6.14 mostra l'activitat dels parlamentaris catalans en aquestes gestions. Un total de vint-i-sis d'ells intervenen en la tramitació d'aquestes demandes. Antoni Ferratges apareix amb rotunditat com el més actiu en tramitacions per a aquest projecte ferroviari, amb un total de vuit gestions, que corresponen a les quatre demandes presentades durant el període. El segueixen Pere Antoni Torres, amb quatre gestions corresponents a dues demandes, i Manuel Azcárraga, amb tres gestions, però amb tres demandes. Pel que fa als senadors, és un *cunero*, Juan Jiménez, el que es mostra més actiu, amb dues gestions, que corresponen a dues demandes.

L'únic directiu de la companyia demandant, Bartomeu Godó, intervé directament en els dos temes gestionats durant les Corts en les que té representació parlamentària. Igual que en el cas anterior, no hi ha una relació entre districtes afectats pels projectes ferroviaris i parlamentaris més actius en la gestió d'aquestes demandes, llevat del propi Godó, diputat per Igualada.

Quadre 6.14: participació de parlamentaris catalans en gestions del projecte ferroviari de Bové, Artés & CFEIM.

N	parlamentari	D.C	C	Corts	demanda	T.D	G.C	G.M	P.A	T. G
1	Ferratges, Antoni	no	D	1881-84	proposició Igualada-Balaguer	4	8	0	0	8
			D	1881-84	concessió Igualada-Martorell					
			D	1884-86	concessió Martorell-Barcelona					
			D	1884-86	pròrroga Igualada-Martorell					
2	Torres, Pere Antoni	no	D	1881-84	proposició Igualada-Balaguer	2	4	0	0	4
			D	1881-84	concessió Igualada-Martorell					
3	Azcárraga, Manuel	no	D	1881-84	proposició Igualada-Balaguer	3	3	0	0	3
			D	1881-84	concessió Igualada-Martorell					
			D	1884-86	pròrroga Igualada-Martorell					
4	Gay, Pere Nolasc	no	D	1881-84	proposició Igualada-Balaguer	2	3	0	0	3
			D	1881-84	concessió Igualada-Martorell					
5	Camps, Albert	no	D	1884-86	concessió Martorell-Igualada	2	2	0	0	2
			D	1884-86	pròrroga Igualada-Martorell					
6	Diz, Pedro	no	D	1881-84	proposició Igualada-Balaguer	2	2	0	0	2
			D	1881-84	concessió Igualada-Martorell					
7	Fabra, Joan	no	D	1881-84	proposició Igualada-Balaguer	2	2	0	0	2
			D	1881-84	concessió Igualada-Martorell					
8	Godó, Bartomeu	sí	D	1881-84	proposició Igualada-Balaguer	2	2	0	0	2
			D	1881-84	concessió Igualada-Martorell					
9	Jiménez, Juan	no	S	1881-84	proposició Igualada-Balaguer	2	2	0	0	2
			S	1881-84	concessió Igualada-Martorell					
10	Bosch i F. Albert	no	D	1881-84	concessió Igualada-Martorell	1	2	0	0	2
11	Macià, Fèlix	no	D	1881-84	proposició Igualada-Balaguer	1	2	0	0	2
12	Álvarez Mariño, José	no	D	1884-86	pròrroga Igualada-Martorell	1	1	0	0	1
13	Baldrich, Gabriel	no	S	1881-84	proposició Igualada-Balaguer	1	1	0	0	1
14	Baró, Teodor	no	D	1881-84	proposició Igualada-Balaguer	1	1	0	0	1
15	Bosch i Carbonell, J.	no	D	1881-84	concessió Igualada-Martorell	1	1	0	0	1
16	Cañellas, Joan	no	D	1881-84	proposició Igualada-Balaguer	1	1	0	0	1
17	Escrivà (Casal)	no	S	1884-86	concessió Martorell-Barcelona	1	1	0	0	1
18	Escrivà (Monistrol)	no	S	1884-86	concessió Martorell-Barcelona	1	1	0	0	1
19	Graells, M. de la P.	no	S	1881-84	proposició Igualada-Balaguer	1	1	0	0	1
20	Labajos, Roc	no	D	1884-86	pròrroga Igualada-Martorell	1	1	0	0	1
21	Marin, Joaquim	no	D	1881-84	proposició Igualada-Balaguer	1	1	0	0	1
22	Martínez Brau, F.	no	D	1881-84	proposició Igualada-Balaguer	1	1	0	0	1
23	Morenes (baró Q.-T.)	no	S	1884-86	concessió Martorell-Barcelona	1	1	0	0	1
24	Orozco, Enrique	no	D	1881-84	proposició Igualada-Balaguer	1	1	0	0	1
25	Parrella, E. de la	no	S	1884-86	pròrroga Igualada-Martorell	1	1	0	0	1
26	Puig, Ferran	no	S	1881-84	proposició Igualada-Balaguer	1	1	0	0	1

N: número. **D.C:** directiu de la companyia. **C:** cambra (**D:** diputat, **S:** senador). **T.D:** total demandes. **G.C:** gestions a les Corts. **G.M:** gestions als ministeris o judicials. **P.A:** presència en actes de la companyia. **T.G:** total gestions. En negreta, els parlamentaris que són directius de la companyia.

Pel que fa al projecte de Francisco Fernández i Manel Ferran, té una sola demanda, que cal comptabilitzar com a dues, ja que es tramita independentment a dues Corts diferents:

- 1) La proposició de concessió d'un tramvia entre El Puntarró (Martorell) i Barcelona (1881-84).
- 2) La mateixa proposició, en un segon intent (Corts de 1884-86).

El quadre 6.15 permet veure la participació dels parlamentaris catalans en la tramitació d'aquestes demandes. Quinze d'ells intervenen en un moment o altre. Roc Labajos és el que es mostra més actiu en la tramitació parlamentària d'aquestes demandes, amb quatre gestions, concentrades en un únic tema. El segueixen Víctor Balaguer i Josep Planas i Borrell, amb tres gestions cadascun. Balaguer és l'únic parlamentari que intervé en dues demandes, situant-se la resta sols en una. Sols intervé en aquestes gestions un senador català, el baró de les Quatre Torres.

Quadre 6.15: participació de parlamentaris catalans en gestions del projecte ferroviari de Francisco Fernández de la Vega i Manel Ferran i Esteba.

N	parlamentari	D.C	C	Corts	demanda	T.D	G.C	G.M	P.A	T. G
1	Labajos, Roc	no	D	1884-86	proposició El Puntarró-Barcelona-2	1	4	0	0	4
2	Balaguer, Víctor	no	D	1881-84	proposició El Puntarró-Barcelona-1	2	3	0	0	3
			D	1884-86	proposició El Puntarró-Barcelona-2					
3	Planas i Borrell, J.	no	D	1881-84	proposició El Puntarró-Barcelona-1	1	3	0	0	3
4	Bofill, Gustau de	no	D	1884-86	proposició El Puntarró-Barcelona-2	1	2	0	0	2
5	Bosch i Carbonell, J.	no	D	1881-84	proposició El Puntarró-Barcelona-1	1	2	0	0	2
6	Macià, Fèlix	no	D	1881-84	proposició El Puntarró-Barcelona-1	1	2	0	0	2
7	Álvarez Mariño, José	no	D	1884-86	proposició El Puntarró-Barcelona-2	1	1	0	0	1
8	Boixader, Isidre	no	D	1881-84	proposició El Puntarró-Barcelona-1	1	1	0	0	1
9	Cañellas, Joan	no	D	1881-84	proposició El Puntarró-Barcelona-1	1	1	0	0	1
10	Fabra, Joan	no	D	1881-84	proposició El Puntarró-Barcelona-1	1	1	0	0	1
11	Godó, Bartomeu	no	D	1881-84	proposició El Puntarró-Barcelona-1	1	1	0	0	1
12	González, Teodor	no	D	1884-86	proposició El Puntarró-Barcelona-2	1	1	0	0	1
13	Morenes (baró Q.-T.)	no	S	1884-86	proposició El Puntarró-Barcelona-2	1	1	0	0	1
14	Orozco, Enrique	no	D	1881-84	proposició El Puntarró-Barcelona-1	1	1	0	0	1
15	Pons, Marià	no	D	1884-86	proposició El Puntarró-Barcelona-2	1	1	0	0	1

N: número. **D.C:** directiu de la companyia. **C:** cambra (**D:** diputat, **S:** senador). **T.D:** total demandes. **G.C:** gestions a les Corts. **G.M:** gestions als ministeris o judicials. **P.A:** presència en actes de la companyia. **T.G:** total gestions.

Aquest projecte ferroviari no disposa d'una representació directa a les Corts. Igual que en els dos casos anteriors, tampoc no hi ha una correspondència entre districtes afectats i parlamentaris més actius.

Hi ha també alguns parlamentaris que executen gestions contràries a les companyies i/o promotors ferroviaris demandants, però en cap cas de manera significativa, com en el cas de la CFLRT.

D'altra banda, en la participació dels parlamentaris catalans en gestions per a aquestes tres promotors ferroviaris, hi ha nombrosos casos de duplicitat, no ja de demandants, sinó de projectes directament rivals. Així, Torres, Macià i Orozco apareixen alhora en les tramitacions dels projectes Igualada-Tàrraga i Igualada-Balaguer, mentre que Joan Fabra, Álvarez Mariño, Josep Bosch i el baró de les Quatre Torres ho fan en els projectes El Puntarró (Martorell)-Barcelona i Martorell-Barcelona.

6.2.4.12. Els Ferrocarriles Económicos de La Selva y Ampurdán.

La FELSA, constituïda a partir de les concessions ferroviàries de Teodor Merly en aquesta zona, compta a partir de 1882 amb la important representació parlamentària de Víctor Balaguer, a qui es nomena president de la companyia.

Cal dir que a més de les concessions atorgades a aquest promotor ferroviari, hi ha també diverses concessions de tramvies a la mateixa zona, tramitades per la via administrativa, pel

que les Corts no intervenen en cap cas. Així, la RO de 20-12-1876 atorgava a Mateu Mateu i Francesc Puig la concessió d'un tramvia de tracció animal entre l'estació de Sils i Santa Coloma de Farners; la de 9-1-1884 transferia aquesta concessió a la societat *Minas y Construcciones*. D'altra banda, la RO de 3-9-1882 atorgava a Francesc i Lluís Sallés la concessió d'un tramvia entre les mateixes poblacions, en un altre exemple de duplicitat de concessions. Finalment, la RO de 2-10-1884 concedia a August Pagès el tramvia Flaçà-Palamós, que quedava traspassat a la TBA a partir de la RO de 27-2-1885.

Centrant-nos en el sector Teodor Merly & FELSA, planteja durant el període analitzat diverses demandes, tant de concessions, com de modificacions de traçat i exempcions aranzelàries.

La primera d'aquestes demandes, és la concessió d'un ferrocarril entre Caldes de Malavella i Figueres, que es tramita simultàniament per la via parlamentària i administrativa. Pel que fa a la primera via, a finals de 1876 un grup de diputats catalans presenta la corresponent proposició de llei al Congrés. La signen Albert Quintana (Torroella de Montgrí), Josep Florejachs (Olot), Víctor Balaguer (Vilanova i la Geltrú), Pere Bosch i Labrús (Vic) i Constancio Gambel (Seu d'Urgell), més dos diputats no catalans. Aquest ferrocarril, que enllaçaria amb la línia general de Barcelona a França de la TBF al seu origen i final, passaria també per les poblacions de Palamós, Palafrugell i Torroella de Montgrí⁶⁵⁷.

Aquesta proposició es presenta amb la legislatura ja molt avançada, pel que no aconsegueix superar cap dels següents tràmits parlamentaris i tampoc no es reproduïx a la següent. La via administrativa, en canvi, dóna com a resultat la RO de 25-9-1877, que atorgava a Teodor Merly la concessió d'un ferrocarril entre Caldes de Malavella i Sant Miquel de Fluvià amb un ramal a Sant Feliu de Guíxols, i passant per un trajecte similar, que incloïa les poblacions de Llagostera, Palamós i Torroella de Montgrí. L'extrem Nord de la línia enllaçava igualment amb la de la TBF, però a una població diferent.

Cap a finals de les Corts de 1876-79, una nova proposició de llei ve a demanar exempcions aranzelàries a la importació del material necessari per a la construcció d'aquest ferrocarril. En aquesta ocasió, es presenta en primer lloc al Senat, fet no gaire habitual en aquesta mena de tramitacions. La signen Josep Maluquer (Lleida), Juan Moreno Benítez (Girona), el baró de les Quatre Torres (Tarragona); i un quart senador: Telesforo Montejo⁶⁵⁸. Cal dir que Maluquer presenta aquesta proposició al mateix temps que una altra, demanant una pròrroga per al ferrocarril de Lleida a Pont de Rei, qüestió que veurem una mica més endavant.

Maluquer defensa la proposició, que es pren en consideració. Es forma la corresponent comissió, en la que retrobem Maluquer i Moreno Benítez, junt amb Ramon Estruch, que n'és el president, Manuel Torrecilla de Robles (Tarragona) i altres senadors no representants de districtes catalans. El 16 de juliol de 1878 s'aprova el dictamen d'aquesta comissió sense debat.

El projecte aprovat pel Senat entra al Congrés poc abans de la suspensió de les sessions, pel que no es forma la comissió fins mesos més tard, un cop reiniciades les sessions. La presideix Rafael Cabezas (Trempl), i en formen part Pau Turull (Terrassa), Enrique Orozco (Berga) i altres diputats no catalans. El 17 de desembre s'aprova el dictamen sense debat.

657. DSC, legislatura de 1876-77, 21-12-1876, ap. 12è al núm. 151.

658. DSS, legislatura de 1878-79 [DSS: 1878], 17-6-1878, núm. 62, p.1176 (primera lectura).

Ara bé, aquest projecte no rep l'aprovació definitiva de les Corts, pel que la clausura de la legislatura i, amb ella, de les Corts de 1876-79, impedeix que el projecte esdevingui llei.

A les següents Corts, un grup de diputats catalans reprèn aquesta qüestió, a la que n'afegeixen d'altres. El novembre de 1879, Narcís Pagès (Torroella de Montgrí), José Álvarez Mariño (Vilademuls), Antoni Sedó (Sant Feliu de Llobregat), Albert Bosch i Fustegueras (Roquetes) i el ja al·ludit Balaguer, presenten una proposició de llei en la que s'esmenta el tràmit inacabat de les Corts anteriors, alhora que es proposa novament les exempcions aranzelàries, però aquest cop junt amb una modificació de l'amplada de la via, que permetés passar de ferrocarril ordinari a econòmic, un canvi de traçat, substituint Caldes de Malavella per Santa Coloma de Farners i Sant Miquel de Fluvià per Figueres, i un allargament de la línia fins Castelló d'Empúries, així com la declaració de servei general⁶⁵⁹.

Aquesta proposició no segueix la seva tramitació habitual, sinó que queda en suspens durant alguns mesos. El febrer de 1880, uns quants diputats catalans presenten al Congrés una proposició de llei similar i es formarà una comissió per atendre ambdues proposicions. Aquesta segona proposició, es presenta alhora que la de concessió al mateix Merly d'un ferrocarril econòmic entre Blanes i Girona, qüestió que veurem tot seguit, i comptava amb les signatures de Pere Antoni Torres (Tarragona), Josep Castellet (Valls), Eduard Reig (Manresa), Albert Camps (La Bisbal), el ja al·ludit Turull i altres diputats no catalans. En ella es demanava l'exempció de drets aranzelaris, el canvi a ferrocarril econòmic, tot aprofitant les carreteres de l'Estat en el tram Llagostera-Figueres, junt amb el canvi de traçat de l'anterior proposició, que cal situar en combinació amb la proposició de concessió del ferrocarril Blanes-Girona⁶⁶⁰.

Torres defensa la proposició. Després d'unes observacions del ministre de Foment, Fermín Lasala, es pren en consideració. La comissió que es forma, fusiona ambdues proposicions en un sol tema. La componen Pelagi de Camps (Girona), que n'és el president, Francesc López Fabra (Barcelona), el ja al·ludit Pagès i altres diputats no catalans.

Fins el 4 de juny següent aquesta comissió no emet el seu dictamen. En ell, s'admetia una part del canvi de traçat, consistent en l'allargament fins Castelló d'Empúries i l'acabament de la línia a Figueres enlloc de Sant Miquel de Fluvià. S'admetia també el pas a ferrocarril econòmic, però no l'aprofitament de carreteres de l'Estat. Tampoc no s'admetia les exempcions aranzelàries. El 8 de juny s'aprova sense debat.

Presideix la comissió del Senat el comte de Torre-Mata (Lleida), i en ella trobem els ja esmentats Maluquer i Estruch, junt amb el marquès de Palmerola (vitalici) i altres senadors no catalans. El 19 del mateix mes s'aprova el dictamen sense debat. La llei resultant duu data de 6-8-1880.

Com hem vist, al mateix temps que es presentava al Congrés la segona proposició de llei relativa a les exempcions duaneres i canvi de traçat, se'n presentava una altra demanant la concessió al mateix Teodor Merly d'un ferrocarril econòmic entre Blanes i Girona. Signaven aquesta proposició Torres, Castellet, Turull i Reig, que també signaven la proposició que es presenta simultàniament, junt amb altres diputats no catalans. El trajecte proposat seria: estació de Blanes, Lloret de Mar, Llagostera, Cassà de la Selva i Girona⁶⁶¹.

659. DSC, legislatura de 1879-80, 18-11-1879, ap. 7è al núm. 61.

660. DSC, legislatura de 1879-80, 27-2-1880, ap. 7è al núm. 112.

661. DSC, legislatura de 1879-80, 27-2-1880, ap. 6è al núm. 112.

Torres defensa la proposició, que es pren en consideració. Formen la comissió Castellet, que també signava la proposició, Orozco i Pagès, que ja ens han aparegut en anteriors gestions, tot i que el primer representa ara el districte d'Arenys de Mar enlloc del de Berga, junt amb Joaquim Bañeres (Balaguer), que presideix la comissió, Josep Ferrer i Forés (Gandesa) i altres diputats no catalans. El 8 de juny de 1880 el Congrés aprova sense debat el dictamen d'aquesta comissió.

Presideix la comissió del Senat Ramon Estruch, que ja ens ha aparegut en anteriors gestions, i en ella trobem també el marquès de Ciutadilla (Barcelona), Joaquim Maria Paz (SEBAP), Ferran Puig (Barcelona) i altres senadors no catalans. El 19 de juny s'aprova sense debat el dictamen d'aquesta comissió. És la llei de 10-9-1880.

Encara dins d'aquesta mateixa legislatura de 1879-80, hi ha una altra proposició de llei relacionada amb projectes ferroviaris d'aquesta zona. Es tracta de la que presenten el maig de 1880 els ja al·ludits Castellet i Balaguer, junt amb altres diputats no catalans, demanant la concessió a Joan Lluhí d'un ferrocarril entre Blanes i Flaçà⁶⁶². Aquesta proposició, però, no arriba ni tan sols al seu següent tràmit parlamentari, que era la seva eventual defensa i presa en consideració.

A partir d'aquí ja no hi ha més gestions a les Corts relacionades amb projectes ferroviaris d'aquesta zona. Teodor Merly encara intenta per la via administrativa un nou canvi de traçat per al seu ferrocarril. Així, el novembre de 1881 adreça una sol·licitud al Ministeri de Foment, demanant autorització per construir un ferrocarril econòmic entre Castell d'Aro i Figueres, per la costa, que seria una reforma del seu primitiu projecte Caldes de Malavella-Sant Miquel de Fluvià (després, Figueres). Aquesta sol·licitud, però, no aconsegueix els seus objectius. La RO de 14-3-1883 reconeixia el canvi de concessió del ferrocarril econòmic Caldes de Malavella-Figueres de Teodor Merly a la FELSA.

El promotor ferroviari Teodor Merly i després la FELSA, presenten durant aquests anys quatre demandes en les que intervenen parlamentaris catalans:

- 1) Proposició de concessió Caldes de Malavella-Figueres (Corts de 1876-79).
- 2) Proposició d'exempció de drets aranzelaris (Corts de 1876-79).
- 3) Llei de canvi de traçat i de pas a ferrocarril econòmic (Corts de 1879-81).
- 4) Concessió del ferrocarril econòmic Blanes-Girona (Corts de 1879-81).

El quadre 6.16 permet veure la participació dels parlamentaris catalans en la tramitació d'aquestes demandes. Fins a trenta d'ells intervenen en aquestes gestions. El senador Josep Maluquer i el diputat Pere Antoni Torres són els que es mostren més actius, amb un total de quatre gestions cadascun, que es corresponen a dues demandes. En nombre de demandes, se situen al davant el senador Ramon Estruch i el diputat Pau Turull, amb tres cadascun. Com es pot veure, doncs, en aquesta ocasió alguns senadors catalans tenen una activitat comparable a la dels diputats, enlloc de situar-se per sota, com en les anteriors ocasions.

L'únic directiu de la FELSA amb representació parlamentària, Víctor Balaguer, accedeix al primer d'aquests càrrecs el 1882, en unes dates en les que la companyia ja no planteja cap demanda a les Corts, pel que no es pot comptabilitzar les seves intervencions en aquest sentit. Les que practica a les de Corts de 1876-79 i 1879, que sumarien dues gestions i dues demandes, serien encara sense vinculació directa amb la companyia.

662. DSC, legislatura de 1879-81, 3-5-1880, ap. 24è al núm. 156.

Quadre 6.16: participació de parlamentaris catalans en gestions de Teodor Merly & FELSA.

N	parlamentari	D.C	C	Corts	demanda	T.D	G.C	G.M	P.A	T. G
1	Maluquer, Josep	no	S	1876-79	exempcions duaneres	2	4	0	0	4
			S	1879-81	exempcions & canvi de traçat					
2	Torres, Pere Antoni	no	D	1879-81	exempcions & canvi de traçat	2	4	0	0	4
			D	1879-81	concessió Blanes-Girona					
3	Estruch, Ramon	no	S	1876-79	exempcions duaneres	3	3	0	0	3
			S	1879-81	exempcions & canvi de traçat					
			S	1879-81	concessió Blanes-Girona					
4	Turull, Pau	no	D	1876-79	exempcions duaneres	3	3	0	0	3
			D	1879-81	exempcions & canvi de traçat					
			D	1879-81	concessió Blanes-Girona					
5	Castellet, Josep	no	D	1876-79	exempcions & canvi de traçat	2	3	0	0	3
			D	1879-81	concessió Blanes-Girona					
6	Pagès, Narcís	no	D	1879-81	exempcions & canvi de traçat	2	3	0	0	3
			D	1879-81	concessió Blanes-Girona					
7	Balaguer, Víctor	no	D	1876-79	proposició Caldes M.-Figueres	2	2	0	0	2
			D	1879-81	exempcions & canvi de traçat					
8	Orozco, Enrique	no	D	1876-79	exempcions duaneres	2	2	0	0	2
			D	1879-81	concessió Blanes-Girona					
9	Reig, Eduard	no	D	1879-81	exempcions & canvi de traçat	2	2	0	0	2
			D	1879-81	concessió Blanes-Girona					
10	Moreno B., Juan	no	S	1876-79	exempcions duaneres	1	2	0	0	2
11	Álvarez Mariño, José	no	D	1879-81	exempcions & canvi de traçat	1	1	0	0	1
12	Bañeres, Joaquim	no	D	1879-81	concessió Blanes-Girona	1	1	0	0	1
13	Bosch i F., Albert	no	D	1879-81	exempcions & canvi de traçat	1	1	0	0	1
14	Bosch i Labrús, Pere	no	D	1876-79	proposició Caldes M.-Figueres	1	1	0	0	1
15	Cabezas, Rafael	no	D	1876-79	exempcions duaneres	1	1	0	0	1
16	Camps, Albert	no	D	1879-81	exempcions & canvi de traçat	1	1	0	0	1
17	Camps, Pelagi	no	D	1879-81	exempcions & canvi de traçat	1	1	0	0	1
18	Despujol (Palmerola)	no	S	1879-81	exempcions & canvi de traçat	1	1	0	0	1
19	Ferrer i Forés, Josep	no	D	1879-81	concessió Blanes-Girona	1	1	0	0	1
20	Florejachs, Josep	no	D	1876-79	proposició Caldes M.-Figueres	1	1	0	0	1
21	Gambel, Constancio	no	D	1876-79	proposició Caldes M.-Figueres	1	1	0	0	1
22	López Fabra, F.	no	D	1879-81	exempcions & canvi de traçat	1	1	0	0	1
23	Morenes (baró Q.T.)	no	S	1876-79	exempcions duaneres	1	1	0	0	1
24	Paz, Joaquim Maria	no	S	1879-81	concessió Blanes-Girona	1	1	0	0	1
25	Puig, Ferran	no	S	1879-81	concessió Blanes-Girona	1	1	0	0	1
26	Quintana, Albert	no	D	1876-79	proposició Caldes M.-Figueres	1	1	0	0	1
27	Sedó, Antoni	no	D	1879-81	exempcions & canvi de traçat	1	1	0	0	1
28	Sentmemat (m. Ciut.)	no	S	1879-81	concessió Blanes-Girona	1	1	0	0	1
29	comte de Torre-Mata	no	S	1879-81	exempcions & canvi de traçat	1	1	0	0	1
30	Torreçilla, Manuel	no	S	1876-79	exempcions duaneres	1	1	0	0	1

N: número. **D.C:** directiu de la companyia. **C:** cambra (**D:** diputat, **S:** senador). **T.D:** total demandes. **G.C:** gestions a les Corts. **G.M:** gestions als ministeris o judicials. **P.A:** presència en actes de la companyia. **T.G:** total gestions.

Pel que fa a relació entre els districtes afectats i les intervencions dels parlamentaris, si bé hi ha algunes participacions dels representants d'aquells, els parlamentaris més actius en tramitacions d'aquests promotors ferroviaris no serien dels propis districtes afectats.

Quadre 6.17: participació de parlamentaris catalans en gestions del promotor Joan Lluhí.

N	parlamentari	D.C	C	Corts	demanda	T.D	G.C	G.M	P.A	T. G
1	Balaguer, Víctor	no	D	1879-81	proposició Blanes-Flaçà	0	1	0	0	1
2	Castellet, Josep	no	D	1879-81	proposició Blanes-Flaçà	0	1	0	0	1

N: número. **D.C:** directiu de la companyia. **C:** cambra (**D:** diputat, **S:** senador). **T.D:** total demandes. **G.C:** gestions a les Corts. **G.M:** gestions als ministeris o judicials. **P.A:** presència en actes de la companyia. **T.G:** total gestions.

Finalment, el quadre 6.17 deixa constància de la iniciativa parlamentària de proposició de llei de concessió a Joan Lluhí d'un ferrocarril Blanes-Flaçà, en la que intervenen únicament dos diputats catalans.

6.2.4.13. La *Sociedad de los Ferrocarriles Económicos del Bajo Llobregat*.

La SFEBL, que és el nom que adquireix la SCM per a la seva activitat ferroviària, no disposa durant aquests anys d'una representació parlamentària directa. Ramon Estruch, a qui hem vist ja en els apartats dedicats al BHC i FMSJA, és nomenat president honorari de la companyia el 1883, però en aquestes dates ja no desenvolupa el seu càrrec de senador per Barcelona.

L'únic tema plantejat durant aquests anys, és la concessió de la línia. Aquesta demanda pren cos en una proposició presentada al Congrés el febrer de 1882, amb les signatures d'Antoni Ferratges (Granollers), Fèlix Macià (Puigcerdà) i altres diputats no catalans. Aquesta línia es demana com a ferrocarril econòmic i presentava diversos ramals. L'itinerari principal era: Vallirana, Cervelló, La Palma de Cervelló, Sant Vicenç dels Horts, Santa Coloma, Sant Boi de Llobregat, Cornellà, L'Hospitalet, la Bordeta i Sants; es preveia també tres ramals, el primer, Sant Vicenç dels Horts, Pallejà, Sant Andreu de la Barca; el segon, Sant Boi, El Prat de Llobregat; i el tercer, Cornellà, Sant Joan Despí, Sant Feliu de Llobregat; i, a més, l'enllaç amb els altres ferrocarrils que anaven a Barcelona per la Gran Via i l'Avinguda del Paral·lel⁶⁶³. A l'apartat corresponent als ferrocarrils d'Igualada, ja hem vist els altres projectes relatius al Baix Llobregat. Tot i així, aquesta proposició continua amb la seva tramitació parlamentària.

Ferratges defensa la proposició i es pren en consideració. Es forma la comissió, en la que retrobem Macià, i en la que hi ha també Pere Nolasc Gay (Tarragona), José Álvarez Mariño (Vilademuls) i altres diputats no catalans. El 2 de febrer de 1883 s'aprova el seu dictamen sense debat.

El projecte aprovat pel Congrés passa al Senat, on es forma la corresponent comissió. La presideix el senador vitalici Josep Maluquer i compta amb la presència d'Enrique Ziburu (Lleida), Gabriel Baldrich (Tarragona) i altres senadors no representatius de districtes catalans.

Els dies següents arriba una exposició favorable a aquesta proposició, signada per alcaldes de municipis afavorits per la línia projectada. No la presenta, però, cap senador català, sinó Ricardo Medina (senador per Lugo).

La comissió emet un dictamen que en general és favorable al projecte, però inclou una variació, consistent en afegir el tràmit de la subhasta pública si es volia tenir dret a rebre subvencions. El 2 de juliol s'aprova sense debat aquest dictamen modificat.

El projecte, doncs, retorna al Congrés per al nomenament dels diputats que havien de formar part de la comissió mixta. De l'anterior comissió, repeteix Álvarez Mariño, que es veu acompanyat de Francesc d'Assís Madorell (Vilafranca del Penedès), Josep Bosch (Tortosa), Pere Bosch i Labrús (Vic) i Isidre Boixader (Seu d'Urgell). Presideix la comissió mixta el senador Maluquer i té com a secretari el diputat Álvarez Mariño. El Senat aprova sense debat el dictamen d'aquesta comissió el 18 de juliol, mentre que el Congrés ho fa el dia 20. La llei resultant duu data de 27-7-1883, confirmada per la RO de 6-10-1885.

663. DSC, legislatura de 1882-83, 8-2-1883, ap. 17è al núm. 38.

Aquesta societat presenta una única demanda durant aquests anys: la concessió de la seva línia del Baix Llobregat, que queda reflectida al quadre 6.18. Fins a onze parlamentaris catalans intervenen en la tramitació d'aquesta demanda. Els diputats Álvarez Mariño, Ferratges i Macià i el senador Maluquer són els parlamentaris que realitzen més gestions, amb dues. Com recordarem, no hi ha directius amb càrrec parlamentari. Pel que fa als parlamentaris que representen districtes pels que travessa la línia, senzillament no intervenen en cap gestió.

Quadre 6.18: participació de parlamentaris catalans en gestions de la SFEBL.

N	parlamentari	D.C	C	Corts	demanda	T.D	G.C	G.M	P.A	T. G
1	Álvarez Mariño, José	no	D	1881-84	concessió FC Baix Llobregat	1	2	0	0	2
2	Ferratges, Antoni	no	D	1881-84	concessió FC Baix Llobregat	1	2	0	0	2
3	Macià, Fèlix	no	D	1881-84	concessió FC Baix Llobregat	1	2	0	0	2
4	Maluquer, Josep	no	S	1881-84	concessió FC Baix Llobregat	1	2	0	0	2
5	Baldrich, Gabriel	no	S	1881-84	concessió FC Baix Llobregat	1	1	0	0	1
6	Bosch i Carbonell, J.	no	D	1881-84	concessió FC Baix Llobregat	1	1	0	0	1
7	Bosch i Labrús, Pere	no	D	1881-84	concessió FC Baix Llobregat	1	1	0	0	1
8	Boixader, Isidre	no	D	1881-84	concessió FC Baix Llobregat	1	1	0	0	1
9	Gay, Pere Nolasc	no	D	1881-84	concessió FC Baix Llobregat	1	1	0	0	1
10	Madorell, F. d'A.	no	D	1881-84	concessió FC Baix Llobregat	1	1	0	0	1
11	Ziburu, Enrique	no	S	1881-84	concessió FC Baix Llobregat	1	1	0	0	1

N: número. **D.C:** directiu de la companyia. **C:** cambra (**D:** diputat, **S:** senador). **T.D:** total demandes. **G.C:** gestions a les Corts. **G.M:** gestions als ministeris o judicials. **P.A:** presència en actes de la companyia. **T.G:** total gestions.

6.2.4.14. La *Compañía Reusense de Tranvías*

La següent societat a analitzar és la CRT, que planteja una única demanda durant aquests anys: la concessió d'un ferrocarril econòmic entre Reus i el Port de Salou. No disposa de cap directiu amb càrrec parlamentari.

Cal dir que hi ha una primera proposició de llei de març de 1885, que signa en solitari Marià Pons (diputat per Tarragona) demanant la concessió a Andreu Grau, de Reus, i Enric Bordons, de Barcelona, d'un ferrocarril entre Reus i Salou⁶⁶⁴. Aquesta proposició, però, no arriba a prendre's en consideració.

El juny següent, un grup de diputats catalans presenta una altra proposició al Congrés, demanant la concessió a la CRT d'un ferrocarril econòmic entre Reus i el Port de Salou. La signa el mateix Pons, junt amb Antoni Ferratges (Granollers), Víctor Balaguer (Vilanova i la Geltrú), Pere Bosch i Labrús (Vic), Josep Maria Planas i Casals (Vilafranca del Penedès); junt amb un sisè personatge: Arcadio Roda⁶⁶⁵.

Pons defensa la proposició, que es pren en consideració. Retrobem Pons a la comissió, junt amb altres signants de la proposició —Ferratges, Balaguer (que és el president) i Bosch i Labrús— més Manuel de Azcárraga (Solsona) i altres diputats no catalans. El 12 de juny s'aprova el seu dictamen sense debat.

Presideix la comissió del Senat el senador vitalici Josep Maluquer, i en formen part també Ferran Puig (Girona), el comte de Casal (Girona) i el marquès de Monistrol (vitalici), junt amb altres senadors no catalans. El 23 de juny el Senat aprova també sense debat el dictamen

664. DSC, legislatura de 1884-85, 18-3-1885, ap. 1r al núm. 114.

665. DSC, legislatura de 1884-85, 2-6-1885, ap. 10è al núm. 163.

d'aquesta comissió. La llei resultant duu data de 17-7-1885, ampliada per les reials ordres de 31-12-1885 i 15-6-1886.

El quadre 6.19 permet veure la participació dels parlamentaris catalans en l'única gestió de la CRT a les Corts durant aquests anys (més la demanda de Grau i Bordons). Deu d'ells intervenen en aquesta demanda, essent Marià Pons el més actiu, amb un total de 4 gestions, seguit de Balaguer, Bosch i Labrús i Ferratges. Entre els senadors, tots els que intervenen en aquesta ocasió ho fan en una única gestió (la comissió del Senat). No hi ha parlamentaris que siguin membres del consell d'administració de la companyia sol·licitant. Aquest cop, però, sí hi ha una clara relació entre el parlamentari que és mostra més actiu —Marià Pons, diputat per Tarragona i anteriorment per Reus, abans de la desaparició d'aquest districte electoral— i la zona per la que havia de travessar la línia.

Quadre 6.19: participació de parlamentaris catalans en gestions de la CRT (més Grau i Bordons).

N	parlamentari	D.C	C	Corts	demanda	T.D	G.C	G.M	P.A	T. G
1	Pons, Marià	no	D	1884-86	concessió FC ec. Reus-port Salou	1	4	0	0	4
2	Balaguer, Víctor	no	D	1884-86	concessió FC ec. Reus-port Salou	1	2	0	0	2
3	Bosch i Labrús, Pere	no	D	1884-86	concessió FC ec. Reus-port Salou	1	2	0	0	2
4	Ferratges, Antoni	no	D	1884-86	concessió FC ec. Reus-port Salou	1	2	0	0	2
5	Azcárraga, Manuel	no	D	1884-86	concessió FC ec. Reus-port Salou	1	1	0	0	1
6	Escrivà (c. Casal)	no	S	1884-86	concessió FC ec. Reus-port Salou	1	1	0	0	1
7	Escrivà (m. Monistrol)	no	S	1884-86	concessió FC ec. Reus-port Salou	1	1	0	0	1
8	Maluquer, Josep	no	S	1884-86	concessió FC ec. Reus-port Salou	1	1	0	0	1
9	Planas i Casals, J.M.	no	D	1884-86	concessió FC ec. Reus-port Salou	1	1	0	0	1
10	Puig, Ferran	no	S	1884-86	concessió FC ec. Reus-port Salou	1	1	0	0	1

N: número. **D.C:** directiu de la companyia. **C:** cambra (**D:** diputat, **S:** senador). **T.D:** total demandes. **G.C:** gestions a les Corts. **G.M:** gestions als ministeris o judicials. **P.A:** presència en actes de la companyia. **T.G:** total gestions.

6.2.4.15. El ferrocarril d'Olot

El ferrocarril d'Olot ens ha aparegut fins aquí en dues ocasions: a l'apartat dedicat a la TBF, per l'oposició que planteja el seu concessionari a la demanda d'un ramal Campdorà-Banyoles, i a l'apartat dedicat al FMSJA, per la relació amb els dos projectes ferroviaris que pretenien enllaçar la línia de Sant Joan de les Abadesses amb la d'Olot. Cal destacar que Olot era una altra població catalana d'una certa importància que havia quedat fora de la xarxa ferroviària principal, igual que els casos ja vistos de Vilanova i la Geltrú i Igualada.

Els concessionaris d'aquesta línia no disposen d'una representació parlamentària directa. Durant el període analitzat presenten una demanda principal, que no és altra que la pròpia concessió de la línia, junt amb l'oposició a l'esmentat ramal de Banyoles de la TBF.

El novembre de 1881, un grup de diputats de Girona presenta al Congrés una proposició de llei demanant la concessió a Domènec Puigoriol (o Puig i Oriol) d'un ferrocarril econòmic entre Olot i Girona. Signen aquesta proposició Joan Fabra (Girona), Manel Henrich (Figueres), Albert Quintana (Torroella de Montgrí), Fèlix Macià (Puigcerdà), José Álvarez Mariño (Vilademuls), Antoni Mataró (Santa Coloma de Farners) i Pedro Diz (Olot)⁶⁶⁶.

Joan Fabra defensa la proposició, essent contestat pel ministre de Foment, José Luís Albareda, que es mostra favorable a què es prengui en consideració, com així ho fa el Congrés. Presideix la comissió Joaquín Gil Berges (diputat per Saragossa) i en ella trobem

666. DSC, legislatura de 1881-82, 14-11-1881, ap. 4t al núm. 46.

alguns dels signants de la proposició, com Mataró, Macià, Diz, Joan Fabra i Henrich, acompanyats de Camil Fabra (Barcelona). El 6 de desembre el Congrés aprova sense debat aquest projecte ferroviari.

Presideix la comissió del Senat el marquès de Guad-el-Jelú (senador vitalici), i en ella trobem també un altre vitalici català, el marquès de Monistrol. La resta de components són senadors no catalans. El 27 de desembre es posa a discussió el dictamen i el Senat aprova una esmena del senador vitalici Escolástico de la Parra, en la que es demanava l'obligatorietat del transport de presos.

El projecte modificat retorna al Congrés, per al nomenament dels diputats que havien de compondre la comissió mixta. Macià, Diz i Joan Fabra repeteixen respecte l'anterior comissió, i a ells s'afegeixen Josep Castellet (Valls) i Albert Bosch (Roquetes), junt amb altres diputats no catalans. Presideix la comissió mixta el senador marquès de Guad-el-Jelú i actua com a secretari el diputat Macià. El 21 d'abril el Senat aprova sense debat el dictamen de la comissió mixta i el dia 24 ho fa el Congrés.

La llei de concessió duu data de 6-5-1882, ampliada per la RO de 18-4-1883. La RO de 17-10-1883 admetia el traspàs de la concessió a la CEFÉ, companyia que ja hem vist en el cas del ferrocarril de Mollet a Caldes de Montbui, mentre que la de 24-1-1885 feia un traspàs d'aquesta a Pere Bové, que hem vist en el ferrocarril d'Igualada, i a Agustí Pujol. No es pot deixar d'esmentar la llei de 26-5-1882, que atorgava la concessió al FSFTO de la línia entre Sant Feliu de Torelló i Olot, enllaçant la línia del FMSJA amb la d'Olot.

Pel que fa a la sol·licitud de la TBF d'un ramal entre Campdorà i Banyoles, els concessionaris de la línia d'Olot, aleshores ja Bové i Pujol, adrecen una exposició al Congrés tot oposant-s'hi, en considerar que la línia demanada travessaria una comarca ja servida pel seu ferrocarril. La presenta Teodor González, diputat per Tarragona.

Quadre 6.20: participació de parlamentaris catalans en gestions de: Puigoriol & CEFÉ & Bové, Pujol.

N	parlamentari	D.C	C	Corts	demanda	T.D	G.C	G.M	P.A	T. G
1	Fabra, Joan	no	D	1881-82	concessió Olot-Girona	1	4	0	0	4
2	Diz, Pedro	no	D	1881-84	concessió Olot-Girona	1	3	0	0	3
3	Macià, Fèlix	no	D	1881-82	concessió Olot-Girona	1	3	0	0	3
4	Henrich, Manel	no	D	1881-84	concessió Olot-Girona	1	2	0	0	2
5	Mataró, Antoni	no	D	1881-84	concessió Olot-Girona	1	2	0	0	2
6	Ros (m Guad-el-Jelú)	no	S	1881-84	concessió Olot-Girona	1	2	0	0	2
7	Álvarez Mariño, José	no	D	1881-84	concessió Olot-Girona	1	1	0	0	1
8	Bosch i F., Albert	no	D	1881-84	concessió Olot-Girona	1	1	0	0	1
9	Castellet, Josep	no	D	1881-84	concessió Olot-Girona	1	1	0	0	1
10	Escrivà (m. Monistrol)	no	S	1881-84	concessió Olot-Girona	1	1	0	0	1
11	González, Teodor	no	D	1884-86	oposició a Campdorà-Banyoles	1	1	0	0	1
12	Fabra, Camil	no	D	1884-86	concessió Olot-Girona	1	1	0	0	1
13	Quintana, Albert	no	D	1884-86	concessió Olot-Girona	1	1	0	0	1

N: número. **D.C:** directiu de la companyia. **C:** cambra (**D:** diputat, **S:** senador). **T.D:** total demandes. **G.C:** gestions a les Corts. **G.M:** gestions als ministeris o judicials. **P.A:** presència en actes de la companyia. **T.G:** total gestions.

Els promotors del ferrocarril Olot-Girona, en les seves successives etapes, plantegen dues demandes durant el període analitzat, amb participació de parlamentaris catalans:

- 1) Concessió del ferrocarril econòmic Olot-Girona (Corts de 1881-84).
- 2) Oposició a la concessió a la TBF del ramal Campdorà-Banyoles (Corts de 1884-86).

El quadre 6.20 permet veure la participació dels parlamentaris catalans en la tramitació d'aquestes demandes. Tretze d'aquests parlamentaris intervenen en aquestes gestions, que es concentren gairebé totes en el primer dels temes enumerats. Joan Fabra se situa al capdavant del grup, amb quatre gestions, seguit de Diz i Macià, amb tres cadascun. Aquests promotors ferroviaris tampoc no disposen d'una representació parlamentària. D'altra banda, es pot apreciar una clara presència de parlamentaris de la província de Girona i dels districtes més directament afectats pel recorregut d'aquest projecte ferroviari en les seves gestions.

6.2.4.16. La *Compañía del Ferrocarril Trasversal*⁶⁶⁷ del Principado de Cataluña

El promotor ferroviari Josep Campderà i la seva CFTPC, a diferència de les companyies precedents, sí disposa d'una representació parlamentària directa i, a més, considerable. A partir de juny de 1883, data de constitució de la companyia, trobem alguns consellers de la mateixa ocupant escons parlamentaris. El marquès de Montoliu és senador per Tarragona a les Corts de 1884-86, Pere Antoni Torres és diputat per Gandesa a les de 1881-84, Ezequiel Ordóñez és repetidament diputat per Tuy, mentre que Emilio Cánovas del Castillo, germà del president del Consell de ministres ho és per districtes murcians. El marquès de Francos, finalment, tot i no disposar de representació parlamentària entre 1883 i 1885, havia estat diputat per Medinasidonia fins 1881.

Dos són els temes que planteja Josep Campderà durant aquest període: la concessió de la línia bàsica del seu ferrocarril transversal el 1883 i la concessió d'un segon ferrocarril, derivat del primer, el 1885.

Com recordarem del capítol dedicat al món dels negocis, el primer d'aquests projectes ferroviaris pretenia ni més ni menys que enllaçar amb totes les línies catalanes, sortint de Tarragona, passant per Valls, Igualada, Manresa, Vic i Figueres i acabant a Roses. Aquest ambiciós projecte pren forma en la proposició de llei que presenta al Congrés un grup de diputats catalans el juny de 1882, demanant la concessió de l'esmentat ferrocarril a Josep Campderà. Signaven aquesta proposició Pere Antoni Torres, diputat per Gandesa i que un any més tard s'incorporarà al consell d'administració de la companyia, Joan Cañellas (El Vendrell), Bartomeu Godó (Igualada), Albert Quintana (Torroella de Montgrí), Francesc d'Assís Madorell (Vilafranca del Penedès) i Josep Castellet (Valls)⁶⁶⁸.

El Congrés pren en consideració aquesta proposició sense que cap dels signants la defensi prèviament. Es forma la comissió, en la que trobem alguns dels signants de la proposició, com Torres, que la presideix, Cañellas, Madorell, Godó i Quintana, junt amb Antoni Ferratges (Granollers) i altres diputats no catalans. El 16 de juny s'aprova el dictamen d'aquesta comissió sense debat.

El projecte passa al Senat, on es forma la corresponent comissió, que presideix Juan Jiménez (senador *cunero* per Tarragona). En ella hi ha sols un altre senador electe per districtes catalans: Ceferino Avecilla, *cunero* també, però per Lleida. El seu dictamen s'aprova sense debat el 8 de juliol. És la llei de 4-8-1882.

La següent demanda es planteja a les properes Corts, les de 1884-86, en forma d'una altra proposició de llei, presentada al Congrés per uns quants diputats catalans el juny de

667. Nom correcte, amb ortografia de l'època.

668. DSC, legislatura de 1881-82, 7-6-1882, ap. 11è al núm. 146.

1884. En ella es demanava la concessió a Josep Campderà de dues línies de ferrocarril: una entre Balaguer i Valls i l'altra entre La Jonquera i Figueres, enllaçant en ambdós casos amb la línia transversal ja concedida. Signaven aquesta proposició Teodor González (Tarragona), Joaquim Castellarnau (El Vendrell), Joaquín Oliver (Valls), Ramon Soldevila (Lleida) i altres diputats no catalans⁶⁶⁹.

González defensa la proposició i el Congrés la pren en consideració. El propi González presideix la comissió, en la que hi ha també Oliver, junt amb Quintana i altres diputats no catalans. El 16 de juliol s'aprova el seu dictamen sense debat.

Presideix la comissió del Senat Salvador Albacete, senador per Múrcia. En formen part també el comte de Casal (Girona), Juan Magaz (UB), el marquès de Benzú (vitalici) i el baró de les Quatre-Torres (Tarragona). Aquesta comissió, però, no aconsegueix tramitar definitivament aquest tema abans de l'interregne parlamentari, pel que fins el 3 de febrer de 1885 el Senat no aprova el seu dictamen, això sí, sense debat, com en la majoria dels casos vistos fins aquí. La llei resultant duu data de 19-3-1885.

El promotor Josep Campderà i la seva companyia CFTPC presenten dues demandes durant el període analitzat, en les que hi ha participació de parlamentaris catalans.

- 1) Concessió del ferrocarril transversal (Tarragona-Roses) (Corts de 1881-84).
- 2) Concessió de les dues línies (Balaguer-Valls i La Jonquera-Figueres) (Corts de 1884-86).

Quadre 6.21: participació de parlamentaris catalans en gestions de Josep Campderà & CFTPC.

N	parlamentari	D.C	C	Corts	demanda	T.D	G.C	G.M	P.A	T.G
1	Quintana, Albert	no	D	1881-84	concessió FC Transversal	2	3	0	0	3
				1884-86	concessió dues línies					
2	González, Teodor	no	D	1884-86	concessió dues línies	1	3	0	0	3
3	Cañellas, Joan	no	D	1881-84	concessió FC Transversal	1	2	0	0	2
4	Godó, Bartomeu	no	D	1881-84	concessió FC Transversal	1	2	0	0	2
5	Madorell, F. d'A.	no	D	1881-84	concessió FC Transversal	1	2	0	0	2
6	Oliver, Joaquín	no	D	1884-86	concessió dues línies	1	2	0	0	2
7	Torres, Pere Antoni	no	D	1881-84	concessió FC Transversal	1	2	0	0	2
8	Avecilla, Ceferino	no	S	1881-84	concessió FC Transversal	1	1	0	0	1
9	Castellarnau, J.	no	D	1884-86	concessió dues línies	1	1	0	0	1
10	Castellet, Josep	no	D	1881-84	concessió FC Transversal	1	1	0	0	1
11	Escrivà (c. Casal)	no	S	1884-86	concessió dues línies	1	1	0	0	1
12	Ferratges, Antoni	no	D	1881-84	concessió FC Transversal	1	1	0	0	1
13	Gasset (m. Benzú)	no	S	1884-86	concessió dues línies	1	1	0	0	1
14	Jiménez, Juan	no	S	1881-84	concessió FC Transversal	1	1	0	0	1
15	Magaz, Juan	no	S	1884-86	concessió dues línies	1	1	0	0	1
16	Morenes (baró Q-T)	no	S	1884-86	concessió dues línies	1	1	0	0	1
17	Soldevila, Ramon	no	D	1884-86	concessió dues línies	1	1	0	0	1

N: número. **D.C:** directiu de la companyia. **C:** cambra (**D:** diputat, **S:** senador). **T.D:** total demandes. **G.C:** gestions a les Corts. **G.M:** gestions als ministeris o judicials. **P.A:** presència en actes de la companyia. **T.G:** total gestions.

El quadre 6.21 permet veure la participació dels parlamentaris catalans en la tramitació d'aquestes dues demandes. Hi participen un total de 17 parlamentaris. Albert Quintana és l'únic que intervé en les dues demandes plantejades. A nivell de gestions, el propi Quintana se situa també al damunt del grup, junt amb Teodor González, amb tres cadascun. No hi ha cap senador que destaquí en aquest tema, ja que tots els que intervenen ho fan un sol cop. Pel que fa als parlamentaris que són directius de la companyia, ni Torres ni el marquès de

669. DSC, legislatura de 1884-85, 27-6-1884, ap. 2n al núm. 32.

Montoliu arriben a practicar gestions com a tals. Finalment, hi ha una relació entre els districtes afectats pel traçat de les línies i els parlamentaris que es mostren més actius, qüestió gens estranya en aquest cas, donada l'extensió de les línies projectades.

6.2.4.17. El ferrocarril del Noguera Pallaresa

El tema del ferrocarril del Noguera Pallaresa mereix una atenció molt especial per part dels parlamentaris de Lleida durant aquests anys. Trobem d'una banda, les gestions referents als dos projectes ferroviaris existents en aquells moments —l'impulsat per la CME primer i per la SFPC després, i l'impulsat per Antoni Rovira— i de l'altra, un seguit d'intervencions genèriques a les Corts sobre aquest tema en forma de peticions al Govern. Cal recordar també que cap dels promotors esmentats no disposava d'una representació parlamentària directa.

La primera d'aquestes gestions es refereix al projecte de la CME. Aquesta societat havia rebut per la RO de 3-1-1876 una concessió per construir un ferrocarril entre les mines del Montsec i Lleida, enllaçant en aquesta ciutat amb la línia general de Barcelona a Saragossa. Poc després de rebre aquesta concessió, l'empresa es planteja demanar un allargament de la línia fins la frontera francesa, per la Vall d'Aran, i resseguint el Noguera Ribagorçana.

El projecte d'allargament pren cos en la proposició de llei que presenten al Congrés els diputats lleidatans, inclosos els *cuneros*, el juny de 1876. Els signants són Ramon Soldevila (Lleida), José Ferreras (Sort), Manuel de Azcárraga (Solsona), Enrique Vivanco (Borges), Joaquim Bañeres (Balaguer), Constancio Gambel (Seu d'Urgell) i Rafael Cabezas (Trempe)⁶⁷⁰.

Azcárraga defensa la proposició i el Congrés la pren en consideració. Es forma la corresponent comissió, que presideix Plácido Jove y Hévía (diputat per Pravia, Oviedo), i en la que trobem els signants de la proposició Azcárraga i Soldevila, junt amb altres diputats no catalans. El seu dictamen s'aprova sense debat el 8 de juliol.

Al Senat, presideix la comissió el marquès de Benczú, aleshores senador per Lleida. En formen part també Ferran Puig (Barcelona), el comte de Bañuelos (Tarragona), Josep Maluquer (Lleida) i altres senadors no catalans. El 18 de juliol s'aprova el projecte sense debat. És la llei de 26-7-1876.

Pocs mesos després de l'aprovació d'aquesta llei, es presenta al Congrés una segona proposició demanant la concessió d'un ferrocarril per a la mateixa zona per a Antoni Rovira i Altisier. Tenint en compte que l'anterior proposició tenia un traçat pel Noguera Ribagorçana, aquest aposta pel Noguera Pallaresa, amb un itinerari entre Lleida, Balaguer, Tremp, Sort, Estèrri d'Àneu, Vielha i Pont de Rei. Ara bé, la curta distància entre ambdues línies, les dificultats de construcció i les reticències dels militars a permetre enllaços transpirinencs, eren obstacles prou seriosos com per atorgar una segona línia. Tot i així, la proposició aconsegueix esdevenir llei. Signaven aquesta proposició alguns dels diputats que hem vist en l'anterior gestió, com són Ferreras i Soldevila, junt amb Joaquim Castellarnau (El Vendrell, que signa en primer lloc), Manuel de Salamanca (Tortosa), el marquès de Montoliu (Tarragona), Víctor Balaguer (Vilanova i la Geltrú) i Marià Pons (Reus)⁶⁷¹. És a dir, el predomini de diputats per Lleida ja no és tan clar.

670. DSC, legislatura de 1876-77, 23-6-1876, ap. 12è al núm. 92.

671. DSC, legislatura de 1876-77, 6-12-1876, ap. 4t al núm. 140.

Castellarnau defensa la proposició, que es pren en consideració pel Congrés. Presideix la comissió Antonio Romero Ortiz, diputat per Noya (La Corunya) i en ella trobem Castellarnau i Ferreras, junt amb Josep Flotejachs (Olot) i altres diputats no catalans.

En aquesta ocasió, el dictamen rep una esmena, que signa en primer lloc Albert Quintana (Torroella de Montgrí), i que comptava amb les signatures de Pelagi de Camps (Girona), José Álvarez Mariño i altres diputats no catalans, i en la que es detallava els terminis de presentació del projecte de tota la línia, per seccions⁶⁷². El 14 de desembre es posa a discussió el dictamen de la comissió i aquesta accepta l'esmena. Sense més debat, s'aprova el projecte.

Presideix la comissió del Senat el marquès de Mudela (Francisco de las Rivas Urtiaga, senador per Ciudad Real) i en formen part també Ferran Puig (Barcelona), el baró de les Quatre Torres (Tarragona), Josep Ferrer i Vidal (Barcelona) i el ja al·ludit Maluquer, entre altres senadors no catalans.

Els dies següents arriba al Senat una exposició de l'empresa concessionària de la línia de les mines del Montsec, presentada pel baró de Covadonga (Ramón Valdés y Mon) tot oposant-se al projecte. Aquesta exposició, però, no es tradueix en cap iniciativa parlamentària i el 21 de desembre el Senat aprova el dictamen de la comissió sense debat. La llei resultant duu data de 5-1-1877.

A la legislatura següent, la de 1877, Soldevila intervé al Congrés amb motiu d'aquesta concessió ferroviària. Pregunta al ministre de Foment, el comte de Toreno, si tenint en compte que la llei autoritzava el Govern a fixar una data per al lliurament dels estudis tècnics, pensa fer-ho. El ministre respon afirmativament.

Aquesta darrera qüestió, es concreta a la legislatura següent en forma de proposició de llei presentada al Senat per Maluquer, el *cunero* per Girona Juan Moreno i altres senadors de districtes no catalans, en la que es fixava un termini de tres anys per a la presentació dels estudis de la línia de Lleida a Pont de Rei⁶⁷³.

Maluquer defensa la proposició i es pren en consideració. Es forma la corresponent comissió, que presideix el senador vitalici comte de Torre-Mata i que compta amb la presència de Maluquer i del *cunero* per Tarragona Manuel Torrecilla, junt amb senadors de províncies no catalanes. L'11 de juliol s'aprova el seu dictamen sense debat.

El text aprovat passa al Congrés, on es forma la comissió. La presideix el ja esmentat Salamanca i en formen part alguns dels diputats que ja ens han anat apareixent, com Soldevila i Álvarez Mariño, junt amb Albert Bosch (Roquetes) i altres diputats no catalans. El 22 de juliol s'aprova el dictamen sense debat. És la llei de 30-7-1878.

Pocs dies després de la presentació de l'anterior proposició de llei, se'n presenta una altra, també al Senat, referent a la companyia de les mines del Montsec. La signen els ja esmentats marquès de Benzú i comte de Torre-Mata (i un altre senador no català: José Gómez Sillero), i en ella es demanava vuit mesos de pròrroga per a les obres pendents⁶⁷⁴. A la comissió trobem com a president Ramon Estruch (Barcelona), junt amb els ja al·ludits Maluquer i Torrecilla, entre altres. El 18 de juliol el Senat aprova el dictamen sense debat.

672. DSC, legislatura de 1876-77, 14-12-1876, núm. 146, p.4041.

673. DSS, legislatura de 1878-79 [DSS: 1878], 17-6-1878, núm. 62, p.1176 (primera lectura).

674. DSS, legislatura de 1878-79 [DSS: 1878], 6-7-1878, núm. 69, p.1306 (primera lectura).

El projecte passa al Congrés, on es forma la corresponent comissió, però ja després de l'interregne parlamentari. La presideix Balaguer i en ella trobem el ja al·ludit Cabezas, més Antoni Sedó (Sant Feliu de Llobregat), junt amb altres diputats no catalans. El seu dictamen s'aprova sense debat el 29 de novembre. És la llei de 10-1-1879.

Després de l'aprovació per les Corts de les quatre proposicions de llei esmentades fins aquí, el tema del ferrocarril del Noguera Pallaresa ja no torna a ser objecte de cap nova proposició, en cap de les dues empreses concessionàries, però, en canvi, hi ha força al·lusions al tema, sobretot per part dels parlamentaris representants de districtes lleidatans, en forma de preguntes, precs i interpel·lacions al Govern.

Cal dir que el projecte del Noguera Ribargorçana quedava traspassat a la SFPC per la RO de 12-4-1881. Després d'aquest canvi, però, aquest projecte no torna a aparèixer a les Corts.

Pel que fa al ferrocarril del Noguera Pallaresa, a les Corts de 1879-81, Maluquer, que assumeix un paper molt destacat en la petició de construcció d'aquest ferrocarril, s'interessa pel tema. El juliol de 1879 demana al ministre d'Estat, aleshores el duc de Tetuán (Carlos O'Donell), que acceleri l'enllaç ferroviari amb França pel Pirineu Central. Al·ludeix també a una reunió feta el dia abans al Congrés entre els diputats i els senadors catalans, en la que, a proposta seva, es va tractar aquest tema i es va formar una comissió, amb ell mateix, més el comte de Torre-Mata i Enrique Orozco (diputat per Arenys de Mar). Com recordarem, hi havia diversos projectes ferroviaris tendents a aconseguir una unió ferroviària amb França pel Pirineu Central, que s'afegís als enllaços existents de Port-Bou i Irun, però finalment el Govern va optar per promocionar el de Canfranc.

Ja hem vist al capítol dedicat al món dels negocis, la participació de Maluquer i de Soldevila a l'assemblea de Tremp del 17 d'agost de 1880, així com la seva pertinença a la comissió creada arran seu.

El novembre de 1880, és a dir, a l'interregne parlamentari entre les legislatures de 1879-80 i 1880-81, Maluquer torna a aparèixer interessant-se per aquest tema. Presideix la comissió de parlamentaris lleidatans encarregada de gestionar-la, que el 25 d'aquest mes s'entrevista amb el president del Govern, Cánovas, i amb el ministre de Foment, Fermín Lasala, per demanar-los primer l'elecció de l'opció del Noguera Pallaresa per a l'enllaç ferroviari pel Pirineu Central i, després, l'acceleració de la legislació pertinent⁶⁷⁵.

A les següents Corts, les de 1881-84, aquest tema requereix encara més l'atenció dels parlamentaris lleidatans, donada la imminent decisió per part del Govern de l'elecció del traçat destinat a l'enllaç internacional.

El 15 d'octubre de 1881, pocs dies després de l'obertura de la legislatura de 1881-82, es reuneix a Madrid la Junta de Senadors i Diputats Lleidatans, per escoltar una comissió de l'Ajuntament de Lleida, que s'havia desplaçat a la capital per gestionar aquest tema⁶⁷⁶. El 23 del mateix mes, es tornen a reunir els parlamentaris de Lleida, davant del que es creu imminent presentació per part del ministre de Foment del projecte definitiu del Govern. Efectivament, dos dies més tard, el ministre de Foment, José Luís Albareda, presenta al Congrés un projecte de llei de construcció del ferrocarril del Pirineu central, des d'Osca fins Canfranc, per Jaca. El Congrés aprova aquest projecte el 21 de novembre, mentre que el Senat ho fa el 22 de desembre. La llei resultant duu data de 5-1-1882 i declarava de servei

675. Sobre aquesta reunió, veure *El Bien Público*, núm. 49, 26-11-1880.

676. Sobre aquesta reunió, veure *La Mañana*, 16-10-1881.

general la línia de Canfranc. Finalment, la RO de 6-10-1882 atorgava a la *Sociedad Anónima Aragonesa* aquesta concessió. Aquesta elecció del Govern per l'opció de Canfranc, deixava el projecte del Noguera Pallaresa abandonat als seus propis i escassos recursos, amb les dificultats afegides dels recels dels militars i problemes d'enllaços a França si el traçat francès s'orientava a cercar la línia aragonesa.

Els dies següents a la presentació del projecte de llei, mentre que arriben a les Corts felicitacions d'Aragó, arriben en canvi exposicions de Lleida oposant-se a l'elecció o bé demanant un ajornament d'aquesta fins que la JCCCP no hagi emès un dictamen definitiu. Francisco Martínez Brau (diputat per Balaguer) en presenta una al Congrés, signada per l'Ajuntament de Camarasa i veïns de Balaguer, mentre que Maluquer, ara ja senador vitalici, en presenta una altra de l'Ajuntament de Tremp.

Encara dins de la legislatura de 1881-82, l'abril de 1882 es tornen a reunir els parlamentaris de Lleida, per analitzar la situació dels diversos projectes de ferrocarrils del Pirineu Central.

A la següent legislatura d'aquestes mateixes Corts de 1881-84, és a dir, la de 1882-83, hi ha una important iniciativa parlamentària dels senadors per Lleida per activar aquesta qüestió, destacant la implicació dels tres representants d'aquest districte al Senat, tota vegada que tots tres eren *cuneros*.

Es tracta de la interpel·lació que Ceferino Avecilla adreça al Govern sobre el ferrocarril del Noguera Pallaresa. Aquesta interpel·lació genera un ampli debat al Senat el 3 de març de 1883, amb intervencions dels tres representants de Lleida —el propi Avecilla, Manuel María Álvarez i Enrique Ziburu— de Maluquer i del comte de Torre-Mata, ambdós senadors per Lleida abans d'aconseguir les senadories vitalícies, i dels ministres de Foment (Germán Gamazo) i de la Guerra (Arsenio Martínez Campos), entre altres.

Segons Avecilla, la província de Lleida estaria exigint en aquells moments que es construís el ferrocarril del Noguera Pallaresa, ja que necessitava noves comunicacions. Insisteix en la importància d'aquesta línia per comunicar França amb tot el llevant espanyol. Resumeix la trajectòria del projecte als anys anteriors. Al·ludeix a la llei de concessió de 1877 a Antoni Rovira i a la llei de pròrroga de tres anys per presentar els estudis, votada per les Corts el 1878. Aquests estudis s'haurien lliurat ja al Govern, però els ministres de Foment i de Guerra havien oposat dificultats. Avecilla explica que el Govern, aleshores, va nomenar una comissió mixta de tres enginyers (un del Ministeri de la Guerra, un del de Foment, i un del concessionari) per elaborar un expedient; ara que finalment ja està redactat, ha de passar al Consell d'Estat. Demana que s'agiliti el procés, sigui quin sigui el seu resultat. Parla també de la comissió científica franco-espanyola d'estudi dels punts de la frontera per on podria passar el ferrocarril (Canfranc, Cinca i Noguera Pallaresa). Denuncia que el ferrocarril de Canfranc es va aprovar, però que de moment no s'ha fet res. Demana que es construeixi ambdues línies. Finalment, rebutja les argumentacions de defensa nacional que s'oposarien a la construcció de la línia.

Maluquer, per la seva banda, afirma que els lleidatans no consideraven convenient el ferrocarril de Canfranc, però que ara que era llei, l'acceptaven; però al mateix temps, voldrien el seu: el del Noguera Pallaresa. Creu que aquest ferrocarril està destinat a enllaçar Europa amb Àfrica. Insisteix molt en què no sols és beneficiós per a Catalunya, sinó per a tota Espanya, més França i Itàlia. Presenta una nova argumentació, com és considerar que la Vall d'Aran, per llengua i per costums, és més francesa que no pas espanyola, pel que

caldrà treure aquella zona de l'abandonament en què es trobaria: *los moradores de aquellos valles hacen un verdadero sacrificio formando parte de España*⁶⁷⁷. Es refereix també a les opinions dels militars contraris als enllaços ferroviaris internacionals, a les que considera antiquades.

Ziburu intervé també en suport d'aquest projecte ferroviari. La intervenció del comte de Torre-Mata té un doble interès, en tractar-se d'un parlamentari militar, que contradiu les tesis dels responsables del ministeri. El comte demana clarament l'obertura del Pirineu. Considera que el temor a una invasió francesa per ferrocarril és absurd i que, en qualsevol cas, no pot ofegar l'economia d'una zona. A més —segueix el comte— si se seguís aquesta lògica, la línia ja aprovada del Canfranc seria encara més perillosa, perquè duria directament a Saragossa. Finalment, esmenta les diferències entre ambdós tipus de ferrocarrils, com una garantia més respecte una hipotètica invasió francesa.

Per part del Govern, Martínez Campos és qui mostra més clarament la seva oposició al projecte en qüestió. Conclou afirmant amb rotunditat que no donarà la seva signatura ni el seu consentiment per obrir al Pirineu *más boquetes de los que están ya abiertos*⁶⁷⁸. Admet que el ferrocarril arribi sols fins Sort.

Els senadors per Lleida, doncs, no aconseguen treure al Govern cap modificació favorable a la seva demanda.

A les següents Corts, les de 1884-86, hi ha diverses intervencions a les Corts, en forma de preguntes i peticions de dades relatives a tots els projectes ferroviaris del Pirineu Central. En destaca el debat realitzat al Congrés el juliol de 1884, en què Antonio Dabán (diputat per Tafalla, Navarra) i membre de la *Junta General de Defensa del Reino*, s'oposa a qualsevol nou enllaç ferroviari amb França. Adreçant-se als ministres de la Guerra i d'Estat, afirma: *todo lo que sea debilitar nuestras fronteras, ya que tan escasos estamos de medios de resistencia por nuestra organización militar, es un grave peligro para la integridad del territorio, y yo entiendo que perjudica a la defensa el facilitar los medios de invasión, que hoy son tan necesarios a los ejércitos modernos*⁶⁷⁹. Intervenien en el debat els ministres de la Guerra (marquès de Miravalles), d'Estat (marquès del Pazo de la Merced) i de Foment (Alejandro Pidal y Mon), però cap diputat català.

El gener de 1885, Antoni Ferratges (Granollers) fa una petició de dades al Ministeri de la Guerra. Pel que fa al Senat, hi ha diverses preguntes de senadors aragonesos, relatives al projecte de Canfranc. Es tanca el període analitzat, doncs, sense cap resolució definitiva sobre el projecte ferroviari del Noguera Pallaresa.

El projecte ferroviari del Noguera Ribagorçana, primer a nom de la CME i després de la SFPC, presenta durant aquest període dues demandes que requereixen la intervenció de parlamentaris catalans:

- 1) Concessió de l'allargament entre les mines del Montsec i la frontera francesa (Corts de 1881-84).
- 2) Pròrroga d'obres de 1879 (Corts de 1881-84).

El quadre 6.22 mostra la participació dels parlamentaris catalans en la tramitació d'aquestes demandes. Fins a setze d'ells intervenen, destacant l'activitat dels diputats

677. DSS, legislatura de 1882-83, núm. 55, p.1037.

678. DSS, legislatura de 1882-83, núm. 55, p.1048.

679. DSC, legislatura de 1884-85, 8-7-1884, núm. 41, p.1032.

Manuel de Azcárraga, amb quatre gestions (corresponents sols a un tema), i de Rafael Cabezas i dels senadors marquès de Benzú i Josep Maluquer, amb dues gestions cadascun, corresponents a dos temes. Com ja hem vist, aquesta companyia no disposava d'una representació parlamentària directa. Finalment, cal dir que hi ha una clara implicació dels parlamentaris de Lleida en la tramitació d'aquestes demandes.

Quadre 6.22: participació de parlamentaris catalans en gestions de la CME & SFPC.

N	parlamentari	D.C	C	Corts	demanda	T.D	G.C	G.M	P.A	T. G
1	Azcárraga, Manuel	no	D	1876-79	concessió mines Montsec-frontera	1	4	0	0	4
2	Cabezas, Rafael	no	D	1876-79	concessió mines Montsec-frontera	2	2	0	0	2
			D	1876-79	pròrroga d'obres de 1879					
3	Gasset (m. Benzú)	no	S	1876-79	concessió mines Montsec-frontera	2	2	0	0	2
			S	1876-79	pròrroga d'obres de 1879					
4	Maluquer, Josep	no	S	1876-79	concessió mines Montsec-frontera	2	2	0	0	2
			S	1876-79	pròrroga d'obres de 1879					
5	Soldevila, Ramon	no	D	1876-79	concessió mines Montsec-frontera	1	2	0	0	2
6	Balaguer, Víctor	no	D	1876-79	pròrroga d'obres de 1879	1	1	0	0	1
7	Bañeres, Joaquim	no	D	1876-79	concessió mines Montsec-frontera	1	1	0	0	1
8	Bañuelos, comte de	no	S	1876-79	concessió mines Montsec-frontera	1	1	0	0	1
9	Estruch, Ramon	no	S	1876-79	pròrroga d'obres de 1879	1	1	0	0	1
10	Ferreras, José	no	D	1876-79	concessió mines Montsec-frontera	1	1	0	0	1
11	Gambel, Constancio	no	D	1876-79	concessió mines Montsec-frontera	1	1	0	0	1
12	Puig, Ferran	no	S	1876-79	concessió mines Montsec-frontera	1	1	0	0	1
13	Sedó, Antoni	no	D	1876-79	pròrroga d'obres de 1879	1	1	0	0	1
14	comte de Torre-Mata	no	S	1876-79	pròrroga d'obres de 1879	1	1	0	0	1
15	Torrecilla, Manuel	no	D	1876-79	pròrroga d'obres de 1879	1	1	0	0	1
16	Vivanco, Enrique	no	D	1876-79	concessió mines Montsec-frontera	1	1	0	0	1

N: número. **D.C:** directiu de la companyia. **C:** cambra (D: diputat, S: senador). **T.D:** total demandes. **G.C:** gestions a les Corts. **G.M:** gestions als ministeris o judicials. **P.A:** presència en actes de la companyia. **T.G:** total gestions.

L'altre projecte analitzat, el del Noguera Pallaresa, vinculat al promotor Antoni Rovira, presenta dues demandes directes, més un seguiment permanent d'aquest tema per part dels parlamentaris de Lleida:

- 1) Concessió del ferrocarril Lleida-Pont de Rei (Corts de 1876-79).
- 2) Pròrroga d'estudis de 1878 (Corts de 1876-79).
- 3) Seguiment del tema (Corts de 1879-81, 1881-84 i 1884-86).

Si comptabilitzem aquesta darrera demanda de manera independent per a cadascuna de les Corts en les que apareix, tindriem un total de cinc demandes per al període analitzat. El quadre 6.23 permet veure la participació dels parlamentaris catalans en aquestes gestions. En destaca clarament el senador Josep Maluquer, amb un total de nou gestions, corresponents a quatre demandes, seguit del senador comte de Torre-Mata i del diputat Ramon Soldevila, amb tres gestions cadascun, corresponents a tres demandes. En aquest cas, es pot apreciar un pes considerable de les intervencions dels senadors respecte els diputats, que habitualment acostumen a aparèixer com a més actius. Tampoc aquest promotor disposa d'una representació parlamentària directa. Pel que respecta a la relació entre els parlamentaris més actius i els districtes representats, en aquest cas encara apareix amb més rotunditat la implicació dels parlamentaris que representen districtes de Lleida, inclosos els *cuneros*, o bé que han representat anteriorment aquests districtes abans d'ocupar senadories vitalícies.

En un altre ordre de coses, es pot apreciar de la comparació dels quadres 6.22 i 6.23, com bona part dels parlamentaris que es mostren més actius en un d'ells repeteixen en l'altre, tot i ser projectes que d'alguna manera podien aparèixer com a rivals. Cal tenir en compte, en aquest sentit, que les demandes relatives al Noguera Ribagorçana es tramiten totes elles a les primeres Corts de la Restauració, en uns moments en què el Govern encara no havia intervingut a fons en l'elecció d'un únic punt com a enllaç ferroviari pel Pirineu Central, pel que des del punt de vista dels parlamentaris que intervenen en aquestes gestions, ambdós projectes ferroviaris anaven a cobrir zones diferents i no eren incompatibles.

Quadre 6.23. participació de parlamentaris catalans en gestions del promotor Antoni Rovira.

N	parlamentari	D.C	C	Corts	demanda	T.D	G.C	G.M	P.A	T. G
1	Maluquer, Josep	no	S	1876-79	concessió Lleida-Pont de Rei	4	7	1	1	9
			S	1876-79	pròrroga d'estudis de 1878					
			S	1879-81	seguiment del tema, 1879-81					
			S	1881-84	seguiment del tema, 1881-84					
2	comte de Torre-Mata	no	S	1876-79	pròrroga d'estudis de 1878	3	3	0	0	3
			S	1879-81	seguiment del tema, 1879-81					
			S	1881-84	seguiment del tema, 1881-84					
3	Soldevila, Ramon	no	D	1876-79	concessió Lleida-Pont de Rei	3	2	0	1	3
			D	1876-79	pròrroga d'estudis de 1878					
			D	1879-81	seguiment del tema, 1884-86					
4	Castellarnau, J.	no	D	1876-79	concessió Lleida-Pont de Rei	1	3	0	0	3
5	Salamanca, M. de	no	D	1876-79	concessió Lleida-Pont de Rei	2	2	0	0	2
			D	1876-79	pròrroga d'estudis de 1878					
6	Ferreras, José	no	D	1876-79	concessió Lleida-Pont de Rei	1	2	0	0	2
7	Álvarez, Manuel M ^a	no	S	1881-84	seguiment del tema, 1881-84	1	1	0	0	1
8	Álvarez Mariño, José	no	D	1876-79	pròrroga d'estudis de 1878	1	1	0	0	1
9	Avecilla, Ceferino	no	S	1881-84	seguiment del tema, 1881-84	1	1	0	0	1
10	Balaguer, Víctor	no	D	1876-79	concessió Lleida-Pont de Rei	1	1	0	0	1
11	Bosch i Carbonell, J.	no	D	1876-79	pròrroga d'estudis de 1878	1	1	0	0	1
12	Ferratges, Antoni	no	D	1884-86	seguiment del tema, 1884-86	1	1	0	0	1
13	Ferrer i Vidal, Josep	no	S	1876-79	concessió Lleida-Pont de Rei	1	1	0	0	1
14	Florejachs, Josep	no	D	1876-79	concessió Lleida-Pont de Rei	1	1	0	0	1
15	Martínez Brau, F.	no	S	1881-84	seguiment del tema, 1881-84	1	1	0	0	1
16	Montoliu, m. de	no	D	1876-79	concessió Lleida-Pont de Rei	1	1	0	0	1
17	Morenes (B. Q-T)	no	S	1876-79	concessió Lleida-Pont de Rei	1	1	0	0	1
18	Moreno B., Juan	no	S	1876-79	pròrroga d'estudis de 1878	1	1	0	0	1
19	Orozco, Enrique	no	D	1879-81	seguiment del tema, 1879-81	1	1	0	0	1
20	Pons, Marià	no	D	1876-79	concessió Lleida-Pont de Rei	1	1	0	0	1
21	Puig, Ferran	no	S	1876-79	concessió Lleida-Pont de Rei	1	1	0	0	1
22	Torrecilla, Manuel	no	D	1876-79	pròrroga d'estudis de 1878	1	1	0	0	1
23	Ziburu, Enrique	no	S	1881-84	seguiment del tema, 1881-84	1	1	0	0	1

N: número. **D.C:** directiu de la companyia. **C:** cambra (D: diputat, S: senador). **T.D:** total demandes. **G.C:** gestions a les Corts. **G.M:** gestions als ministeris o judicials. **P.A:** presència en actes de la companyia. **T.G:** total gestions.

6.2.4.18. Tramitació parlamentària de projectes ferroviaris diversos.

Fins a vuit projectes ferroviaris més, tots ells sol·licituds de concessions de nous ferrocarrils amb traçat per Catalunya, són tramitats pels parlamentaris catalans a les Corts durant aquest període. Molts d'ells es queden en algun punt del procés parlamentari, sense aconseguir la corresponent llei de concessió, però d'altres sí l'aconsegueixen, sense arribar, però, a construir els ferrocarrils projectats. La majoria d'aquestes tramitacions es concentren

a la legislatura de 1881-82, que és la de màxima activitat en l'aparició de sol·licitants de noves línies ferroviàries, coincidint amb l'auge especulatiu conegut com *la febre d'or*.

A les Corts de 1879-81, trobem un únic projecte: la sol·licitud de Carles Soujol per construir un ferrocarril econòmic de curt recorregut a les rodalies de Barcelona, que sortiria de Badalona i aniria a enllaçar amb el tramvia de Barcelona a Sant Andreu. Presenten la corresponent proposició de llei al Congrés Josep Castellet (Valls), Víctor Balaguer (Vilanova i la Geltrú) i altres diputats no catalans⁶⁸⁰.

Castellet defensa la proposició, que es pren en consideració. Es forma la comissió, en la que retrobem Castellet, acompanyat de Francesc López Fabra (Barcelona), que actua com a president, més els *cuneros* José Porrúa (Seu d'Urgell) i José Manuel Brunet (Tortosa), entre altres diputats electes per districtes no catalans. Si aquesta comissió es constitueix el 17 de juny de 1880, l'endemà mateix emet un dictamen favorable. No obstant, el 23 del mateix mes se suspenen les sessions del Congrés sense que aquest dictamen s'hagués posat a discussió. A la següent legislatura, tampoc no es reprèn aquest tema.

La següent demanda apareix ja a la legislatura de 1881-82, dins de les Corts liberals de 1881-84. Es tracta de la sol·licitud de concessió a Sebastián de Mobellán d'un ferrocarril econòmic que sortís de la fàbrica d'Antoni Sedó a Esparreguera, per anar a enllaçar amb les línies generals de Barcelona a Tarragona i de Barcelona a Saragossa, en punts no especificats, amb un ramal fins el monestir de Montserrat. Presenten la corresponent proposició de llei al Congrés Antoni Ferratges (Granollers), Albert Bosch i Fustegueras (Roquetes), Balaguer, Pere Antoni Torres (Gandesa), Enrique Orozco (Arenys de Mar); i un sisè diputat, no català: Ecequiel Ordóñez⁶⁸¹. Cal dir que Antoni Sedó, a qui hem vist en anteriors apartats en la seva condició de diputat per Sant Feliu de Llobregat, no disposava de representació parlamentària en aquestes Corts.

Ferratges defensa aquesta proposició alhora que la del ferrocarril de la Pobla de Lillet. Es pren en consideració i es forma la comissió, que presideix el propi Ferratges, i en la que trobem Joan Fabra i Floreta (Girona), Joaquim Marin (Berga), Pedro Diz (Olot), Pere Nolasc Gay (Tarragona), Teodor Baró (Barcelona); i un setè component: Saturnino Esteban Collantes. Aquesta comissió no arriba a emetre un dictamen.

Pocs dies després de l'anterior iniciativa parlamentària, se'n presenta una altra, també al Congrés. Es tracta d'un projecte ferroviari força similar a l'anterior: la concessió a Joaquim Carrera i Sayrol i José María González d'un ferrocarril de muntanya, amb el sistema Riggembach, entre l'estació de Monistrol, a la línia Barcelona-Saragossa, i el monestir de Montserrat. Aquest projecte preveia també un futur allargament fins Martorell (enllaç amb la línia Barcelona-Tarragona), passant per les poblacions de Collbató, Esparreguera, Olesa de Montserrat i Martorell. Presenten la corresponent proposició al Congrés Balaguer, Baró, Torres i Albert Bosch, Josep Bosch i Carbonell (Tortosa), Albert Quintana (Torroella de Montgrí) i José Álvarez Mariño (Vilademuls)⁶⁸².

Baró dóna suport a la proposició, que es pren en consideració. Presideix la comissió Balaguer i en ella apareix un altre signant de la proposició, com és Álvarez Mariño, més Marin, Fèlix Macià (Puigcerdà), Josep Mas (Manresa) i altres diputats no catalans. El 29 de novembre de 1881 s'aprova el dictamen d'aquesta comissió, sense debat.

680. DSC, legislatura de 1879-80, 3-5-1880, ap. 25è al núm. 156.

681. DSC, legislatura de 1881-82, 14-11-1881, ap. 7è al núm. 46.

682. DSC, legislatura de 1881-82, 21-11-1881, ap. 2n al núm. 52.

El text aprovat pel Congrés passa al Senat. Presideix la comissió de l'alta cambra Feliciano Herreros de Tejada, diputat per Puerto-Rico i polèmic governador civil de Barcelona fins feia poc. En formen part també Juan Magaz (UB), Josep Maluquer (vitalici), Ferran Puig (Girona) i altres senadors no catalans.

El mateix dia de la constitució de la comissió, aquesta emet dictamen favorable, sense la signatura del senador vitalici Escolástico de la Parra, que emet un vot particular. En ell, aquest senador demanava la no aprovació del projecte, perquè infringiria algunes de les disposicions legals vigents en la matèria.

Entre els dies 9 i 10 de desembre de 1881 es fa el debat al Senat sobre aquest projecte ferroviari, en el que s'entra en un debat genèric sobre concessions de ferrocarrils. Del grup de senadors catalans, intervé Ferran Puig, membre de la comissió, que defensa el projecte ferroviari, tal com apareixia en el dictamen de la majoria. Finalment, el Senat rebutja el vot particular i aprova el dictamen. La llei resultant duu data de 5-1-1882, ampliada per la RO de 27-7-1882.

El quart projecte, encara dins de 1881, és la sol·licitud de la SATBCSA per construir un ferrocarril de Sabadell a enllaçar amb el seu tramvia a l'alçada de Sant Andreu. Presenta la proposició de llei Joaquim Planas i Borrell (Terrassa), tot sol⁶⁸³. Aquesta proposició no arriba ni tan sols a prendre's en consideració.

Millor destí té el cinquè projecte, presentat també el desembre de 1881. Es tracta de la sol·licitud de Josep Vilumara d'una concessió per construir un ferrocarril econòmic que sortís de la línia de Tarragona a Barcelona, en algun punt proper a Martorell, i acabés a Sant Vicenç de Castellet, enllaçant allí amb la línia general de Barcelona a Saragossa. Com es pot veure, és el tercer projecte amb un itinerari similar que es presenta a les Corts en poc de temps. Es concreta en una proposició de llei presentada al Congrés per Bartomeu Godó (Igualada), Francisco Martínez Brau (Balaguer), Josep Bosch i altres diputats no catalans⁶⁸⁴.

Defensa aquesta proposició Enrique Mesa (diputat per Palma de Mallorca), que de fet, no era un dels signants de la proposició. El Congrés la pren en consideració i es forma la corresponent comissió, en la que hi ha alguns dels diputats catalans que ja ens han anat apareixent fins aquí, com Torres, que n'és el president i Joaquim Planas, més Joan Cañellas (El Vendrell) i Francesc d'Assís Madorell (Vilafranca del Penedès), acompanyats d'altres diputats de districtes no catalans. El 26 de desembre s'aprova sense debat el seu dictamen.

Presideix la comissió del Senat el marquès de Monistrol. De la resta de components, únicament hi ha un senador català més: Ferran Puig. Aquesta comissió no aconsegueix que el projecte s'aprovi abans de l'interregne parlamentari, pel que fins el 30 de maig de 1882 no es posa a l'ordre del dia el seu dictamen, que s'aprova sense debat. És la llei de 22-6-1882.

El següent tema que apareix, és la demanda de Joan Serret d'un ferrocarril econòmic entre l'estació del Papiol, en la línia de Barcelona a Tarragona, fins Mataró, passant per Rubí, Sabadell, Sentmenat, Caldes de Montbui i Granollers, amb un ramal entre Rubí i Terrassa i aconseguint un trajecte de circumval·lació respecte l'àrea de Barcelona, alhora que enllaçant amb bona part de les vies confluents a la ciutat. Presenten aquesta proposició Joaquim Planas, Josep Castellet i Josep Garcia Oliver (Mataró)⁶⁸⁵.

683. DSC, legislatura de 1881-82, 5-12-1881, ap. 27è al núm. 63.

684. DSC, legislatura de 1881-82, 13-12-1881, ap. 7è al núm. 69.

685. DSC, legislatura de 1881-82, 7-6-1882, ap. 12è al núm. 146.

Planas defensa la proposició i es pren en consideració. A la comissió retrobem Planas, junt amb dos diputats que ja ens han anat apareixent en aquest apartat, com són Torres (president) i Madorell, junt amb Manuel de Azcárraga (Solsona) i altres diputats no catalans. L'1 de juliol de 1882 s'aprova el seu dictamen sense debat. El text aprovat pel Congrés no arriba a entrar al Senat durant aquesta legislatura de 1881-82, ja en les seves darreres sessions, però a les següents tampoc, pel que el tema queda aturat aquí.

Encara dins de la legislatura de 1881-82 apareix el setè tema: la demanda de la SATFEB d'una concessió per a construir un ferrocarril tramvia entre Sant Andreu de Palomar i Sabadell, concebut com la continuació de la línia entre Barcelona i Sant Andreu, afegint també un ramal fins Badalona. Presenten la corresponent proposició de llei al Congrés Joaquim Planas, Ferratges, Torres, Godó, Vicente de Romero (Gràcia) i altres diputats no catalans⁶⁸⁶.

Planas defensa la proposició i es pren en consideració. El mateix Planas forma part de la comissió, en la que trobem també dos diputats que ens han anat apareixent en els anteriors temes: Azcárraga (president) i Madorell, junt amb altres diputats no catalans. El 27 de juny de 1882 s'aprova el seu dictamen sense debat.

A diferència de l'anterior projecte, aquest sí arriba a presentar-se al Senat abans de la suspensió de les sessions. Es forma la comissió, que presideix Juan Moreno Benítez, senador vitalici que anteriorment havia representat Girona a l'alta cambra, i en la que trobem Puig i marquès de Monistrol. Aquesta comissió, però, no arriba a emetre dictamen abans de la suspensió de les sessions.

A la següent legislatura, la de 1882-83, un senador que no formava part de la comissió, Ricardo Medina (Lugo), reproduïx el projecte de llei, però ja al gener de 1883. Els dies següents arriba al Senat una exposició favorable, signada pels ajuntaments, principals contribuents i veïns de Sabadell, Barberà, Cerdanyola i Ripollet. La comissió no emet el seu dictamen fins el juny, però introduint la variació que calia la pública subhasta si es volia tenir dret a subvenció. El 2 de juliol, el Senat aprova sense debat aquest dictamen modificat.

El text modificat retorna al Congrés, per al nomenament dels diputats de la comissió mixta. Aquests són Joaquim Planas, que repeteix, junt amb altres que també havíem vist anteriorment: Torres, Macià i Castellet, acompanyats d'Isidre Boixader (Seu d'Urgell) i d'altres no catalans. El president de la comissió del Senat, Moreno Benítez, presideix la comissió mixta, mentre que Planas és el secretari. El Senat aprova el dictamen de la comissió mixta el 14 de juliol, mentre que el Congrés ho fa el dia 16. La llei resultant duu data de 27-7-1883.

El darrer tema es presenta a la legislatura de 1884-85. Es tracta de la sol·licitud de la CFECF de concessió d'un ferrocarril entre ambdues poblacions, passant per Guissona i Agramunt. Presenta la proposició de llei al Congrés Azcárraga, tot sol⁶⁸⁷. El propi Azcárraga dóna suport a la proposició, que es pren en consideració.

El mateix diputat presideix la comissió, en la que trobem també Antoni Sedó (Sant Feliu de Llobregat), Pere Bosch i Labrús (Vic), Albert Camps (La Bisbal), Rafael Cabezas (Tremp) i Josep Ferrer i Forés (Gandesa); i un setè membre: Genaro Perogordo. El 28 de maig de 1885 el Congrés aprova sense debat el seu dictamen.

686. DSC, legislatura de 1881-82, 21-6-1882, ap. 7è al núm. 157.

687. DSC, legislatura de 1884-85, 29-4-1885, ap. 8è al núm. 137.

Presideix la comissió del Senat Maluquer, i en formen part Puig, Manel Girona (vitalici), Enrique de la Parrella (*cunero* per Lleida) i altres. El 25 de juny s'aprova el seu dictamen, també sense debat. És la llei de 17-7-1885.

Aquests vuit temes completen l'extens llistat de demandes de companyies ferroviàries amb traçat per Catalunya gestionades pels parlamentaris catalans. El quadre 6.24 permet visualitzar la participació d'aquests quaranta parlamentaris en aquests vuit temes i comptabilitzar-la de cara als quadres 6.25 i 6.26. En no existir un únic demandant o bé demandants amb algun tret en comú (com en el cas del quadre 6.4) no cal aturar-se més en la seva anàlisi.

6.2.4.19. Una quantificació de la participació dels parlamentaris catalans en gestions de les companyies ferroviàries amb traçat per Catalunya.

El quadre 6.25 permet veure una suma dels diversos quadres parcials de companyies i promotors ferroviaris vistos fins aquí. Cal advertir, d'entrada, tres qüestions. La primera, és que mentre alguns dels 149 parlamentaris del grup estudiat repeteixen llur presència al Congrés o al Senat a alguns o tots els períodes de Corts, d'altres obtenen representació sols en una ocasió, pel que les seves possibilitats de participar en aquestes o en qualsevol altra gestió són menors. La segona, que els quadres parcials vistos fins aquí, reflecteixen únicament les gestions per a companyies ferroviàries que tenen traçat a Catalunya, però que les gestions dels parlamentaris inclouen també companyies i promotors d'altres zones, que incloses dins dels quadres incrementarien el nombre total de gestions. I la tercera, com ja s'ha vist durant els apartats precedents, que una anàlisi a fons de cada districte electoral i de cada companyia o promotor ferroviari, mostraria noves gestions, especialment als ministeris, sobre els que no acostuma a haver notícies públiques a la premsa de l'època ni als diaris de sessions.

Un cop fets aquests advertiments, cal veure que dels 149 parlamentaris, 106 intervenen en un moment o altre en gestions per a aquestes companyies i promotors, mentre que 43 no practiquen cap mena de gestió. Dins d'aquests, predominen els parlamentaris que realitzen poques gestions. Així, la franja que se situa entre una i cinc gestions agafa 64 parlamentaris i la que va de les sis a les deu, 19. A partir d'11 gestions, la xifra de parlamentaris decau considerablement, però permet veure la presència d'alguns personatges que arriben fins a cotes extremadament altes de participació en aquest sector, fins el punt que cal considerar la seva intervenció en aquesta mena de gestions com a una part important de la seva activitat com a parlamentari.

Quadre 6.24: participació de parlamentaris catalans en gestions de projectes ferroviaris diversos.

N	parlamentari	D.C	C	Corts	demanda	T.D	G.C	G.M	P.A	T. G
1	Planas i Borrell, J.	no	D	1881-84	Tramvia Bcn-Clot: Sabadell-enllaç	4	1	0	0	9
			D	1881-84	Vilumara: Martorell-St. Vicenç C.		1			
			D	1881-84	J. Serret: Papiol-Mataró		3			
			D	1881-84	SATFEB: St. Andreu-Sabadell		4			
2	Torres, Pere Antoni	no	D	1881-84	[pendent-B]: fàbrica Sedó-enllaç	5	1	0	0	6
			D	1881-84	Carrera & González: Montserrat		1			
			D	1881-84	Vilumara: Martorell-St. Vicenç C.		1			
			D	1881-84	J. Serret: Papiol-Mataró		1			
			D	1881-84	SATFEB: St. Andreu-Sabadell		2			

N	parlamentari	D.C	C	Corts	demanda	T.D	G.C	G.M	P.A	T. G
3	Puig, Ferran	no	S	1881-84	Carrera & González: Montserrat	4	2	0	0	5
			S	1881-84	Vilumara: Martorell-St. Vicenç C.		1			
			S	1881-84	SATFEB: St. Andreu-Sabadell		1			
			S	1884-85	CFECP: Cervera-Pons		1			
4	Azcárraga, Manuel	no	D	1881-84	J. Serret: Papiol-Mataró	3	1	0	0	5
			D	1881-84	SATFEB: St. Andreu-Sabadell		1			
			D	1884-86	CFECP: Cervera-Pons		3			
5	Baró, Teodor	no	D	1881-84	[pendent-B]: fàbrica Sedó-enllaç	3	1	0	0	4
			D	1881-84	Carrera & González: Montserrat		2			
			D	1881-84	SATFEB: St. Andreu-Sabadell		1			
6	Castellet, Josep	no	D	1879-81	Soujol: Badalona-tr. St. Andreu	3	3	0	0	5
			D	1881-84	J. Serret: Papiol-Mataró		1			
			D	1881-84	SATFEB: St. Andreu-Sabadell		1			
7	Ferratges, Antoni	no	D	1881-84	[pendent-B]: fàbrica Sedó-enllaç	2	3	0	0	4
			D	1881-84	SATFEB: St. Andreu-Sabadell		1			
8	Madorell, F. d'A.	no	D	1881-84	Vilumara: Martorell-St. Vicenç C.	3	1	0	0	3
			D	1881-84	J. Serret: Papiol-Mataró		1			
			D	1881-84	SATFEB: St. Andreu-Sabadell		1			
9	Balaguer, Víctor	no	D	1879-81	Soujol: Badalona-tr. St. Andreu	2	1	0	0	2
			D	1881-84	[pendent-B]: fàbrica Sedó-enllaç		1			
10	Bosch i Carbonell, J.	no	D	1881-84	Carrera & González: Montserrat	2	1	0	0	2
			D	1881-84	Vilumara: Martorell-St. Vicenç C.		1			
11	Bosch i F., Albert	no	D	1881-84	[pendent-B]: fàbrica Sedó-enllaç	2	1	0	0	2
			D	1881-84	Carrera & González: Montserrat		1			
12	Escrivà (m. Monistrol)	no	S	1881-84	Vilumara: Martorell-St. Vicenç C.	2	1	0	0	2
			S	1881-84	SATFEB: St. Andreu-Sabadell		1			
13	Macià, Fèlix	no	D	1881-84	Carrera & González: Montserrat	2	1	0	0	2
			D	1881-84	SATFEB: St. Andreu-Sabadell		1			
14	Maluquer, Josep	no	S	1881-84	Carrera & González: Montserrat	2	1	0	0	2
			S	1884-85	CFECP: Cervera-Pons		1			
15	Marin, Joaquim	no	D	1881-84	[pendent-B]: fàbrica Sedó-enllaç	2	1	0	0	2
			D	1881-84	Carrera & González: Montserrat		1			
16	Álvarez Mariño, José	no	D	1881-84	Carrera & González: Montserrat	1	2	0	0	2
17	Boixader, Isidre	no	D	1881-84	Carrera & González: Montserrat	1	2	0	0	2
18	Bosch i Labrús, Pere	no	D	1884-86	CFECP: Cervera-Pons	1	1	0	0	1
19	Brunet, José Manuel	no	D	1879-81	Soujol: Badalona-tr. St. Andreu	1	1	0	0	1
20	Cabezas, Rafael	no	D	1884-86	CFECP: Cervera-Pons	1	1	0	0	1
21	Camps, Albert	no	D	1884-86	CFECP: Cervera-Pons	1	1	0	0	1
22	Cañellas, Joan	no	D	1881-84	Vilumara: Martorell-St. Vicenç C.	1	1	0	0	1
23	Diz, Pedro	no	D	1881-84	[pendent-B]: fàbrica Sedó-enllaç	1	1	0	0	1
24	Fabra, Joan	no	D	1881-84	[pendent-B]: fàbrica Sedó-enllaç	1	1	0	0	1
25	Ferrer i Forés, Josep	no	D	1884-86	CFECP: Cervera-Pons	1	1	0	0	1
26	García Oliver, Josep	no	D	1881-84	J. Serret: Papiol-Mataró	1	1	0	0	1
27	Gay, Pere Nolasc	no	D	1881-84	[pendent-B]: fàbrica Sedó-enllaç	1	1	0	0	1
28	Girona, Manel	no	S	1884-85	CFECP: Cervera-Pons	1	1	0	0	1
29	Godó, Bartomeu	no	D	1881-84	Vilumara: Martorell-St. Vicenç C.	1	1	0	0	1
30	López Fabra, F.	no	D	1879-81	Soujol: Badalona-tr. St. Andreu	1	1	0	0	1
31	Magaz, Juan	no	S	1881-84	Carrera & González: Montserrat	1	1	0	0	1
32	Martínez Brau, F.	no	D	1881-84	Vilumara: Martorell-St. Vicenç C.	1	1	0	0	1
33	Mas, Josep	no	D	1881-84	Carrera & González: Montserrat	1	1	0	0	1
34	Moreno B., Juan	no	S	1881-84	SATFEB: St. Andreu-Sabadell	1	1	0	0	1
35	Orozco, Enrique	no	D	1881-84	[pendent-B]: fàbrica Sedó-enllaç	1	1	0	0	1
36	Parrella, E. de la	no	S	1884-85	CFECP: Cervera-Pons	1	1	0	0	1
37	Porrúa, José	no	D	1879-81	Soujol: Badalona-tr. St. Andreu	1	1	0	0	1
38	Quintana, Albert	no	D	1881-84	Carrera & González: Montserrat	1	1	0	0	1
39	Romero, Vicente de	no	D	1881-84	SATFEB: St. Andreu-Sabadell	1	1	0	0	1
40	Sedó, Antoni	no	D	1884-86	CFECP: Cervera-Pons	1	1	0	0	1

N: número. D.C: directiu de la companyia. C: cambra (D: diputat, S: senador). T.D: total demandes. G.C: gestions a les Corts. G.M: gestions als ministeris o judicials. P.A: presència en actes de la companyia. T.G: total gestions.

Cal veure ara qui són els parlamentaris que representen les diferents franges de participació. En la part baixa del quadre 6.25, és a dir, els parlamentaris que no realitzen cap mena d'intervenció en aquest sector, hi ha en primer lloc els parlamentaris més absentistes, amb un nivell general d'intervencions i d'assistència a les sessions molt baix. Al seu costat, hi ha també un important contingent de parlamentaris *cuneros*, en general poc interessats en afers dels districtes representats per ells. Trobem també els dos bisbes, molt poc actius en general. Crida l'atenció la presència d'alguns membres caracteritzats del *grup català* de finances (el marquès de Comillas, Evarist Arnús), així com la de Francesc Gumà, promotor del FVVB.

Entre els 64 parlamentaris que realitzen d'una a cinc gestions, trobem també un nombre apreciable de personatges dels que rarament intervenen a les Corts. En aquests casos, no deixa de ser significatiu que una o dues de les escasses vegades que tenen alguna mena de participació en un treball parlamentari, siguin precisament intervenint en una demanda d'una companyia ferroviària. Personatges com el comte de Peralada o el marquès de Palmerola, que gairebé no exerceixen llurs senadories, tenen una participació en tramitacions ferroviàries d'una gestió cadascun. Per a aquesta mena de personatges, aquesta pot ser l'única intervenció durant tota una legislatura o, fins i tot, durant tot un període de Corts.

Quadre 6.25: nombre total de gestions realitzades pels parlamentaris catalans per a les companyies ferroviàries amb traçat per Catalunya.

nombre de gestions	nombre de parlamentaris
0	43
1-5	64
6-10	19
11-15	9
16-20	6
21-25	2
26-30	2
31-35	2
36-40	1
41-45	0
46-50	1
total	149

El quadre 6.26 mostra els parlamentaris de les franges més altes de participació. Víctor Balaguer, a qui hem vist com a president de la DC i com a parlamentari capdavanter en la gestió de les demandes de les corporacions econòmiques, apareix també com el més actiu en gestions relacionades amb ferrocarrils, amb un total de 46 gestions, corresponents a 26 demandes diferents. A més, la seva participació és especialment significativa en el cas de les companyies més importants i les seves participacions acostumen a incloure la presidència de les comissions del Congrés.

Segueixen Balaguer, Antoni Ferratges i Pere Antoni Torres, amb 40 i 35 gestions respectivament, que es corresponen a 22 demandes diferents. En el seu cas, cal destacar que no tenen representació parlamentària en totes les quatre Corts del període, com és el cas de Balaguer, sinó sols en dues cadascú, pel que els seus treballs en aquest terreny es mostren molt concentrats, més encara si suméssim les gestions que realitzen per a

companyies de fora de Catalunya. Ferratges fins i tot supera Balaguer en gestions a les Corts, amb 39 enfront de les 36 del diputat per Vilanova.

Quadre 6.26: parlamentaris catalans més actius en gestions per a companyies i promotors ferroviaris amb traçat per Catalunya.

N	parlamentari	C	T.D	G.C	G.M	P.A	T.G
1	Balaguer, Víctor	C	26	36	9	1	46
2	Ferratges, Antoni	C	22	39	1	0	40
3	Torres, Pere Antoni	C	22	36	1	0	35
4	Maluquer, Josep	S	23	30	1	1	32
5	Macià, Fèlix	C	17	26	1	1	28
6	Álvarez Mariño, José	C	19	25	2	0	27
7	Puig, Ferran	S	21	22	2	0	24
8	Azcárraga, Manuel	D	16	22	0	0	22
9	Bosch i Labrús, Pere	D	15	17	2	0	19
10	Pons, Marià	D	10	19	0	0	19
11	Planas i Borrell, J.	D	10	17	1	0	18
12	Bosch i F., Albert	D	13	16	0	0	16
13	Fabra, Joan	D	11	15	1	0	16
15	Castellet, Josep	D	11	15	0	1	16
14	Orozco, Enrique	D	13	14	1	0	15
16	Quintana, Albert	D	13	13	1	0	14
17	Diz, Pedro	D	9	13	1	0	14
18	Sedó, Antoni	D	9	14	0	0	14
19	Camps, Albert	D	10	11	0	0	11
20	Gay, Pere Nolasc	D	10	9	1	1	11
21	Bosch i Carbonell, J.	D	9	10	0	1	11
22	Godó, Bartomeu	D	9	11	0	0	11
23	Cañellas, Joan	D	8	11	0	0	11

N: número. **C:** cambra (**D:** diputat, **S:** senador). **T.D:** total demandes. **G.C:** gestions a les Corts. **G.M:** gestions als ministeris o judicials. **P.A:** presència en actes de la companyia. **T.G:** total gestions.

Josep Maluquer, amb 28 gestions i 23 demandes, és el quart parlamentari en intervencions i primer del grup de senadors.

Destaca entre aquest grup de parlamentaris més actius el fet de ser parlamentaris del PL, pertanyents a professions liberals, i amb una actuació política ja al Sexenni. Balaguer i Ferratges, a més, formarien part de la Comissió Catalana creada l'estiu de 1874 precisament per a la tramitació d'afers del món dels negocis català a Madrid. Els altres components d'aquesta comissió —Joan Fabra, Frederic Pons i Albert Quintana— també es troben dins del grup de 23 parlamentaris més actius. Igualment procedeixen del camp liberal i tenen una part de la seva activitat professional que es pot qualificar com de professionals liberals.

Fèlix Macià, José Álvarez Mariño i Ferran Puig, que ocupen els llocs cinquè a setè del quadre 6.26, tenen en comú amb els anteriors la seva procedència liberal en temps del Sexenni. Tant Álvarez com Manuel de Azcárraga, que ocupa el vuitè lloc del quadre, són els parlamentaris *cuneros* més actius en aquest terreny del grup estudiat (el cunerisme del primer, però, és més relatiu, per la seva implicació en les demandes locals).

Al costat d'aquests parlamentaris de professions liberals i pertanyents al sector esquerre de la cambra, els parlamentaris de la mateixa adscripció socioprofessional del sector conservador tenen una participació considerablement menor. Així, els personatges més significatius se situarien en un nombre de gestions molt baix: Manel Duran i Bas, amb 2,

Josep Maria Planas i Casals, amb 3 i Joaquim Maria Paz, amb 4. Sols Albert Bosch i Fusteguerras té una intervenció significativa, ocupant el lloc dotzè del quadre 6.26, amb 16 gestions.

Una altra qüestió a tenir en compte, és la tendència a treballar en comú per part dels parlamentaris catalans en aquesta mena de gestions vinculades a demandes de companyies ferroviàries. No es tracta de la DC ni de l'organització pròpia dels senadors catalans, en la mesura que la magnitud dels treballs parlamentaris a realitzar és menor i perquè, en definitiva, els signants d'una proposició de llei i els membres d'una comissió, que són els treballs parlamentaris més habituals en aquestes tramitacions, sols han de ser set. El que s'aprecia, és com el promotor principal d'una demanda, que acostuma a ser el que signa una proposició en primer lloc, cerca entre els propis parlamentaris catalans, independentment de llur filiació política, els suports necessaris per dur a bon terme les seves gestions. Aquest procés s'aprecia més clarament al Congrés, on és força habitual que una proposició de llei vingui signada per sis o set diputats catalans o que dels set membres d'una comissió gairebé tots ho siguin, que al Senat, amb un nombre de senadors catalans sempre inferior.

Pel que fa a la presència de directius de les companyies demandants a les Corts i a la seva participació directa en la tramitació de demandes, trobem diverses situacions. D'una banda, hi ha companyies grans, com la CFZPB, que tot i tenir una important representació parlamentària, no arriben a plantejar cap demanda específica i directa que requereixi la seva intervenció abans de la fusió amb el Norte. De l'altra, hi ha nombrosos promotors ferroviaris menors que no disposen d'aquesta representació. Entremig, hi ha també casos com el de la CFLRT, que tot i disposar d'aquesta representació, està composta de parlamentaris de fora de Catalunya, en la mateixa línia que la composició del consell d'administració de la companyia. O com el de la SFAVT, que tot i disposar també de representació parlamentària, aquesta està composta per parlamentaris valencians, en tenir la companyia el seu centre de gestió a València.

Deixant de banda aquestes companyies, veiem que les que disposen d'aquesta representació parlamentària directa no sols l'utilitzen, sinó que en molts casos aquesta activitat de gestió de demandes de les pròpies companyies és una de les principals raons de la voluntat d'accedir al parlament. Així, Frederic Marcet i Camil Fabra, parlamentaris que són directius de la TBF, intervenen tots dos en gestions directes d'aquesta companyia. Víctor Balaguer, directiu de la CFDMZB, intervé, i molt a fons, en els afers de la companyia, a diferència de Francesc Gumà, màxim directiu de la mateixa, que no realitza cap intervenció directa. En el cas del FMSJA, el seu gerent, Fèlix Macià, es mostra extraordinàriament actiu en gestions de la pròpia companyia, mentre que també tenen intervencions Ramon Estruch, Antoni Roger i Vidal i Pau Turull i no en té cap Antoni Borrell. La CFMCM, que té com a directius-parlamentaris Joaquim Maria Paz i Antoni Ferratges, no arriba a utilitzar els seus serveis, perquè les demandes plantejades no coincideixen en el temps amb les respectives presències a les Corts. En el cas dels projectes ferroviaris d'Igualada, està clara la intervenció dels dos diputats vinculats als projectes rivals —Manuel Camacho i Bartomeu Godó— no sols en gestions a les Corts, sinó que la qüestió del ferrocarril es trasllada als mateixos processos electorals. La FELSA, que disposa de la representació de Balaguer, no arriba a utilitzar els seus serveis, perquè el seu nomenament és posterior a les gestions realitzades. El mateix passa amb la CFTPC, que disposa dels directius-parlamentaris marquèes de Montoliu i Pere Antoni Torres.

Veiem, doncs, que en el cas de companyies ja plenament consolidades, és una pràctica habitual disposar d'aquesta representació parlamentària, de vegades al màxim nivell de la directiva, i que aquests consellers parlamentaris intervinguin directament. En el cas de promotors ferroviaris que encara no han constituït la corresponent companyia, no és tan evident aquesta relació. En tot cas, el que sí hi ha en aquests segons casos, és una incorporació posterior de parlamentaris als seus consells d'administració, un cop aconseguides les lleis de concessió i constituïdes les corresponents companyies.

6.2.5. Legislació sobre canals i pantans de regatge.

Dins encara del sector d'obres públiques, hi ha un altre grup de temes en els que hi ha una intervenció de les Corts i un interès per part d'alguns parlamentaris catalans. Es tracta de la legislació sobre canals i pantans de regatge, concretada en el terreny de la legislació general en la llei de 1883, i en el de la legislació concreta per a companyies amb activitat a Catalunya, en les demandes de pròrroga d'obres de la RCCRE.

6.2.5.1. La llei de canals i pantans de regatge.

A) El projecte de llei de 1879.

El novembre de 1879, el ministre de Foment, el comte de Toreno, presentava al Congrés un projecte de llei sobre canals i pantans de regatge⁶⁸⁸. Com hem vist al capítol de política econòmica, fins aquell moment es trobava vigent la llei de canals de 20-2-1870, mentre que la llei d'aigües de 13-6-1879, elaborada pel Govern com a desenvolupament de la llei de bases d'obres públiques de 29-12-1876, incloïa també algunes disposicions més generals relatives al sector.

En un altre ordre de coses, la llei de pressupostos generals de l'Estat per a 1878-79, preveia en el seu article 41 la creació d'una comissió de set senadors i set diputats per estudiar les subvencions a empreses de ferrocarrils i canals i pantans de regatge. En aquesta ocasió, la SCU havia adreçat una exposició al Congrés, demanant poder acollir-se als possibles beneficis atorgats a les infraestructures de nova creació.

Cal dir també que en el moment de presentar-se el projecte de llei al Congrés, hi havia a Catalunya diverses empreses de canals de regatge, bé amb tots els trams projectats en servei, bé en projecte, amb aprofitaments d'aigua als rius Segre, Ebre, Fluvià, Llobregat i Éssera i Cinca (canal de Tamarit i Llitera).

El preàmbul del projecte de llei del comte de Toreno, al·ludia a la llei de 20-2-1870, que atorgava una subvenció a les empreses de 150 pessetes (0,90 euros) per hectàrea regada. Des d'aleshores, però, cap de les companyies d'aquest sector no hauria pogut completar els seus treballs. El ministre es refereix aquí als recursos per part de les empreses de sol·licitud de pròrrogues i de traspassos de concessió: *pues la mayoría de las empresas no han hecho más que inaugurar las obras para cumplir el precepto legal, solicitando después repetidas prórrogas a fin de evitar la caducidad, creyendo entre tanto hallar recursos para realizar sus obras, o compañía a quienes conferir la concesión con algún beneficio*⁶⁸⁹.

688. DSC, legislatura de 1879-80, 18-11-1879, ap. 1r al núm. 61.

689. DSC, legislatura de 1879-80, 18-11-1879, ap. 1r al núm. 61.

El projecte del comte de Toreno, partint del principi de la conveniència de fomentar les infraestructures hidràuliques que permetessin estendre els regatges a noves zones, preveia una subvenció directa, equivalent a una tercera part de les obres, a les empreses de canals i pantans de regatge amb concessions vigents i basades en la llei de 20-2-1870 i que desitgessin acollir-se a la llei d'aigües de 13-6-1879. Es preveia un sistema esglaonat d'abonaments a les empreses, a partir de les certificacions de les obres executades, expedides pels enginyers inspectors. També, la intervenció del Ministeri de Foment, el Consell de ministres, la JCCCP i el Consell d'Estat, en l'autorització dels pagaments, que es faria a través de reials decrets, així com una informació anual adreçada a les Corts.

Es forma la corresponent comissió, que presideix Esteban Garrido (diputat per Corcubión, La Corunya). Antoni Sedó (Sant Feliu de Llobregat), és l'únic català que forma part d'aquesta comissió, en aquest cas, com a secretari. La comissió arriba a emetre fins a dos dictàmens, als que cal afegir un vot particular i diverses esmenes. Mentre, Manuel Lasala substitueix el comte de Toreno al ministeri.

Tot plegat contribueix a endarrerir la tramitació del projecte de llei. Finalment, el tema es posa a la discussió del Congrés el 20 d'abril de 1880, però no aconsegueix generar un debat continuat, sinó que aquesta cambra li dedica sols cinc sessions, que s'allarguen fins l'11 de juny. La suspensió de sessions arriba sense que el Congrés hagi aprovat cap text i a la legislatura següent, d'altra banda més breu, no es torna a reproduir el tema.

Per part dels diputats catalans, no hi ha un interès directe en aquest tema i cap d'ells no intervé durant els debats. Des de Catalunya, arriben al Congrés a través del Ministeri de Foment, exposicions de la Diputació Provincial de Barcelona i de l'IACSI, demanant que els beneficis de la llei es fessin extensibles al canal de la dreta del riu Llobregat i als altres que fossin propietat de l'Estat.

B) La llei de 1883.

Amb la formació del Govern liberal de 1881 i l'obertura de les noves Corts d'aquest any, el nou ministre de Foment, José Luís Albareda, recupera el tema. Cap el final de la legislatura de 1881-82, presenta al Congrés un nou projecte de llei, amb un articulat més desenvolupat, però que recollia igualment el principi de subvenció a les empreses⁶⁹⁰.

Es forma una comissió, que presideix Saturnino Álvarez Bugallal (diputat per Bande, Orense). Com a diputats electes per districtes catalans, trobem Francisco Martínez Brau (*cunero* per Balaguer) i Antoni Ferratges (Granollers), que fa de secretari de la comissió. Aquesta, però, no arriba a emetre dictamen abans de la suspensió de les sessions.

El desembre de 1882, ja en plena legislatura de 1882-83, Albareda reproduïx el projecte de llei al Congrés, tot i que quan finalment es realitza el debat en aquesta cambra, ja l'ha substituït en el càrrec Germán Gamazo.

En aquesta ocasió, la comissió sí emet un dictamen, que introdueix algunes lleugeres modificacions respecte el projecte de llei. Aquest dictamen rep un considerable nombre d'esmenes, algunes d'elles presentades ja durant el debat parlamentari.

Per part dels diputats catalans, hi ha tres esmenes en les que apareixen alguns d'ells com a primers signants. Una d'elles la presenten Fèlix Macià (Puigcerdà), Isidre Boixader

690. DSC, legislatura de 1881-82, 27-6-1882, ap. 2n al núm. 162.

(Seu d'Urgell), Joan Fabra (Girona), Albert Quintana (Torroella de Montgrí), Pere Nolasc Gay (Tarragona), Antoni Roger i Vidal (Barcelona) i Joaquim Planas (Terrassa), demanant afegir un article addicional en el que s'inclogués en els avantatges de la llei els canals i pantans que tinguin el seu origen a França, Portugal o Andorra, si les seves aigües són utilitzades en territori espanyol⁶⁹¹.

Pere Antoni Torres (Gandesa), el ja al·ludit Gay, junt amb altres diputats no catalans, presenten dues esmenes, ja amb el debat parlamentari iniciat. La primera es referia al sistema esglaonat de subvencions, introduint el principi de seccions construïdes, mentre que la segona matisava els abonaments pel nombre de litres d'aigua per segon⁶⁹².

Ja al final del debat parlamentari, Joan Cañellas (El Vendrell) i Pedro Diz (Olot), junt amb altres diputats no catalans, presenten una altra esmena, en la que es demanava que el Govern nomenés un delegat per a cada sindicat de regants, encarregat de l'aplicació de la normativa vigent i de presidir el propi sindicat⁶⁹³.

A més d'aquestes esmenes, alguns diputats catalans afegeixen la seva signatura a altres esmenes diverses, presentades per diputats d'altres districtes

Arriben també al Congrés exposicions procedents de Catalunya, amb observacions al projecte. El comte de Torregrossa (Borges) en presenta una de propietaris de la zona regable del Canal d'Urgell, i José Álvarez Mariño (Vilademuls) i Manel Henrich (Figueres) en presenten dues de l'empresa *Canal del Alto Ampurdán*.

El debat al Congrés s'allarga entre el 18 d'abril i el 4 de maig de 1883. S'estructura en una primera part sobre la totalitat, amb les intervencions de Pedro Diz, Miguel Martínez de Campos i Segismundo Moret en els tres torns en contra, i les respostes de membres de la comissió, seguit d'una segona part, amb el debat sobre l'articulat i les esmenes. Cal dir que algunes d'aquestes esmenes són admeses en el transcurs dels debats i també que a la meitat d'aquests, la comissió retira part del seu primer dictamen i el torna a presentar, novament redactat. El resultat, és un text aprovat amb força retocs respecte el primer projecte de llei.

Del grup estudiat, intervenen alguns diputats. En primer lloc, el ja esmentat Diz, que consumeix el primer torn contra la totalitat, amb una àmplia dissertació sobre els beneficis del que hauria de ser una llei ambiciosa d'extensió de les zones regables, aturant-se més en l'anàlisi del sistema de subvencions previst. Diz defensa el principi de subvenció a aquesta mena d'obres públiques de les crítiques dels sectors partidaris de retallar la despesa pública en uns moments d'asfíxia del Tresor, al·ludint al seu caràcter de generadores de riquesa i, per tant, de més base contributiva. Intervé també, més breument, en el debat sobre l'articulat.

Torres defensa la primera de les seves esmenes. La comissió no l'admet i aquest diputat la retira abans de ser votada, retirant també la seva segona esmena abans de ser discutida. Cap dels signants de l'esmena de Macià no la defensa, pel que el Congrés no les admet. Finalment, Cañellas defensa molt breument la seva, ja gairebé al final del debat, essent rebutjada pel Congrés.

691. DSC, legislatura de 1882-83, 9-3-1883, ap. 2n al núm. 62.

692. DSC, legislatura de 1882-83, 25-4-1883, ap. 6è al núm. 95.

693. DSC, legislatura de 1882-83, 4-5-1883, núm. 101, p.2282.

A més d'aquests diputats, Álvarez Mariño fa unes observacions relatives als errors d'impremta en la versió impresa del projecte de llei. Cal dir que els diputats representants de districtes catalans que eren membres de la comissió, no arriben a intervenir.

El text aprovat passa al Senat, on es forma una comissió en la que no hi ha cap senador català. La presideix Fernando Corradi (senador per Alacant). El comte de Torre-Mata presenta la mateixa exposició de l'empresa *Canal del Alto Ampurdán*.

El debat a l'alta cambra ocupa un únic dia, el 13 de juny. Per part dels senadors catalans, únicament intervé Ferran Puig, aleshores senador per Girona. Com recordarem, Puig era directiu de la SCU, societat directament interessada en aquest afer. Aquest senador presenta una esmena de caire general, en la que demanava que el Govern estudiés quins canals i pantans podien ser necessaris i que convoqués les oportunes subhastes per a l'obtenció de les concessions, o bé que els construís pel seu compte⁶⁹⁴.

Puig defensa la seva esmena, tot ressaltant els impediments que tenien les empreses de canals de regatge per obtenir els seus objectius, per la manca d'una legislació de suport com la que tenien els ferrocarrils, alhora que posa com a exemple la seva pròpia experiència al Canal d'Urgell. Aquesta esmena no s'admet. Puig en defensa també una altra, en la que es demanava que la nova llei es pogués aplicar també a les empreses ja existents. Finalment, retira aquesta esmena abans de ser votada, donada la negativa de la comissió a admetre-la.

El Senat, però, incorpora alguna lleugera variació respecte el text aprovat pel Congrés, pel que cal recórrer a la comissió mixta. Cap dels diputats que nomena el Congrés per formar-hi part no representa districtes catalans. Presideix aquesta comissió el senador Corradi, que ja presidia la del Senat, i és el seu secretari Manuel Ibarra (diputat per Chinchón, Madrid). Ambdues cambres aproven sense debat el dictamen d'aquesta comissió el 14 de juliol. La llei resultant duu data de 23-7-1883.

En carta del consell d'administració del *Canal del Alto Ampurdán* a Víctor Balaguer, aquesta societat mostra la seva satisfacció amb la redacció final de la llei⁶⁹⁵.

6.2.5.2 La Real Compañía de Canalización y Riegos del Ebro.

Aquesta companyia és l'única d'aquest sector de les obres públiques amb activitat a Catalunya que s'adreça a les Corts amb una demanda específica. Com hem vist al capítol dedicat al món dels negocis, aquesta societat, orientada en principi a aconseguir la navegació del riu Ebre des de la desembocadura fins Saragossa, es replanteja posteriorment la seva activitat cap la construcció de canals de rec al delta d'aquest riu. Aconsegueix enllestir una part de les obres previstes, però nombrosos problemes l'impedeixen completar-les. En aquest context, la SCGC assumeix la direcció del projecte i es planteja l'obtenció d'una pròrroga d'obres. Com recordarem també, Joaquim Maria Paz, senador per Barcelona i per la SEBAP en nombroses ocasions, és el president de la RCCRE.

Ja abans que les pretensions de la companyia prenguin forma en la corresponent proposició de llei, aquest és un tema que mereix l'atenció d'alguns parlamentaris. Així, el juny de 1877, Manuel de Salamanca (diputat *cunero* per Tortosa) demana al ministre de Foment, el comte de Toreno, que inciti la companyia a activar els seus treballs. Creu que les obres

694. DSS, legislatura de 1882-83, 12-6-1883, ap. 1r al núm. 127.

695. BMVB, Manuscrits VB, sèrie antiga, núm. 369/1. Carta de Federico Burgos a Víctor Balaguer, datada a Figueres, 12-7-1883.

estan encara paralitzades, tot i haver transcorregut dos anys des de la fi de la guerra i valora la possibilitat de caducitat de la concessió. Dies més tard, demana informació sobre una possible venda de part de les obres executades.

El maig de 1878, el mateix Salamanca es torna a interessar en el tema. Explica al Congrés que després de la guerra, la companyia encara no ha reprès la seva activitat i que el proper dia 30 hi ha prevista una Junta General d'accionistes per reconstruir-la. Demana al ministre que si després d'aquesta junta la companyia no reprèn la seva activitat, es declari la seva caducitat. El ministre respon amb algunes observacions imprecises, com era habitual en aquests casos. El desembre del mateix any, Salamanca insisteix en aquest tema.

El juny de 1879 i ja a les Corts de 1879-81, Josep Maria Despujol, que havia substituït Salamanca en la representació del districte de Tortosa, demana al ministre si en vista de la propera caducitat de la pròrroga d'obres vigent, en pensa concedir una altra o declarar la seva caducitat. El ministre, encara el comte de Toreno, afirma que si abans del 5 de juliol, data de caducitat, les Corts no han pres cap iniciativa en aquest sentit, aplicarà a l'empresa tot el rigor de la llei.

Com hem vist al capítol de política econòmica, si la pròrroga vigent caducava el dissabte 5 de juliol de 1879, el següent dilluns, dia 7, entra al Senat una proposició demanant una nova pròrroga, proposició que a efectes de tramitació s'admet com a anterior al dia 5 i que, per tant, atura de moment la tramitació d'un expedient de caducitat. Signaven aquesta proposició Manuel Torrecilla de Robles (senador *cunero* per Tarragona), Joaquim Maria Paz, senador per la SEBAP i president de la societat directament demandant, Ramon Estruch i Ferran Puig, ambdós senadors per Barcelona i, el primer, conseller de la societat ara interessada en el projecte, la SCGC, junt amb altres senadors no catalans. Al preàmbul, s'al·ludeix a l'abandonament del projecte de navegació, ja que la construcció de la xarxa ferroviària no justificava l'enorme inversió per fer navegable el riu, i a les dificultats per enllestir les obres, un cop reorientada l'empresa cap a la canalització, degut a les guerres. S'esmenta la participació de la SCGC i es demana una pròrroga de quatre anys, fins el 30 de juny de 1883, per fer les obres complementàries del delta dret i per fer el canal del delta esquerre⁶⁹⁶.

Torrecilla defensa la proposició, que es pren en consideració. A la comissió, que presideix el comte de Torre-Mata, senador per Lleida (encara no havia pres possessió de la seva senadoria vitalícia), retrobem Torrecilla de Robles, junt amb Josep Maluquer, també senador per Lleida (i també abans de prendre possessió d'una senadoria vitalícia) i altres senadors no catalans.

Si la comissió del Senat es constitueix el dia 15 de juliol i el 17 nomenava el seu president i secretari, el mateix dia 17 es produeix una intervenció al Congrés relativa a aquest tema. Bonifacio Ruíz de Velasco (diputat per Madrid) demana al ministre de Foment l'expedient que la duana de Tarragona havia obert a la companyia per defraudació. Aquesta, hauria importat material per a les obres, lliure de drets, però després l'hauria rebut per pagar deutes. El comte de Toreno respon tot al·ludint a la proposició de llei presentada al Senat, que faria que mentre la qüestió estigués en estudi per part d'un dels cossos colegisladors no es pogués fer res amb la companyia. Ruíz de Velasco creu que en no existir cap resolució per part de les Corts anterior al dia 5, es pot considerar la caducitat com un fet. El ministre respon que és

696. DSS, legislatura de 1879-80, 7-7-1879, ap. 1r al núm. 26.

pràctica habitual dels ministres que quan una tramitació està dins les Corts, no es prengui cap iniciativa fins que aquestes resolguin el tema⁶⁹⁷.

La comissió del Senat, per la seva banda, demana al ministre de Foment l'expedient de la companyia que hi ha al seu Ministeri. El ministre envia una comunicació al Senat, informant que aquest expedient es trobava al Consell d'Estat des de feia dos anys, per analitzar les demandes dels creditors de la companyia. El dia després de rebre aquesta comunicació, el comte de Torre-Mata, president de la comissió, veient la proximitat de la fi de les sessions, adreça un prec al ministre, consistent en demanar que no resolgui res en aquest afer fins que la comissió tingui l'expedient i es pugui seguir els tràmits habituals. L'endemà d'aquesta petició, Estanislao Suárez Inclán (senador per Oviedo) i el marquès de Alhama (vitalici), membres de la comissió, però també del Consell d'Estat, justifiquen el retard d'aquest organisme en emetre dictamen per la complexitat del tema i per la lentitud dels tres ministeris afectats en enviar les documentacions sol·licitades. Intervenien a continuació seva el comte de Torre-Mata i Torrecilla de Robles.

El novembre següent, un cop reprenes les sessions, Alejandro Ramírez (senador per Puerto-Rico) substitueix Torrecilla a la comissió. El febrer següent, Paz (president de la companyia demandant) presenta una exposició de la SCGC i la defensa. Polemitza amb Suárez Inclán, de la comissió, entorn a l'expedient esmentat anteriorment. Per a Paz, seria un abús les pretensions de la duana de Tarragona de cobrar a la companyia els drets d'uns vapors que té al Port de Sant Carles de la Ràpita. Sense complexos, defensa la seva vinculació personal a la companyia sol·licitant. Els dies següents, Paz presenta noves exposicions favorables a la concessió de la pròrroga. La de la RCCRE s'imprimeix en forma de fullet, per aconseguir una difusió més gran⁶⁹⁸.

Pel que fa al Congrés, Ruíz de Velasco demana en diverses ocasions documentació relativa a aquest afer. En qualsevol cas s'acaba la legislatura de 1879-80 i també la breu de 1880-81 i amb elles les Corts de 1879-81, sense que la comissió del Senat pugui emetre el seu dictamen.

A les següents Corts, les de 1881-84, aquest tema reapareix en forma d'una nova proposició de llei, presentada ara al Congrés per un grup de diputats catalans: Víctor Balaguer (Vilanova i la Geltrú), Manuel de Salamanca (ara diputat per Xelva), Emilio Castelar (Barcelona), Pere Antoni Torres (Gandesa), Antoni Ferratges (Granollers), Josep Bosch (Tortosa) i Albert Bosch (Roquetes)⁶⁹⁹.

Els dos Bosch presenten exposicions de pobles de la zona, favorables a la concessió de la pròrroga, mentre que Salamanca defensa la proposició de llei, que es pren en consideració. Es forma la comissió, en la que retrobem alguns dels signants de la proposició, com els dos Bosch, Salamanca, Torres i Ferratges, que n'és el president, junt amb José Álvarez Mariño (Vilademuls); i un setè diputat: Isidoro Recio.

El 20 de març, la comissió emet un dictamen favorable, que no s'arriba a discutir. Més endavant, el retira i el maig en presenta un altre, en el que s'inclou la responsabilitat per a l'empresa de mantenir en bon estat les anteriors obres de navegació. El 8 de maig s'aprova aquest dictamen sense debat.

697. La intervenció del ministre en aquesta qüestió, ha servit per il·lustrar aquesta mena de tramitacions al capítol de política econòmica i allí es troba reproduïda textualment.

698. RCCRE: *Exposición dirigida al Senado* ...

699. DSC, legislatura de 1881-82, 21-11-1881, ap. 4t al núm. 52.

El text aprovat pel Congrés passa al Senat, on es forma la corresponent comissió. La presideix Juan Moreno Benítez, senador vitalici que havia representat Girona en anteriors Corts. Juan Magaz (UB) és l'únic representant de districtes catalans. Aquesta comissió emet un dictamen, en el que s'afegeix respecte el text del Congrés la necessitat de fer un dipòsit del 5% del valor de les obres a la *Caja General de Depósitos*. De fet, la SCGC així ho havia demanat. El marquès de Monsalud (Carlos José Solano de San Pelayo, vitalici), emet un vot particular en el que demanava senzillament la caducitat de la concessió. D'altra banda, Vicente Hernández de la Rúa (Guadalajara) junt amb altres senadors no representants de districtes catalans, presenta una esmena que introdueix algunes matisacions en els terminis i dipòsits.

El 5 de juliol, Magaz, membre de la comissió, demana al president del Senat per què no s'havia debatut encara el dictamen, quan feia vint dies que es trobava a l'ordre del dia. El president, el marquès de La Habana, el respon que s'havia donat prioritat a temes generals més urgents. Finalment, se suspelen les sessions i es clausura la legislatura sense que el Senat hagués arribat a debatre aquesta qüestió.

D'altra banda, arriba al Senat un nombre considerable d'exposicions, la majoria d'entitats i particulars de la zona afectada, destacant l'Ajuntament de Tortosa, mostrant-se favorables a la concessió de la pròrroga. Les presenta el comte de Torre-Mata.

Fins el desembre següent no es reprèn el tema. Gabriel Baldrich, senador per Tarragona i que no formava part de la comissió, reproduïx el dictamen d'aquesta de l'anterior legislatura. La companyia, mentre, imprimeix un altre fullet, adreçat expressament al Senat⁷⁰⁰.

Aquest cop sí hi ha debat al Senat, que es realitza entre el 21 i el 28 de febrer de 1883, amb una certa amplitud, doncs. El marquès de Monsalud defensa el seu vot particular, que és rebutjat per la majoria. També es rebutja l'esmena de Vicente Hernández, però se n'admet una part. Del grup de senadors catalans, intervenen Manuel María Álvarez (*cunero* per Lleida), que fa observacions a l'esmena d'Hernández, i Juan Magaz, que intervé a favor del dictamen, com a membre de la comissió. Finalment, el Senat aprova un text lleugerament modificat respecte l'aprovat pel Congrés, pel que calia recórrer a la comissió mixta. Ara bé, el projecte queda pendent de l'aprovació definitiva del Senat, que, sense cap motiu aparent, no s'arriba a produir. Si el febrer s'aprovava el darrer article del projecte, el juliol arribava al Senat una exposició de l'Ajuntament de Tortosa, demanant que es votés aviat.

La fi d'aquesta legislatura i de la següent i, amb elles, de les Corts liberals de 1881-84, arriba sense cap resolució definitiva sobre aquest tema. A les següents Corts tampoc no es torna a plantejar.

Mentre, la companyia seguia per la via administrativa altres contenciosos, reflectits a les reials ordres de 16-9-1879 i 11-12-1884. Finalment, la de 7-5-1886 decretava la caducitat de la concessió, segons una petició de la pròpia companyia i de quinze ajuntaments de la comarca, que demanaven que un altre concessionari es fes càrrec de les obres de canalització del delta esquerre. En el text de caducitat, s'inclou la valoració que fa la RCCRE:

En 10 de Marzo de 1884 el Consejo de administración de la Compañía, autorizado por la junta general, pidió que se decretara la caducidad de la concesión a tenor de lo dispuesto en la ley de 26 de Noviembre de 1851, alegando que no habiendo podido conseguir la prórroga que se le otorgaba en la proposición de ley aprobada por el Congreso, pero que no llegó a votarse definitivamente en el Senado, fatigada, rendida, sin crédito, sin fuerzas para otras luchas y sin medios para hacer una nueva campaña en demanda de una

700. REAL COMPAÑÍA DE CANALIZACIÓN Y RIEGOS DEL EBRO: *Al Senado los directores de la ...*, 1883.

prórroga, no puede ni quiere sostener una vida que ha llegado hasta serle enojosa, resignándose a sacar de lo mucho invertido lo poco que pueda obtener de la subasta que debe hacerse con arreglo a los artículos 20 y siguientes del pliego de condiciones adjunto a dicha ley de 1851⁷⁰¹.

6.2.6. Legislació sobre xarxes telefòniques.

Tanca els apartats dedicats a la tramitació de temes econòmics a les Corts, la legislació sobre establiment de xarxes telefòniques, qüestió nova a l'època i pendent com a tal d'una reglamentació.

El març de 1882, el ministre de la Governació, Venancio González, presenta un projecte de llei al Senat relatiu a aquest sector. Cal dir que de la mateixa manera que Correus i Telègrafs es trobava adscrit a aquest ministeri, la reglamentació sobre telefonia també passa pel mateix. El projecte era una primera regulació bàsica del sector i incloïa la possibilitat de concessions a empreses per a la instal·lació i explotació de la xarxa telefònica amb destí al servei públic.

Es forma la corresponent comissió, que presideix Juan Moreno Benítez, i en la que trobem un únic català, Josep Maluquer, ara ja senador vitalici. El mateix Maluquer presenta una exposició de la *Sociedad Española de Electricidad*, de Barcelona, demanant que a la llei es considerés un sol districte municipal tota ciutat i poble propers que es trobessin a menys de 10 quilòmetres.

La comissió emet un dictamen en general favorable, amb algun petit retoc, que s'aprova sense debat el 15 de juny.

El text aprovat pel Senat passa al Congrés en dates properes a la fi de la legislatura. Es forma la comissió, que presideix Albert Bosch (Roquetes), i en la que trobem també Isidre Boixader (Seu d'Urgell). El tema, però, queda aturat aquí. A la següent legislatura s'arriba a reproduir el projecte, però tampoc no segueix els seus tràmits habituals. Eduardo Aguirre (Bilbao) s'interessa per aquesta qüestió en un parell de preguntes al ministre. Aquest, però, soluciona el tema per la via del reial decret. Així, el que duu data de 16-6-1882, és a dir, l'endemà de l'aprovació pel Senat del projecte de llei, però quan encara no havia estat llegit al Congrés, posa les bases sobre la legislació en aquest sector que funcionaran, amb retocs, durant els propers anys. En aquest reial decret, Venancio González explica que tot i que es tracta d'un tema que es pot resoldre per la via del reial decret, va preferir dur un projecte de llei a les Corts. Tenint en compte la urgència del tema, vol plantejar com a reial decret el text aprovat pel Senat. Si el Congrés —continua el ministre— incorpora alguna variació, la llei definitiva ja les incorporarà. Pel que fa a la demanda de la societat de Barcelona, el text admet les concessions dins dels termes d'un o més ajuntaments que constitueixin una sola agrupació i sense excedir un radi de 10 quilòmetres.

El resultat d'aquest reial decret és que el Congrés, veient que ja existia una legislació sobre aquest sector, dedica la seva atenció a altres qüestions, ajornant la inclusió a l'ordre del dia d'aquest projecte de llei. Successives reials ordres i reials decrets incorporen noves disposicions a aquesta primera legislació als anys següents, sense recórrer en cap cas a un projecte de llei votat per les Corts.

701. *Gaceta de Madrid*, 26-5-1886, núm. 146, p.573-574, RO de 7-5-1886.

6.2.7. Grau de realització de les demandes de les empreses catalanes.

En termes generals, es pot parlar d'un molt elevat grau d'èxit per part de les empreses de l'anomenat *grup català*. Les dues empreses que opten a contractes amb l'Estat —el grup que constituirà el BHC i la naviliera *Antonio López y Cía.*, després CT— guanyen tots els concursos públics als que es presenten i, a més, en les successives ampliacions i/o modificacions de les condicions inicials, obtenen sempre unes condicions altament avantatjoses. La tercera empresa del grup —la CGTF— no participa en cap concurs públic, però deu la seva mateixa creació a una legislació de desestanc que desbloquejava un sector fins aleshores en monopoli.

Pel que fa a les companyies ferroviàries amb traçat per Catalunya, es pot parlar també de l'obtenció de bona part de les demandes plantejades. Cal veure que es tracta d'una legislació feta a mida, que contempla aspectes específics que afecten sols a la pròpia companyia demandant, tals com concessions de nous trams i pròrrogues d'obres, sobretot. En el cas dels promotors ferroviaris que encara no han constituït una companyia, el destí de les demandes plantejades sol ser més divers: mentre algunes d'aquestes demandes segueixen una tramitació completa i obtenen l'èxit, d'altres queden aturades en alguna part del procés, de vegades fins i tot en la primera etapa.

Una altra qüestió a tenir en compte, és l'obstaculització de demandes per la pressió en sentit contrari de companyies rivals, especialment pel que fa a la concessió de trams ferroviaris paral·lels o coincidents. En aquests casos, mentre hi ha projectes que queden aturats, d'altres obtenen la corresponent llei de concessió, tot i existir ja trams molt similars concedits per anteriors lleis.

Pel que fa a l'apartat de demandes col·lectives, el seu grau èxit no és gaire gran, tot i la potència de les companyies demandants, de les seves representacions a ambdues cambres i de la suma dels seus esforços. Així, temes com el de l'avenç reintegrable o la supressió del recàrrec del 10% sobre el preu de transport dels viatgers, no tenen un desenllaç d'acord amb els desitjos de les companyies.

En conjunt, doncs, per a aquest sector de l'economia que engloba grans empreses financeres, de negocis colonials i d'obres públiques, es pot parlar d'un grau de realització de les seves demandes molt superior de l'obtingut en el sector de les demandes col·lectives de les corporacions econòmiques, especialment de les representatives del sector industrial.

6.3. Participació dels parlamentaris catalans en alguns temes d'interès local.

A més de la participació dels parlamentaris catalans en temes de política econòmica, pot ser interessant donar una ullada a les seves intervencions en alguns temes d'interès més local i també en els altres grans debats parlamentaris que es produeixen a les Corts durant el període.

D'entrada, hi ha un tema que absorbeix un percentatge significatiu de l'activitat dels parlamentaris catalans a les Corts, tant més gran en el cas dels que són poc actius. Es tracta, com ja s'ha apuntat en anteriors capítols, de les gestions parlamentàries per a la inclusió d'un determinat tram de carretera dins del pla general i de les previsions pressupostàries i, d'aquesta manera, procedir a la reparació d'una ja existent o bé a la creació d'una de nova. Per aconseguir aquesta inclusió, calia una llei aprovada per les Corts

i, per això, les gestions parlamentàries adopten la mateixa forma que en el cas dels ferrocarrils: una proposició de llei presentada per un grup de parlamentaris, formació de comissió, dictamen i discussió. Són nombroses les carreteres catalanes gestionades durant aquests anys. Com assenyala Carlos Dardé, aquest tipus de treballs parlamentaris significaren una part molt important de la relació clientelar dels diputats amb els seus districtes⁷⁰².

A banda d'aquestes tramitacions, caldria esmentar en segon lloc alguns temes ja vistos en apartats anteriors. Així, en l'anàlisi dels pressupostos generals de l'Estat, hem vist com algunes demandes concretes eren presentades en forma d'esmenes signades per parlamentaris catalans. Aquest és el cas de la iniciativa de Pau Turull per a la creació d'un nou jutjat judicial a Sabadell, de Víctor Balaguer i de Manel Duran i Bas per a la millora dels jutjats de Barcelona, de Fèlix Macià per a l'acabament de la línia telegràfica entre Pons i Puigcerdà, per La Seu d'Urgell i de diversos parlamentaris catalans sobre el Port de Barcelona. També hem vist l'interès dels diputats catalans per la proposició incidental de la minoria conservadora relativa a la proclamació de l'estat de guerra a Barcelona el 1882.

A més d'aquests temes, caldria esmentar-ne fins a cinc més: el conflicte del gas a Barcelona, els esdeveniments per la qüestió dels consums a Manresa, la cessió a l'Ajuntament de Barcelona de l'edifici de l'exconvent de Sant Gaietà i els emprèstits de les diputacions provincials de Barcelona i de Tarragona per a la construcció de carreteres.

El conflicte del gas de 1878 a Barcelona mereix l'interès dels parlamentaris catalans. Aquest conflicte, que enfrontava una part dels usuaris amb l'Ajuntament i que provoca una polèmica intervenció del governador civil, Cástor Ibáñez de Aldecoa, és objecte de dues interpel·lacions al Congrés i de dues intervencions al Senat, totes elles protagonitzades per parlamentaris catalans.

L'abril de 1878, Marià Maspons (diputat per Granollers) explica la seva interpel·lació. Maspons comença per analitzar el conflicte existent entre l'Ajuntament de Barcelona i els consumidors de gas, que havia donat peu al moviment de resistència al pagament de l'impost corresponent i a diversos aldarulls, per passar tot seguit a justificar l'impost i l'actitud de l'Ajuntament conservador. No obstant, després passa a analitzar la política econòmica del Govern, essent aquí força crític amb la política aranzelària. El respon el ministre de la Governació, Francisco Romero Robledo, que de fet se centra més en aquests darrers aspectes que no pas en el conflicte del gas pròpiament.

El maig hi ha a Barcelona una reunió dels parlamentaris catalans que es trobaven presents a la ciutat, presidits per Joaquim Maria Paz, per analitzar el conflicte. El mateix mes, Rius i Taulet (Barcelona) explica una altra interpel·lació. A diferència de Maspons, censura sobretot l'actitud del governador civil. El respon Romero Robledo, que defensa la gestió d'aquest.

Dies després, Eduard Reig (Manresa) torna a censurar la conducta del governador i en demana la destitució. Pere Collaso (Barcelona) dona explicacions sobre l'impost i els medis reglamentaris de fer-lo efectiu i censura també l'actitud del governador. Intervenien altres oradors, en un debat ja més generalitzat. Víctor Balaguer (Vilanova i la Geltrú) relaciona el tema del gas amb el retraïment de l'electorat a les darreres eleccions municipals, provocat per les irregularitats del procés electoral, qüestió ja tractada també per Collaso. Analitza tot el

702. DARDÉ: *La Restauración ...*, p.50.

procés, amb dures crítiques al Govern i fent algunes consideracions generals sobre la situació econòmica i política del país. Maspons, des del seu lloc de ministerial, polemitzarà llargament amb els oradors catalans de la minoria constitucional i especialment amb Rius i Tauler, a qui acusa de practicar des del Govern municipal els mateixos procediments que ara censura des de l'oposició. Intervenien en el debat Cánovas i Sagasta, més el *cunero* per Barcelona Emilio Castelar.

Pel que fa al Senat, ja al novembre, després de l'interregne parlamentari, Manel Girona i Joaquim Maria Paz, senadors per Barcelona i per la SEBAP respectivament, tornen a demanar explicacions al Govern sobre aquest tema.

Molt relacionat amb el tema del gas, està el dels esdeveniments de Manresa, provocats per la qüestió de consums, en la mesura que la minoria constitucional torna a censurar l'actitud del governador civil. En aquesta ocasió, Balaguer fa un anunci d'interpel·lació (lligant aquests fets amb uns altres de similars a Marchena), que és pres per Romero Robledo com la interpel·lació mateixa, encetant-se així un debat amb intervenció d'alguns oradors, Cánovas i Sagasta inclosos. Balaguer censura sobretot l'actuació de l'Exèrcit.

Els altres tres temes plantejats, no són de debat polític, sinó de tramitació administrativa. El primer d'ells, és una petició de pas de cessió provisional a completa de l'exconvent de Sant Gaietà de la plaça de Santa Anna, en aquells moments en ruïnes, de l'Estat a l'Ajuntament de Barcelona, amb el propòsit de subhastar-lo i amb els ingressos aconseguits, construir un edifici destinat a jutjats de primera instància i municipals. Presenten la corresponent proposició de llei al Congrés Eduard Reig (Manresa), Joaquim de Cabirol (Arenys de Mar), Camil Fabra (Barcelona), Antoni Castell de Pons (Igualada), Josep Maria Nadal (Gràcia), Pere Bosch i Labrús (Vic) i Nil Maria Fabra (Castellterçol)⁷⁰³.

Reig defensa la proposició i es pren en consideració. Presideix la comissió Balaguer, i en ella trobem els signants de la proposició Reig, Cabirol, Nil Fabra i Bosch i Labrús, junt amb Antoni Sedó (Sant Feliu de Llobregat) i Josep Florejachs (Olot). El seu dictamen, que retocava lleugerament la proposició inicial, s'aprova sense debat el 7 de desembre.

Al Senat, presideix la comissió Felipe de Cascajares (Terol), i en ella trobem Manel Girona, Ferran Puig (Barcelona), Juan Magaz (UB) i Josep Maluquer, junt amb altres senadors no catalans. El seu dictamen s'aprova, també sense debat, el dia 16. La llei resultant duu data de 27-12-1878.

El següent tema, és una sol·licitud d'autorització per a l'emissió d'un emprèstit de cinc milions de pessetes (30.050,61 euros) per part de la Diputació Provincial de Barcelona, amb destí a la construcció de carreteres. Presenten la corresponent proposició de llei, el desembre de 1878, els ja al·ludits Camil Fabra, Reig, Cabirol i Sedó, més Enrique de Orozco (Berga) i Pau Turull (Terrassa), tots ells diputats de la província de Barcelona, junt amb Enrique Villarroya (Líria)⁷⁰⁴.

Fabra defensa la proposició i es pren en consideració. Presideix la comissió Josep Florejachs, i en formen part els signants de la proposició Sedó, Orozco i Turull, junt amb Nil Maria Fabra i altres diputats no catalans. El 14 de desembre s'aprova sense debat el seu dictamen.

703. DSC, legislatura de 1878-79 [DSC: 1878], 22-10-1878, ap. 3r al núm. 132.

704. DSC, legislatura de 1878-79 [DSC: 1878], 9-12-1878, ap. 2n al núm. 145.

Al Senat, trobem com a membres de la comissió els ja al·ludits Magaz, Puig, Maluquer i Paz, més el marquès de Monistrol (vitalici), junt amb altres senadors no catalans. Un d'aquests, Lorenzo Nicolás Quintana (Oviedo) n'és el president. El dictamen s'aprova, també sense debat, el dia 19. És la llei de 31-12-1878.

En vista de la iniciativa de la Diputació Provincial de Barcelona, la de Tarragona es decideix a fer el mateix, però per un import inferior, de tres milions. Els diputats de Tarragona presenten la corresponent proposició de llei al Congrés el gener de 1880. La signen Albert Bosch i Fustegueras (Roquetes), el marquès de Montoliu (Tarragona), Marià Pons (Reus), Josep Ferrer i Forés (Gandesa), Pere Antoni Torres (Tarragona), Josep Castellet (Valls) i Joaquim Castellarnau (El Vendrell)⁷⁰⁵.

Albert Bosch defensa la proposició, que es pren en consideració. A la comissió trobem tres dels signants de la proposició, com són el propi Bosch, Pons, Castellarnau i Ferrer, junt amb Manel Duran i Bas, que fa de president, Rafael Cabezas (Trempe); i un setè component: Félix Berdugo. Aquesta comissió presenta un primer dictamen, que després retira i torna a presentar amb algun retoc. Finalment, s'aprova sense debat el 28 de gener de 1880.

Presideix la comissió del Senat Francisco de Paula Pavía, senador vitalici que havia estat anteriorment *cunero* per Tarragona. En ella trobem també els ja al·ludits Maluquer, Paz i Magaz, junt amb altres senadors no catalans. El seu dictamen s'aprova sense debat el 16 de febrer de 1880. És la llei de 16-3-1880.

Dels anteriors temes, en aquells que estan més orientats cap a la tramitació de mesures concretes de foment, tornem a trobar un funcionament comú per part dels parlamentaris catalans o bé dels parlamentaris electes per una mateixa província.

6.4. Participació dels parlamentaris catalans en els altres grans debats de les Corts.

Alguns dels temes de política econòmica vistos fins aquí, generen importants debats parlamentaris, amb la intervenció de bona part dels principals oradors d'ambdues cambres. No obstant, a més, hi ha tot un altre tipus de debats, de caire més polític, que centren l'atenció de les Corts durant aquests anys. Es tracta de tota la legislació bàsica del nou règim (Constitució, lleis electorals), junt amb les diverses iniciatives de reformes polítiques en temes molt diversos (lleis d'impremta, instrucció pública, judici oral), debats no vinculats a cap iniciativa legislativa (contestacions als discursos de la Corona, interpellacions) i, finalment, un significatiu paquet de disposicions de tema militar.

6.4.1. Corts de 1876-79.

Com hem vist al capítol dedicat a les Corts, les primeres de la Restauració tenen quatre legislatures, amb la particularitat que el Senat es recomposa completament a partir de la segona, de tal manera que en el cas de la cambra alta caldria parlar de dos períodes de Corts diferenciats. D'aquestes legislatures, la de 1878 (1878 extraordinària, segons la denominació oficial), és molt breu.

En aquestes quatre legislatures, hi ha un important paquet de mesures legislatives destinades a posar les bases del nou règim, sobretot la Constitució, les lleis electorals de

705. DSC, legislatura de 1879-80, 13-1-1880, ap. 15è al núm. 80.

Senat i de Congrés i l'arranjament dels furs bascos, junt amb diverses mesures de reformes polítiques, entre les que cal esmentar la reforma de la llei d'enjudiciament civil, llei d'impremta, cassació en matèria civil, suspensió de les garanties constitucionals, llei de caça, més alguns projectes de llei que queden pendents, com el d'instrucció pública, el de carrera diplomàtica i el de presó preventiva. Hi ha també un debat més polític, sobretot entorn als diversos missatges de Contestació al discurs de la Corona i interpellacions. Finalment, hi ha un important paquet legislatiu dedicat a l'Exèrcit: llei d'organització i reemplaçament de l'Exèrcit, llei constitutiva de l'Exèrcit, llei d'ascensos a l'Armada i llei de reemplaçament de l'Exèrcit.

El debat sobre la Constitució de 1876, celebrat al Congrés entre el 5 d'abril i el 24 de maig de 1876 i al Senat entre el 2 i el 27 de juny, aconsegueix despertar un cert interès per part d'alguns parlamentaris catalans. Al Congrés, hi ha diverses intervencions de diputats *cuneros* (Emilio Castelar, Manuel Alonso Martínez i Manuel Azcárraga) sobre les que no cal aturar-se gaire aquí. Víctor Balaguer és l'únic diputat *del país* que protagonitza una intervenció a fons, tot oposant-se al projecte com a membre de la minoria constitucional, qüestió que ja hem vist en la seva biografia. D'altra banda, els marquesos de Montoliu i de Camps s'interessen pel tema de la unitat catòlica i Rius i Taulet per temes de l'administració local.

Al Senat, el baró de les Quatre Torres s'interessa també per la unitat catòlica, presentant exposicions i defensant una esmena al respecte. Joaquim Maria Paz en presenta i defensa una altra, de to una mica més suau. Josep Maluquer, en canvi, presenta i defensa una altra esmena relativa a les detencions dels ciutadans. Cal dir que cap d'aquestes esmenes no s'accepta. Intervé també el *cunero* José María Bremon, com a membre de la comissió.

En la legislació electoral, el primer tema presentat a les Corts és la part relativa a la nova composició del Senat, que es debat en primer lloc en aquesta cambra entre el 30 de juny i l'1 de juliol de 1876 i al Congrés entre el 8 i el 15 de novembre del mateix any, després de l'interregne parlamentari. Els parlamentaris catalans no intervenen en aquests debats. Segueix a aquest tema el debat sobre el projecte de llei que restablí, amb caràcter provisional, la llei electoral de diputats de 1865 i que creava una comissió que n'estudiés una altra de definitiva. Aquest tema es debat al Congrés entre el 21 de maig i el 6 de juny de 1877 i al Senat entre el 21 i el 28 de juny. A banda dels diputats *cuneros* Alonso Martínez i Castelar, al Congrés l'única intervenció de diputats *del país* que es produeix és la de Ramon Soldevila, que presenta una esmena, la defensa i, finalment, la retira, mentre que al Senat no intervé cap català. Tanca aquest paquet legislatiu la llei electoral definitiva per al Congrés de 1878, debatuda en aquesta cambra entre el 7 i el 13 de novembre de 1878 i al Senat entre el 3 i el 7 de desembre. En aquesta ocasió, sols intervé Castelar, del que cal recordar sempre el seu *cunerisme*, al Congrés, mentre que el projecte torna a passar pel Senat sense cap intervenció dels catalans.

Pel que fa al projecte de llei d'arranjament dels furs bascos, debatut en primer lloc al Senat entre el 20 i el 22 de juny de 1876 i després al Congrés, entre el 12 i el 19 de juliol, tampoc no hi ha cap intervenció significativa dels catalans. Els *cuneros* Manuel de Salamanca i José Ferreras presenten exposicions demanant-ne l'abolició.

En l'apartat de reformes polítiques, cal esmentar en primer lloc la reforma de la llei d'enjudiciament civil, debatuda al Congrés en un únic dia, el 18 de maig de 1877. A banda del *cunero* Manuel de Azcárraga, que intervé com a membre de la comissió, cal esmentar la

intervenció de Ramon Soldevila, que consumeix el primer torn contra la totalitat. Albert Quintana presenta una exposició dels propietaris de finques rústiques i urbanes de Barcelona, demanant que s'activi el debat sobre la part relativa als desnonaments, mentre que Pere Bosch i Labrús, ja després del debat, en presenta una altra, del Centre de propietaris de la Vila de Gràcia, agraint a les Corts la reforma de la llei i fent algunes consideracions al respecte. El Senat aprova aquest projecte de llei sense debat el 12 de juny.

La llei d'impremta de 1878 es debat en primer lloc al Senat, entre el 19 de març i el 3 d'abril de 1878, i després al Congrés, entre el 14 de novembre i el 5 de desembre, ja després de l'interregne parlamentari. Entre els senadors catalans, cal destacar la intervenció de Josep Maluquer. Aquest senador presenta una esmena, junt amb altres senadors, regulant el paper dels tribunals i del jurat en els delictes comesos a través de la impremta, i la defensa, retirant-la finalment abans de rebre una votació adversa. En signa una altra del senador *cunero* Juan Moreno Benítez, referent als tràmits per a la legalització de la premsa, alhora que fa diverses intervencions en nom de la minoria constitucional.

Al Congrés, cal destacar la intervenció de Víctor Balaguer. Presideix la comissió encarregada d'aquest tema i, disconforme amb el dictamen de la majoria, emet un vot particular. Tant en aquest vot com en la seva intervenció defensant-lo, demana un replantejament complet de la llei, en base a demanar que els delictes comesos a través de la premsa es castiguin d'acord amb les prescripcions del Codi Penal, és a dir, sense una legislació específica, i que el tribunal del jurat sigui l'únic competent per jutjar aquests delictes, en sintonia amb el sector més progressista de la minoria constitucional. D'altra banda, Albert Bosch i Fustegueras, de la majoria de la cambra, consumeix el tercer torn en pro del dictamen. Finalment, Castelar fa un breu aclariment.

El projecte de llei de cassació en matèria civil es debat també en primer lloc al Senat, concretament entre el 28 de maig i el 8 de juny de 1877, mentre que al Congrés es debat, ja a la legislatura següent, entre el 12 i el 21 de març de 1878. A la cambra alta, dels senadors catalans únicament intervé Joaquim Maria Paz, que defensa el projecte en la seva condició de membre de la comissió, mentre que al Congrés sols intervé el *cunero* Alonso Martínez, també en la seva condició de membre de la comissió. El projecte de llei que preveia un exercici de les facultats legislatives per part del poder executiu, junt amb mesures extraordinàries i suspensió de les garanties constitucionals, passa també pel Senat en primer lloc, on es debat entre el 16 i el 20 de novembre de 1876, sense que intervingui cap senador català. Al Congrés hi ha uns debats previs el 8 de juliol i dies següents i el 6 de novembre, en els que intervenen del grup analitzat sols els *cuneros* Salamanca i Alonso Martínez. El text aprovat pel Senat es debat entre el 27 de desembre de 1876 i el 4 de gener de 1877, en què s'aprova, amb noves intervencions de Salamanca i ara també de Castelar.

La llei de caça té un primer debat sobre la totalitat al Congrés el 28 de juny de 1877, però l'articulat no s'aprova, en aquest cas sense debat, fins la legislatura següent, concretament el 12 de novembre de 1878. En el moment de presentació del projecte de llei, hi ha algunes esmenes de Ramon Soldevila i d'Albert Quintana, però quan toca debatre-les, disset mesos més tard, ja no intervenen per defensar-les. El debat al Senat es fa entre el 9 i el 12 de desembre de 1878, produint-se algunes intervencions dels senadors catalans. Ferran Puig presenta dues esmenes, amb lleugeres modificacions d'alguns articles, mentre que el marquès de Guad-el-Jelú en presenta una altra, relativa a la caça practicada pels militars.

Ambdós senadors intervenen, tot defensant llurs esmenes, que no s'aproven. El marquès de Monistrol, per la seva banda, fa algunes observacions durant el debat sobre l'articulat.

Hi ha també tres projectes de llei que queden pendents en finalitzar aquestes Corts. El més significatiu potser és el relatiu a la instrucció pública, presentat al Congrés a la legislatura de 1877, però no debatut fins la següent, concretament entre el 5 d'abril i el 29 de maig de 1878, amb lapses de temps entremig en els que no s'arriba a tractar aquesta qüestió. Per part dels diputats catalans, cal esmentar l'esmena d'Albert Bosch, que demanava incloure l'educació física a l'ensenyament secundari, que defensa i finalment retira, veient que la comissió no anava a acceptar-la. Ramon Soldevila també presenta una esmena, que no arriba a defensar, matisant alguns aspectes de l'articulat. Finalment, Pelagi de Camps presenta una exposició de l'IACSI, en la que es demanava la creació de noves facultats de ciències, sobretot naturals.

El projecte de llei sobre carrera diplomàtica es debat al Senat entre el 7 i el 9 de juliol de 1877, sense que intervingui cap senador català, però no arriba a discutir-se al Congrés. El de presó preventiva es presenta també en primer lloc al Senat, on es debat entre el 16 i el 19 de juliol de 1878, mentre que al Congrés tampoc no arriba a discutir-se. A la cambra alta, cal esmentar novament la participació de Maluquer, que fa un torn contra la totalitat, en el que qüestiona el paper que atorga el projecte als jutges de primera instància.

En el debat polític més genèric, és a dir, el que no va associat a cap projecte ni proposició de llei, cal esmentar en primer lloc els successius missatges de contestació al discurs de la Corona. El corresponent a l'inici de la legislatura de 1876-77, es debat al Congrés entre el 8 i el 17 de març de 1876 i al Senat entre el 23 i el 29 del mateix mes. Del grup de parlamentaris estudiat, cal esmentar les intervencions del *cunero* Castelar i de Víctor Balaguer al Congrés, aquest darrer com a membre de la minoria constitucional, mentre que al Senat no intervé cap senador català⁷⁰⁶. A la legislatura de 1877, es debat aquesta qüestió en primer lloc al Senat, entre els dies 5 i 7 de maig, i després al Congrés, entre el 8 i el 14 del mateix mes. A la cambra alta, el baró de les Quatre Torres presenta una esmena relativa a les relacions amb la Santa Seu, la defensa i finalment la retira. Al Congrés intervé sols el *cunero* Alonso Martínez. A la següent legislatura (1878, 1878 extraordinària segons la periodització oficial), no hi ha un debat sobre la contestació al discurs de la Corona, sinó sobre el missatge de felicitació al rei, amb motiu del seu casament. Aquest tema es debat al Congrés entre el 14 i el 15 de gener de 1878 i al Senat el dia 17 del mateix mes, sense que intervingui cap parlamentari català a cap de les dues cambres. Finalment, a la legislatura de 1878-79 (1878 segons la periodització oficial), el debat es realitza al Congrés entre el 25 i el 28 de febrer de 1878 i al Senat entre el 7 i el 12 de març. Al Congrés, cal esmentar l'esmena de Bosch i Labrús, relativa a la política aranzelària i que hem tingut ocasió de veure a l'apartat corresponent, junt amb la intervenció del *cunero* Castelar, mentre que al Senat no intervé cap senador català.

Dins d'aquest grup de temes, queda per veure les dues interpel·lacions més significatives d'aquest període de Corts: la que protagonitza Manuel de Salamanca sobre els fets dels jardins del *Buen Retiro* (aldarulls en una representació teatral) i la de Fernando León y Castillo sobre política general del Govern. Ambdues es realitzen al Congrés dels diputats, la primera els dies 25 i 26 de juny de 1877 i la segona el 15 de juliol de 1878. En la de

706. Sobre aquest debat, veure també CÁNOVAS DEL CASTILLO, Antonio: *Discursos pronunciados en las Cortes por el Excmo. Señor Don ..., Predidente del Consejo de Ministros, durante la discusión del mensaje de contestación al discurso de la Corona en la legislatura de 1876, 1876.*

Salamanca, i a banda d'aquest diputat, *cunero* per Tortosa, no intervé cap català. A la segona, que té a veure amb la intervenció de Balaguer sobre els esdeveniments de Manresa i Marchena, vista anteriorment, no intervé cap català.

Hi ha quatre temes que constitueixen un bloc legislatiu dedicat a l'Exèrcit. El primer d'ells és la llei d'organització i reemplaçament de l'Exèrcit, debatuda al Congrés entre el 6 i el 14 de desembre de 1876, i al Senat, entre el 22 i el 26 del mateix mes. Al Congrés, intervenen el *cunero* Castelar i Ramon Soldevila, aquest darrer a favor del projecte, com a membre de la comissió. Al Senat, trobem com a membres de la comissió dos militars del grup estudiat: el marquès de Benzú i el *cunero* Francisco de Paula Pavía.

El segon tema és la llei constitutiva de l'Exèrcit, debatuda en primer lloc al Senat, entre el 16 i el 27 de maig de 1878, i posteriorment al Congrés, entre el 31 d'octubre i el 7 de novembre, després de l'interregne parlamentari. Al Senat, novament trobem dos membres del grup de senadors catalans militars. El comte de Torre-Mata, en tant que membre de la comissió, fa diverses intervencions a favor del projecte, destacant el primer torn a favor de la totalitat, en resposta al marquès de la Habana. El marquès de Guad-el-Jelú, per la seva banda, té algunes intervencions, en forma de preguntes i d'observacions, que no es poden considerar com d'oposició al projecte. Al Congrés, intervenen també els diputats militars: hi ha extensos treballs del *cunero* Salamanca contra el projecte, mentre que Enrique Orozco presenta i defensa algunes esmenes.

El tercer tema apareix al Senat, on es debat primer entre els dies 4 i 11 de juny de 1878, com a *Ascensos a l'Armada*, mentre que al Congrés, que debat molt breument aquesta qüestió el 17 de juny, s'anomena *Canvis d'escala, retirs i ascensos a la Marina*. A cap de les dues cambres no intervé cap parlamentari del grup estudiat. El text, al seu pas pel Congrés, rep alguna lleugera variació, que fa necessària la intervenció d'una comissió mixta. El dictamen d'aquesta comissió s'aprova sense debat al Congrés el 10 de juliol, i amb un lleuger debat al Senat el dia 12.

El quart i darrer tema, és la llei de reemplaçament de l'Exèrcit de 1878, debatuda en primer lloc al Senat entre el 4 i l'11 de juliol de 1878, i posteriorment al Congrés el dia 20 del mateix mes. Mentre al Senat no intervé cap senador català, al Congrés és novament el *cunero* Salamanca qui es mostra molt actiu contra el projecte, mentre que Ramon Soldevila té alguna intervenció menor, en forma de rectificació.

6.4.2. Corts de 1879-81.

Aquestes Corts, més breus que les anteriors, tenen dues legislatures, la de 1879-80 i la de 1880-81, aquesta darrera, molt breu. El primer tram de la primera legislatura correspon al Govern de Martínez Campos, mentre que la resta del període a un govern presidit per Cánovas. Aquestes Corts tenen dos debats sobre reformes polítiques importants: l'abolició de l'esclavatge a Cuba i la llei de bases per a la reforma de la d'enjudiciament civil. En l'apartat de debats polítics generals, no vinculats a projectes legislatius, cal destacar d'una banda els dos missatges de contestació als discursos de la Corona, i de l'altra, un seguit d'interpel·lacions i de proposicions incidentals que es realitzen a ambdues cambres durant el primer semestre de 1880. Tots aquests temes es concentren a la primera d'aquestes legislatures.

El tema de l'abolició de l'esclavatge a Cuba, és debatut en primer lloc al Senat, entre el 12 i el 24 de desembre de 1879, i posteriorment al Congrés, entre el 14 i el 19 de gener següent. Al Senat no intervé cap català, mentre que al Congrés José Álvarez Mariño (*cunero*, però amb matisacions) intervé breument per a una al·lusió personal, i un altre *cunero*, José Porrúa, defensa el dictamen de la comissió, com a membre seu. Les bases per a la reforma de la llei d'enjudiciament civil es debaten també en primer lloc al Senat, entre el 9 i el 14 d'abril de 1880, i després al Congrés, els dies 17 i 18 de juny. Mentre que al Senat no intervé cap senador català, al Congrés hi ha una iniciativa de Duran i Bas, presentada com a proposició de llei a part, però molt lligada amb aquesta qüestió, que hem pogut veure amb alguna amplitud a l'apartat dedicat al Codi Civil.

El debat sobre la contestació al discurs de la Corona corresponent a la legislatura de 1879-80, es realitza al Congrés entre el 30 de juny i el 14 de juliol de 1879 i al Senat entre l'11 i el 19 de juny. Al Congrés, caldria destacar l'esmena de Bosch i Labrús sobre política aranzelària, vista a l'apartat corresponent. Intervé també Castelar, que consumeix el segon torn contra la totalitat, i Balaguer, per al·lusions, tot esbossant els seus plantejaments de liberalisme polític més proteccionisme econòmic i defensant la seva gestió com a ministre d'Ultramar durant el Sexenni. Al Senat, Maluquer presenta i defensa una esmena, que no s'aprova, en la que al·ludia al fet que no tots els partits polítics estiguessin representats a les Corts i al seu desig que així fos. D'altra banda, el marquès de Guad-el-Jelú i el comte de Torre-Mata, ambdós membres del grup de senadors militars, intervenen per explicar la seva actuació personal en els primers dies de la Revolució de 1868⁷⁰⁷.

El debat del mateix tema corresponent a la legislatura de 1880-81, es realitza al Congrés entre el 10 i el 19 de gener de 1881 i al Senat entre el 22 i el 31 del mateix mes. Al Congrés intervé Balaguer, en un discurs ideològic de polèmica amb Cánovas, en el que enllaça amb algunes de les qüestions plantejades a la seva darrera gira de propaganda pel País Valencià, Catalunya i Aragó. Al Senat, intervé Ferran Puig defensant una esmena i en resposta a la intervenció de Juan Francisco Camacho. Puig defensa el proteccionisme aranzelari, posant com a exemple els Estats Units i la comissió de la cambra dels diputats francesos que analitza la reforma de l'aranzel.

En l'apartat d'interpel·lacions, la primera que trobem és la de Bernardo Portuondo al Congrés, sobre empadronament de negres i reformes a les Antilles, que genera un ampli debat entre els dies 4 i 23 de febrer de 1880. Del grup de diputats catalans intervé Balaguer, que al·ludeix a la seva gestió al Ministeri d'Ultramar durant el Sexenni, defensa l'espanyolitat de Cuba i, al mateix temps, la necessitat urgent d'introduir-hi reformes, i explica el programa del PC al respecte. La segona és la que protagonitza al Senat el general Martínez Campos, anterior cap de l'executiu, per les acusacions que creu haver rebut per part del Govern. El debat es realitza entre el 9 i el 15 de març de 1880, sense que intervingui cap català.

Segueix una proposició incidental de Rafael María Labra al Congrés, demanant que es declari urgent la presentació pel Govern i el debat a les Corts dels projectes de llei sobre reformes polítiques i econòmiques a Cuba. El debat es realitza entre el 24 de febrer i el 6 de març de 1880. Del grup de diputats catalans, intervé novament Balaguer, que es refereix una altra vegada a la seva gestió al front del Ministeri d'Ultramar.

707. Sobre aquest debat, veure també SILVELA, Francisco: *Discursos pronunciados en el Senado y en el Congreso de los diputados con motivo del mensaje del discurso de la Corona. Por el Excmo. Señor D. ..., ministro de la Gobernación. Publicarlo varios diputados*, 1879.

Tanca aquest apartat la proposició de llei feta al Senat pel comte de Casa-Galindo, demanant un vot de confiança al Govern per què continuï exercint el seu mandat. El debat es realitza entre el 3 i el 12 de juny de 1880, intervenint del grup de senadors catalans el marquès de Ciutadilla i Juan Magaz. El primer, defineix la seva adscripció ideològica conservadora i la seva situació personal envers Martínez Campos, alhora que polemilitza amb diversos oradors dels sectors democràtics entorn a la seva visió de la situació política del Sexenni, al que critica durament alhora que reivindica l'actuació del nucli alfonsí de Barcelona, comandat per Duran i Bas, del que ell en formava part com a president de l'agrupació de la noblesa. Magaz, per la seva banda, defensa la situació de l'ensenyament dels atacs rebuts per part d'altres oradors. Analitza també el procés de formació de la fusió liberal, tot conclouent que el caràcter heterogeni dels seus components serà un greu problema de cara al futur immediat.

6.4.3. Corts de 1881-84.

Si les Corts de 1881-84 apareixien com les més actives en temes de política econòmica, en la resta de temes també s'aprecia aquesta activitat. Tenen tres legislatures, les dues primeres sota Govern liberal i la tercera, més breu, amb govern esquerrà. Cal esmentar, en primer lloc, les reformes polítiques que generen debats d'una certa amplitud a les Corts, corresponents a lleis aprovades: l'establiment dels tribunals col·legiats i del judici oral i públic (qüestió que accelera l'escissió del sector més esquerrà del PL), la llei orgànica provincial, la reforma d'un article de la llei d'instrucció pública, la llei d'imprensa i la fixació del termini en el que han de fixar llur aptitud legal els senadors electes, junt amb la reforma del jurament dels senadors, que afectava sols el reglament del Senat. Acompanya a aquestes reformes un altre paquet de temes que no arriben a aprovar-se definitivament a les Corts, com són els projectes de llei de sanitat, el d'instrucció primària, l'escola de reforma per a menors de 18 anys i l'establiment del jurat en matèria criminal. Hi ha també un tema més puntual, com és la concessió d'un crèdit extraordinari per indemnitzar els súbdits francesos residents en territori espanyol pels perjudicis ocasionats durant les insurreccions carlina i cantonal. En l'apartat de debats polítics no associats a cap iniciativa legislativa, cal esmentar els dos debats de contestació al discurs de la Corona: el corresponent a la legislatura de 1881-82 i el de 1883-84, que significa la crisi del Govern esquerrà; la legislatura de 1882-83 no té aquest debat. Hi ha també cinc interpellacions: la d'Antonio Mena y Zorrilla al Senat sobre el Consell d'Instrucció Pública, la de Segismundo Moret al Congrés sobre sistema polític i situació de l'actual Govern, la del duc de la Torre al Senat sobre política general, la de Manuel Becerra al Congrés també sobre el sistema polític de l'actual Govern i la del marquès de Orovio al Senat sobre significació política de la crisi ministerial. Tanca aquest apartat la proposició incidental de Manuel Pedregal al Congrés sobre matrimoni civil. La legislació de temes militars torna a ocupar un lloc destacat, amb dues lleis que generen amplis debats, la de reforma de l'organització de l'Exèrcit i la d'Estat Major general de l'Exèrcit, més un projecte que no arriba a ser aprovat, com és el de reforma de diversos articles de la llei de reclutament i reemplaçament de l'Exèrcit.

La llei d'establiment dels tribunals col·legiats i del judici oral i públic es debat en primer lloc al Senat, entre el 15 i el 31 de novembre de 1881, i posteriorment al Congrés, entre el 17 i el 27 de maig de 1882. De les intervencions dels parlamentaris catalans, cal destacar a l'alta cambra la que fa Maluquer. Com a membre de la comissió, realitza diverses

intervencions a favor del projecte de llei, destacant la que fa en resposta a Manuel Merelo, que censurava la timidesa de la reforma i que demanava l'establiment del jurat. Maluquer es mostra d'acord amb l'establiment d'aquest, però no immediatament, sinó a mig termini. Considera que la introducció del judici oral i públic ja representa un avenç i, alhora, una enorme despesa. Fa un repàs de la situació de diversos països europeus, conclouent que el projecte presentat es troba en harmonia amb els més importants.

Pel que fa al Congrés, tant Balaguer com Pedro Diz intervenen a fons donant suport al vot particular d'Aureliano Linares Rivas, en el que es demanava també l'establiment del jurat. Cal dir que tant Linares Rivas com Balaguer i Diz eren membres de la majoria liberal, que es mostren en oberta oposició a aquesta en el que consideren una claudicació dels principis sostinguts des de l'oposició. Aquest debat significarà una fita important en el procés d'escissió del sector més esquerrà del partit.

La llei orgànica provincial es debat al Congrés entre el 20 i el 28 de juny de 1882 i al Senat entre el 6 i el 8 de juliol següent, sense que intervingui cap parlamentari català a cap de les dues cambres. La reforma de l'article 194 de la llei d'instrucció pública es debat amb amplitud al Congrés els dies 4 i 17 d'abril de 1883, mentre que el Senat aprova el projecte sense debat el 19 de maig. De les intervencions de parlamentaris del grup analitzat al Congrés, sols cal esmentar la presència del *cunero* Castelar a la comissió. La llei d'imprensa es debat al Congrés entre el 10 i el 16 d'abril de 1883 i al Senat entre el 4 i el 9 de juliol, i tampoc no intervé cap parlamentari català.

La llei que fixava un termini en el que els senadors electes havien de provar llur aptitud legal per ocupar el càrrec i per prendre'n possessió efectiva, no té els seus orígens en un projecte de llei presentat pel Govern, sinó en una proposició d'Eugenio Alau i altres al Senat, partint de la consideració que ni la llei electoral de senadors ni el reglament del Senat no contemplaven aquesta qüestió, tot i que la llei electoral per a diputats, sí, pel que caldria homologar ambdós cossos. El debat al Senat, que incloïa un vot particular del vescomte de Campo-Grande, es realitza el 19 de març de 1883, sense que intervingui cap senador català. Al Congrés, s'aprova sense debat aquest text el 20 de juny.

Pel que fa a la reforma del jurament dels senadors, té els seus orígens en una proposició de llei de Telesforo Montejo i altres, en la que es demanava suprimir la fórmula del jurament en l'acte de presa de possessió del càrrec. Aquest tema, que afectava únicament al reglament del Senat, es debat en aquesta cambra amb una certa amplitud, concretament entre el 29 de gener i el 8 de febrer de 1883, en què s'aprova, però no es debat al Congrés. Entre els senadors catalans, cal esmentar la intervenció de Maluquer, que es mostra partidari de deixar el tema com fins aquell moment.

En l'apartat de reformes polítiques que no arriben a aprovar-se, trobem en primer lloc el projecte de llei de sanitat, debatut al Senat a la legislatura de 1881-82 entre el 9 i el 19 de juny de 1882, en què queda inacabat, continuant la discussió a la legislatura de 1882-83, entre el 13 i el 20 de desembre de 1882. Al Congrés no s'arriba a debatre. Entre els senadors catalans, no es produeix cap intervenció a la primera d'aquestes legislatures, mentre que a la segona intervé el marquès de Monistrol, que s'oposa al canvi de nom del *Real Consejo de Sanidad* pel de *Consejo Superior de Sanidad*, tot considerant que el canvi va en perjudici de les atribucions de la monarquia. El projecte de llei d'instal·lació d'escoles d'instrucció primària es debat al Senat l'1 i el 2 de juny de 1882, sense que intervingui cap català, però tampoc no s'arriba a discutir al Congrés. El d'escola de reforma per a joves

menors de 18 anys té un procés similar, amb un debat al Senat entre el 12 i el 17 de juny de 1882, en el que no intervé cap senador català, mentre que el Congrés no arriba a abordar aquesta qüestió. Finalment, el projecte d'establiment del jurat en matèria criminal, tema molt relacionat amb el que hem vist anteriorment sobre l'establiment dels tribunals col·legiats i del judici oral i públic, també es debat sols al Senat, entre el 28 de març i el 19 de maig de 1883 (amb interrupcions) i no s'arriba a debatre al Congrés. En aquesta ocasió, però, cal esmentar la intervenció de Maluquer, que consumeix el primer torn a favor del projecte, mentre que Juan Magaz intervé sols per a al·lusions i en un tema colateral.

Hi ha també durant aquestes Corts un tema més puntual, com és el projecte de llei de concessió d'un crèdit extraordinari per indemnitzar els súbdits francesos residents en territori espanyol pels perjudicis ocasionats durant les insurreccions carlina i cantonal. Aquesta qüestió es debat al Congrés entre el 5 i el 10 de març de 1883 i al Senat entre el 13 i el 25 d'abril següent. Al Congrés intervé, del grup analitzat, Albert Bosch, que consumeix el primer torn a favor del vot particular que havia presentat Romero Robledo. Al Senat intervé únicament el *cunero* Juan Jiménez, a favor del projecte, en la seva condició de membre de la comissió.

En els debats polítics que no anaven associats a iniciatives legislatives, cal aturar-se en primer lloc en els dos debats de contestació al discurs de la Corona. El corresponent a la legislatura de 1881-82, es debat en primer lloc al Senat, entre el 10 i el 18 d'octubre de 1881, i després al Congrés, entre el 28 d'octubre i el 30 de novembre. Del grup de parlamentaris catalans, intervé al Senat novament Maluquer, aquest cop en condició de membre de la comissió. Com a tal, respon José Moreno Nieto, que havia defensat una esmena relativa a relacions amb la Santa Seu, i José García Barzanallana, tot defensant Maluquer la prerrogativa règia dels indults. Al Congrés, intervenen els *cuneros* Azcárraga i Castelar.

La legislatura de 1882-83 no té discurs de la Corona ni, per tant, debat sobre el missatge de contestació. El debat corresponent a la legislatura de 1883-84 es fa al Congrés entre el 4 i el 17 de gener de 1884. En no aconseguir el Govern esquerrà el suport d'una cambra encara de majoria liberal, es precipita la seva crisi i, consegüentment, el text no arriba a discutir-se al Senat. Del grup analitzat, intervé únicament Pedro Diz, *cunero* però plenament identificat amb els interessos proteccionistes del districte per ell representat. En aquesta ocasió, Diz intervé com a membre de la minoria parlamentària que venia donant suport al Govern. Com a membre de la comissió, consumeix el segon torn contra el vot particular de Trinitario Ruíz Capdepón i Francisco Cañamaque, tot reivindicant l'herència de la revolució de 1868, l'establiment del sufragi universal, una reforma constitucional i llibertat religiosa.

A l'apartat de les interpel·lacions, la primera en produir-se és la que planteja al Senat Antonio Mena y Zorrilla sobre el Consell d'Instrucció Pública, que es realitza entre el 22 i el 29 d'octubre de 1881. Mena era senador per la Universitat de Sevilla i planteja diverses qüestions relatives al ram. Del grup analitzat intervé únicament Juan Magaz (senador per la UB). En diversos torns, analitza el propi Consell, junt amb els òrgans rectors de les universitats i les limitacions en la llibertat de càtedra. Segueix la interpel·lació de Segismundo Moret al Congrés, sobre sistema polític i situació de l'actual Govern, que és una presa de posicions del sector esquerre de la cambra envers un gabinet al que es considera massa inclinat cap el centre. Aquest debat es realitza entre el 20 i el 27 de juny de 1882 i no intervé cap català. Com hem vist a la biografia de Balaguer, la seva intenció era intervenir en aquest debat, però marxa cap Barcelona per rendibilitzar la popularitat aconseguida amb la seva

oposició a la base 5ena. A elles caldria afegir la que protagonitza Romero Robledo al Congrés, el març de 1882, sobre l'actuació del Govern en l'afer de la contribució industrial, qüestió que ja hem pogut veure a l'apartat dedicat al tractat de comerç amb França

Ja a la legislatura següent, la de 1882-83, el duc de la Torre, també entre els escindits de la majoria liberal, explana al Senat una interpel·lació sobre política general, que es realitza entre els dies 6 i 12 de desembre de 1882, sense que intervingui cap català. Poc després, Manuel Becerra explana la seva al Congrés, de tema similar. Aquest debat es realitza entre el 13 i el 21 de desembre i en aquesta ocasió sí intervé Balaguer, amb un discurs molt ideològic, en el que defensa la formació de l'esquerra dinàstica.

Segueix la interpel·lació al Senat del marquès de Orovio sobre la significació política de la crisi ministerial, que havia motivat la renovació del Govern Sagasta el 9 de gener de 1883. El marquès explana la seva interpel·lació el dia 10, l'endemà del relleu ministerial, i els debats s'allarguen fins el dia 15. En aquesta ocasió, no intervé cap català. Tanca aquest apartat la proposició incidental de Manuel Pedregal al Congrés sobre matrimoni civil, que es debat entre els dies 13 i 14 de febrer de 1883, no intervenint tampoc cap català.

En els temes militars, hi ha en primer lloc la llei de reforma de l'organització de l'Exèrcit, que es debat al Congrés entre l'1 i el 9 de maig de 1882, mentre que el Senat aprova el projecte gairebé sense debat el dia 22 del mateix mes. No intervé cap parlamentari català. El segon tema és la llei d'Estat Major general de l'Exèrcit, que es debat en primer lloc al Senat, entre el 3 i el 17 de febrer de 1883, i després al Congrés, entre el 28 de març i el 2 d'abril. Al Senat intervenen novament alguns dels parlamentaris militars del grup analitzat. Així, el marquès de Guad-el-Jelú consumeix el primer torn contra la totalitat, mentre que el comte de Torre-Mata fa també algunes intervencions contra el projecte, alhora que presenta i defensa una esmena en la que es demanava que els alts comandaments de l'Exèrcit en situació de reserva poguessin accedir a l'Estat Major sense haver de reincorporar-se a l'escala activa. Al Congrés, intervé també un dels parlamentaris militars, Enrique Orozco, que consumeix el segon torn contra la totalitat. Finalment, el projecte de llei de reforma d'alguns articles de la de reclutament i reemplaçament de l'Exèrcit, es debat al Senat el 17 de maig de 1883, sense que intervingui cap senador català, però no arriba a discutir-se al Congrés.

6.4.4. Corts de 1884-86.

Aquestes Corts tenen dues legislatures, la de 1884-85 i la de 1885-86, aquesta darrera molt breu i destinada únicament a formalitzar el jurament de la reina regent després de la mort d'Alfons XII. Les primeres, són amb Govern conservador i les segones, amb Govern liberal. Els temes esmentats a continuació es refereixen tots ells a la legislatura de 1884-85. No hi ha cap reforma política important aprovada per les Corts durant aquest període, quedant pendent el projecte de llei de govern i d'administració local. En els debats polítics no lligats a iniciatives parlamentàries, cal esmentar la contestació al discurs de la Corona i les interpel·lacions d'Augusto Comas al Senat i de Luís Silvela al Congrés sobre aldarulls a la UCM. En l'apartat de legislació militar, la llei de forces navals de la nació i la de previsió d'ocupacions civils als sergents i demés classe de tropa.

El debat sobre el projecte de llei de govern i d'administració local es realitza al Congrés entre el 21 de febrer i el 15 d'abril de 1885, però no s'arriba a aprovar i, encara menys, a realitzar-se el corresponent debat al Senat. Del grup estudiat, cal esmentar algunes

intervencions dels *cuneros* Azcárraga i Francisco Martínez Corvalán, aquest darrer com a membre de la comissió, i també un paquet de vuit esmenes que presenten Josep Maria Planas i Casals i altres, amb matisacions de temes molt concrets i tècnics del projecte, que no s'arriba a discutir en quedar el debat inacabat.

El debat de contestació al discurs de la Corona es realitza en primer lloc al Senat, entre el 5 i l'11 de juny de 1884, i després al Congrés, entre el 19 de juny i el 10 de juliol. Al Senat no intervé cap senador català, mentre que al Congrés Balaguer presenta i defensa una esmena, signada també per diputats cubans, en la que es demanava diverses reformes econòmiques per a l'illa. El comte de Casp (recordem que representava un districte porto-riqueny) intervé també, per al·ludir al paper dels caps militars a Cuba durant el Sexenni.

D'altra banda, hi ha dues interpel·lacions properes en el temps i sobre un mateix tema. Es tracta de la que plantegen Augusto Comas al Senat i Luís Silvela al Congrés sobre els esdeveniments de novembre de 1884 a la UCM, que significaren una càrrega a sabre de la policia dins del recinte universitari. El debat que genera la interpel·lació del Senat, s'allarga del 31 de desembre de 1884 al 12 de gener de 1885, mentre que la del Congrés, del 9 de gener al 14 de febrer de 1885. Comas era senador per la Universitat de València i degà de la Facultat de Dret de la de Madrid. Durant el debat generat per la seva interpel·lació, intervé Juan Magaz, com recordarem senador per la UB i degà de la Facultat de Medicina de Madrid, tot condemnant algunes actituds de professors i alumnes. D'altra banda, Maluquer fa una reflexió entorn a les irregularitats legals i arbitrarietats de procediment en les detencions. Pel que fa al Congrés, Albert Bosch presenta i defensa una proposició de *no ha lugar deliberar* respecte una anterior del marquès de Sardeal.

Finalment, en els temes militars, el debat sobre el projecte de llei de forces navals de la nació, que preveia una renovació de la flota, es realitza al Congrés entre el 23 de maig i el 13 de juny de 1885 i al Senat, entre el 24 de juny i el 10 de juliol. Del grup de diputats catalans, cal destacar l'esmena que presenten Pere Bosch i Labrús, Manel Duran i Bas, Frederic Nicolau, Fèlix Macià, Josep Maria Planas i Casals, Pau Turull i Félix Berdugo, en la que es demanava que tot el procés de construcció es fes en empreses espanyoles⁷⁰⁸. Durant el debat, Bosch i Labrús la defensa, amb la idea general de la conveniència d'aprofitar l'avinentesa per fomentar la indústria nacional. Aquesta esmena no s'accepta. Pel que fa al Senat, Juan Magaz consumeix el segon torn en pro de la totalitat, en la seva condició de membre de la comissió.

El darrer tema a considerar, és la llei sobre previsió d'ocupacions civils als sergents i demés classe de tropa, debatuda en primer lloc al Senat, entre el 3 i el 10 de març de 1885, i després al Congrés, entre el 24 i el 29 d'abril de 1885. Al Senat no intervé cap senador català, mentre que al Congrés, el comte de Casp fa una intervenció en pro, com a membre de la comissió.

6.4.5. Una quantificació de la participació dels parlamentaris catalans en aquests altres grans debats de les Corts.

De l'anàlisi de les intervencions dels parlamentaris catalans en aquests altres grans debats del període, es pot apreciar en primer lloc la seva molt baixa participació. Hi ha debats sencers que transcorren sense que intervingui ni un sol d'aquests parlamentaris,

708. DSC, legislatura de 1884-85, 6-6-1885, ap. 1r al núm. 166.

d'altres que tenen alguna intervenció de parlamentaris *cuneros* amb significació a nivell espanyol, com Castelar i Alonso Martínez, i, finalment, debats en els que arriben a intervenir alguns parlamentaris catalans, però sempre molt pocs.

Aquesta escassa presència dels parlamentaris catalans en els debats de signe més polític, contrasta amb la important assistència als debats de política econòmica, sobretot aranzelària, en els que es produïen desplaçaments massius a Madrid per ocupar els escons i plantejar les ja vistes *campanyes de defensa del treball nacional*.

Una altra qüestió a tenir en compte, és que si en els treballs dels parlamentaris catalans en defensa d'una política aranzelària proteccionista es produeix un clar agrupament en formes organitzatives pròpies i al marge dels partits dinàstics, l'expressió més elaborada dels quals és la DC, en els temes polítics els parlamentaris catalans que arriben a intervenir, ho fan com a membres dels respectius partits i sense cap mena d'organització prèvia entre ells.

Els pocs parlamentaris catalans que intervenen en aquesta mena de temes, pertanyen al grup de professionals liberals i, a més, es troben establerts a Madrid o bé hi resideixen durant temporades llargues. Novament Víctor Balaguer apareix com a un dels parlamentaris més actius, també en aquest sector dels treballs parlamentaris. Al seu costat, trobem Josep Maluquer, que és també el senador català més actiu en aquest terreny. Ambdós pertanyen al sector esquerre de la cambra. Com a conservadors, trobem Albert Bosch i Fustegueras i, en menor grau, Ramon Soldevila.

Cal esmentar també l'interès i activitat dels parlamentaris militars en l'important paquet de mesures legislatives que afectaven aquest sector.

6.5. Una quantificació general de les intervencions dels parlamentaris catalans.

Si sumem els diversos nivells d'actuació dels parlamentaris catalans vistos fins aquí, podem veure finalment quin és el seu nivell general de participació dins de la vida parlamentària del període.

El quadre 6.27 permet veure el nivell general de participació, distingint d'una banda entre els diversos sectors socioprofessionals amb presència a les Corts (i dins seu, entre parlamentaris *cuneros* i *del país*), i, de l'altra, entre diputats i senadors.

Cal aclarir, d'entrada, que les xifres proposades comptabilitzen la presència de cada parlamentari a les diverses Corts en les que té representació parlamentària com una unitat a part. És a dir, que els 149 parlamentaris del grup estudiat apareixen aquí tantes vegades com els períodes de Corts en els que tenen representació parlamentària. En el cas del Congrés, es comptabilitza quatre períodes, mentre que al Senat, cinc, per la recomposició de 1877. Això dona un total de 277 participacions, igual que el quadre 5.3.

La primera qüestió que crida l'atenció, és el reduït nombre de les participacions que es poden considerar com a molt actives: 16 al Congrés i 7 al Senat, que representarien junts sols un 8'30% del total. En l'extrem contrari, 79 i 42 participacions de Congrés i Senat respectivament es poden considerar com a parlamentaris que no intervenen gens o que ho fan en molt poques ocasions. Representen un 43'68% del total. Finalment, les participacions d'un grau mig se situarien al capdamunt, amb 77 i 56 a cada cambra i un 48'01 del total.

Per grups i analitzant de moment els parlamentaris *del país*, veiem que entre els militars predomina una participació mitjana. Com hem vist, una part important de la seva atenció se

centrava en els propis temes de reforma de l'Exèrcit i de l'Armada, però també n'hi ha uns quants que intervenen amb decisió en els temes de política aranzelària, fent costat al gruix dels parlamentaris catalans.

Quadre 6.27: nivell general de participació dels parlamentaris catalans a les Corts, per sectors socioprofessionals i suma de períodes de Corts, 1876-1886.

grups socioprofessionals dels parlamentaris	Congrés, gens o poc actius	Congrés, mitjanament actius	Congrés, molt actius	Senat, gens o poc actius	Senat, mitjanament actius	Senat, molt actius
<i>cuneros</i> sense dades	6	1	0	0	0	0
<i>cuneros</i> militars	4	0	1	1	4	1
<i>cuneros</i> professionals liberals	4	13	4	3	5	0
<i>cuneros</i> propietaris	0	0	0	1	2	0
<i>cuneros</i> sectors burgesos	1	4	0	1	2	0
<i>del país</i> sense dades	8	6	0	0	1	1
<i>del país</i> militars	0	5	0	3	10	0
<i>del país</i> eclesiàstics	0	0	0	2	0	0
<i>del país</i> professionals liberals	16	24	4	2	13	5
<i>del país</i> propietaris	18	8	0	17	8	0
<i>del país</i> sectors burgesos	22	16	7	12	11	0
totals	79	77	16	42	56	7

Els dos únics eclesiàstics del grup, són absentistes habituals, fins el punt que no sempre arriben ni tan sols a prendre possessió del seu escó. Únicament hi ha una intervenció, que és la que fa el bisbe Urquinaona amb motiu del tractat de comerç amb França. Se situen clarament com el sector menys actiu.

Els professionals liberals apareixen com el grup més actiu, amb una part important de participacions de grau mig i unes poques de molt actives, tot i que cal no deixar de banda les que ho són molt poc o gens. El ventall de temes en els que intervenen és complet, és a dir, tant en les demandes provinents de les corporacions econòmiques, com en les gestions per al món dels negocis, com en els altres grans debats del període.

Pel que fa als sectors burgesos, en ells predomina la participació gens o poc activa. Cal dir que entre les participacions de grau mig, la política econòmica té un protagonisme molt gran. Aquest sector no disposa de participacions molt actives al Senat, però sí al Congrés, que són bàsicament les atribuïbles a Pere Bosch i Labrús, extremadament actiu sols en els temes de política econòmica —aranzelària i fiscal sobretot— i gairebé indiferent als temes més polítics, com no sigui per afegir-hi esmenes i puntualitzacions de caire proteccionista.

Entre els parlamentaris *cuneros*, els graus d'intervenció de cada grup socioprofessional són similars als dels parlamentaris *del país*. D'altra banda, Si bé alguns d'ells, com Castelar, Alonso Martínez i Salamanca, són molt actius, també trobem parlamentaris que pràcticament no intervenen.