

J. V. S.

(1901-1927)

M E M O R I A

POR

AMALIO SAIZ DE BUSTAMANTE



MADRID
TALLERES VOLUNTAD, SERRANO, 48.
1928

INDICE

ESTA MEMORIA...
EN EL UMBRAL

PRIMERA PARTE

Trece años de fracasos

- 1.—GESTACIÓN.
De organopatía elemental.—Un buen ciudadano.—Rebeldías y ensueños.—Exhortaciones vibrantes.—774 cooperadores.—Nace J. V. S.
- 2.—LOS PRIMEROS TROPIEZOS.
Un paso dificultoso.—Censuras e impacencias.—La Memoria de las *Verdades amargas*.
- 3.—FORJANDO EL GRILLETE.
Taquímetro y aritmómetro.—Anticipación.—«Cobra y no pagues, que somos mortales».—Cavilaciones jurídicas.—J. V. S.: silueta de un proyecto.—Dos bajas dolorosas.
- 4.—CON NUESTRA CRUZ A CUESTAS.
Cadena perpetua.—Un rayo de luz.—Nuevos principios.—Ferrocarriles electorales.—La segunda caída.
- 5.—CAMINO ADELANTE.
Vuelta al tablero.—El proyecto de ley *Calbetón*: duelos y quebrantos.—«Bonici Garro, Sefes y C.^{as}, o la última representación de Oro, plata, cobre y... nada».
- 6.—EN LA AGONÍA.
Pompas de jabón.—El concesionario *malgré lui*.—Un minuto de meditación ante el ideal muerto.—La locomotora y el freno.

SEGUNDA PARTE

El cuatrienio final

I

EL EXPEDIENTE ESPECIAL J. V. S.

- 7.—RESURRECCIÓN.
Buscando un camino.—Martes, 13: *the right man in the right place*.—«Quien da bien vende, si no es ruin el que prende.»—«Levántate y anda!»
- 8.—DE LA CERCA A LA MECA.
Migajas de un epistolario.—Un viaje más con el proyecto a cuestras.—El trámite penúltimo y el último consejo.—«Hosanna: Balance sumario y envío cordial».
- 9.—EL CAPÍTULO INVEROSÍMIL.
En barrena.—Una nota aguda.—Del Poder y el Azar.—*El descarrilamiento*.

II

UN PLAN GENERAL DE FERROCARRILES DE ESPAÑA

- 10.—EL ARCO IRIS FERROVIARIO.
Nueva ruta.—Pesimismo fecundo.—El cuento de nunca acabar: Ponencias, secciones, planos: 5.000.000.000. *Negros y rojos, verdes y amarillos. Morón-Almargen. Avante.*—Mirando bajo otro ángulo.
- 11.—SERMONES PERDIDOS, PAPELES MOJADOS.
La costa y la sierra, Jerez y Morón.—El sacrificio de Setenil: un kilómetro... largo. La información.—Retazos de una entrevista: *La ultradelicadeza del General; Nuestra soledad y nuestra fe: El último fracaso.*

III

EL AÑO DE LA VICTORIA

(Enero del XXVI - Enero del XXVII)

- 12.—EL PLAN DE FERROCARRILES DE URGENTE CONSTRUCCIÓN.
Camino llano.—El consejo del break.—De Villanueva a Guadalhorce.—Hacia la realización.—Rebautismo de J. V. S.—¿He terminado?—Un telegrama del Presidente.—¿Quién hizo el ferrocarril?
- 13.—«GUTTA CAVAT LAPIDEM.»
Una maniobra envolvente: *El eje del mundo. Un profetismo frente a otro. Ante el forjador del eje. El auxilio de Cádiz. «Jerez-Arcos, o el principio del fin». La estación de Arcos. El problema y las soluciones. Los trámites de un litigio.—Otro viaje relámpago.—Las convulsiones postreras.—9 de enero del año XXVII.*

EPILOGO

Todavía la estación de Arcos.—Hojeando el proyecto *Jerez-Almargen*.—Las pesetas intangibles.—La mejor recompensa.

ANEXO

Las estaciones de Jerez

ESTA MEMORIA...

se compone exclusivamente para los contados supervivientes de los 774 suscriptores que hace veintisiete años aportaron su óbolo a la constitución de la Sociedad anónima

ESTUDIOS DEL FERROCARRIL «JEREZ A VILLAMARTIN Y SETENIL»

Ella quiere ser como una minuciosa rendición de cuentas sobre el uso que hizo el Consejo de los poderes que la Junta general le otorgó al honrarle con su voto y su confianza el 4 de agosto de 1901.

Si de la voluntad del autor dependiese, no se escribiría; opina, como el poeta inmortal a quien llamaron el *Júpiter de Weimar*, «El que no espere tener un millón de lectores, que no escriba una línea». Pero hay otras voluntades de más poder y autoridad que la suya.

Los Estatutos mandaban dar *semestralmente* conocimiento a los accionistas de la situación de la Sociedad, lo que hubiera exigido, no una, sino cincuenta y cuatro Memorias; de ellas — merced a su voluntaria ausencia de las Asambleas— nos hemos librado milagrosamente ellos y yo. Ellos y yo las pagamos ahora todas juntas. Los alcaldes de la comarca, reunidos en la Casa de la Ciudad de Jerez el 23 de marzo de 1926, acordaron — entre muchas cosas — pedir al Consejo un libro como éste e imprimirle a costa de los pueblos. Y en el Consejo se oyó incesantemente desde aquel día una voz amable y cariñosa, pero tenaz e implacable, reclamando que — tras la declinatoria cortés de la costa ofrecida — se cumpla, en este punto de la redacción del libro, la voluntad de los alcaldes. Sea, pues, de los que mandaron hacerla toda la responsabilidad de la mala obra. El autor invoca en su descargo la exigencia de *obediencia debida*.

Tosco zurcido de retazos viejos habrá de ser mi historia: *mosaico compuesto con fragmentos de actas, cartas y sobrehusas de Prensa* que tal vez tuvieron «su día» y hoy son como agua pasada sin utilidad y sin interés.

¿Qué interés pueden tener las inquietudes de la batalla para el que vive en la quieta posesión de la victoria? Nunca el que saborea el fruto tiene un recuerdo para el sembrador y cultivador del árbol. Al viajero de *nuestro* ferrocarril no le inquietarán las luchas y sinsabores de los que lo hicieron: a él le bastará acercarse al ventanillo, diciendo: «Un tercera ida y vuelta a *Navalagrulla*».

Arido el tema, torpe el narrador, ni aun regalada es un regalo la historia que te ofrezco. Para absolverme, lector, recuerda que yo no tuve más remedio que escribirlo; tú tienes otro: no leerlo. Con lo que habremos de ahorrarnos tú mis yerros y yo tus censuras.

EN EL UMBRAL

Y ahora, lector, perdona si te detengo a la puerta de mi historia para recordar historias ajenas. Tal vez encuentres en éstas la honda raigambre de aquélla; tal vez ecos de la necesidad siempre sentida y nunca satisfecha; reflejos fugaces de perdurables discordias; rasgos viriles de una noble tradición de Jerez, donde hubo siempre, sobre la parda planicie de la común indiferencia, defensores abnegados de la prosperidad de la comarca. Escucha.

No hay Provincia de Cádiz, dijimos cierta vez; que no es «provincia» este flojo aglomerado de pueblos desconectados, mero artificio legal, sin unidad interna, ni aspiraciones colectivas, ni solidaridad espiritual, no la hay por carencia casi absoluta de comunicaciones. ¿Cómo han de vivir espiritualmente unidos los que por fatalidades de la Historia y de la Geografía o por incuria de gobernantes y gobernados viven físicamente separados, sin relaciones ni trato, sin ideales ni intereses comunes, sin conocerse y sin estimarse? Es más difícil, más molesto, más costoso ir de Cádiz a Algodonales, a Zahara o Grazalema, que ir de Cádiz a la Corte. No hay sino rara vez gaditanos en la sierra, ni más serranos en Cádiz que aquellos a quienes obliga un enojoso deber de ciudadanía o una mortificación administrativa. ¡Qué extraño que los pueblos, sin vínculos morales ni materiales con la capital, sientan que su centro de atracción está allá, lejos de los suyos, en la ciudades de las provincias limítrofes, con las que tienen relación más fácil, trato más frecuente y comunes afanes!

Comparémonos con la provincia más pequeña de España, que, por otra parte, es también la de relieve más difícil y abrupto, la de incontables montes y minúsculos valles. Sobre la sexta parte del territorio de Cádiz tiene Guipúzcoa 94 pueblos, todos enlazados por el teléfono provincial; siete líneas forman su red ferroviaria; de 274 000 habitantes que viven la provincia, 214 000 habitan 35 pueblos, cuyas estaciones están en contacto con el caserío urbano y 48 000 tienen las estaciones entre uno y seis kilómetros. Bajo la fe que merece el ilustre ingeniero Alonso Zabala cabe afirmar que en Guipúzcoa todo lo que se puede hacer en

ferrocarriles son 20 kilómetros. Fuera de ellos no se ve ni la necesidad ni la posibilidad de construir más líneas férreas. Pero dejemos que hablen solos los números; ellos hablan con más precisión y elocuencia:

	Guipúzcoa	Cádiz
Superficie en km. ² . . .	1 884	7 276
Kilómetros de f. c. . .	353	187
Metros de f. c. por kilómetro. ²	196	25
Metros de f. c. por habitante	1,28	0,33

Esta avergonzante situación de la provincia no cuadra bien con la historia de sus viejos anhelos ferroviarios. En 1827 solicitó y después obtuvo D. Marcelino Calero y Portocarrero la *Primera concesión de camino de hierro* que otorgó el Gobierno de España este camino partiría de Jerez. Había estado en nuestra ciudad Roberto Stephenson, el hijo del inventor genial. Poco después—en 1830—circulaba por Inglaterra un folleto de propaganda bajo el título: *Camino de hierro desde Jerez de la Frontera al Puerto de Santamaría, Rota y Sanlúcar de Barrameda*. ¡Esto, cuando no habían transcurrido sino dos y cinco años desde el día en que por vez primera y ante el asombro del mundo el locomotor de Jorge Stephenson transportó un tren desde Stockton a Darlington; cuando faltaban aún diez y ocho años para el primer ferrocarril español; cuando todavía los doctos reputaban absurdo el invento y las muchedumbres hacían la cruz al ingenio infernal! No logró el concesionario, ni en casa ni fuera, la fervorosa adhesión que el intento requería; fué transferida la concesión, y en las nuevas manos no tuvo mejor fortuna. Al cabo caducó en 1838.

Ardía Jerez en fiestas el 22 de junio de 1854. Toros, castillos de fuego, veladas en el circo taurino y barricas embreadas en las calles que conducen a él, bailes en el casino de Isabel II, músicas en la plaza de la Constitución, cucaña en la de Santiago, con una pelucona como premio; en las del Arroyo y Orellana juegos de gallos donde los

que consigan con los ojos vendados tocar al animal lo harán suyos; derroche de hogazas, colgaduras y luminarias. En la estación, banquete monstruo: «más de 2 000 personas—dice un cronista de la época—no pudieron desocupar la mesa ni acabar con el champaña que circulaba por todas partes. Se inauguraba júbilosamente la sección entre Jerez y el Puerto de Santa María de la línea *Jerez al Trocadero*.

Cuarenta y cinco meses habían bastado para llevar el ferrocarril desde la solicitud a la explotación. Pero a través de cien obstáculos: enorme diferencia entre el costo calculado y el verdadero; escasez de recursos; resquemores entre la Dirección y el diputado; polémicas interurbanas de Prensa, que terminaba la de Jerez congratulándose de que «al fin la opinión de Cádiz apreciara el valor de nuestro ferrocarril y de que desaparecieran completamente algunas infundadas prevenciones suscitadas contra el camino.

Ni acabaron los agobios con acabarse la obra. Se acabó merced al dinero tomado a premio bajo la *garantía personal* de los directores. 90 000 viajeros que circularon en el primer semestre entre las dos ciudades hermanas añanzaban la bondad del negocio. Pero aunque todo parecía concluido, faltaba un episodio instructivo, cuyo dramatismo quedará, bien a mi pesar, resumado en la forzosa esquemmatización del relato.

Había el Ayuntamiento suscrito 2 000 acciones del *Camino*. Contaba con el producto de la enajenación de sus Propios. Suspendió en este instante el Gobierno las ventas que se venían realizando al amparo de la legislación desamortizadora. Pasaba el tiempo y no pasaba la suspensión; crecían los enconos entre el diputado y los directores; con el aval de éstos, se entrampaba la Sociedad, y para colmo y remate de desventuras, el Gobierno la hacía responsable de las anomalías de su situación económica, como si no fuera él mismo quien con sus actos las engendraba.

Una Real orden — 22 de noviembre de 1857 — conminó con la disolución de la Sociedad si no se cumplían algunos requisitos de cumplimiento imposible: cubrir en veintitrés días las acciones impagadas del Ayuntamiento y colocar en el mercado en el mismo perentorio plazo 4 000 obligaciones hipotecarias para pago de las deudas. ¡Buena estaba el mercado para filigranas de crédito! Terrible crisis monetaria pesaba sobre toda Europa: la Banca gaditana descontaba al 8 por 100 los giros a treinta días; el Banco de Inglaterra elevaba el descuento al 10 por 100 y pedía ampliaciones de emisión. Y aun sin esto, ¿quién llevaría su dinero a las arcas de una Empresa que el mismo Gobierno declaraba en ruinas?

Bajo la sentencia de disolución, pena de muerte para las personas jurídicas, plañían los directores: «Que tal hiciera un enemigo encubierto, se comprendería; pero no que se haga en el nombre augusto de la Reina.» No acudieron sus conciudadanos al auxilio de los perseguidos. Dos convecinos solamente solicitaron un puñado de cédulas ante la Junta presidida por el delegado del Gobierno en visperas de la ejecución.

Pero en el último instante, cuando los enemigos saboreaban el triunfo, un tercer pliego suscribe en bloque *toda la emisión*. Al pie del pedido, estas firmas: Rafael Rivero, marqués del Castillo, Simón de la Sierra, Pedro López Ruiz, J. Antonio de Agreda, Julián Pemartín, Antonio Zuleta, Juan de Sóniz, Luis Díez. ¡Los nueve directores de la Sociedad!

Y entre los aplausos de la concurrencia dice Ardizzone en aquel acto: «Los accionistas, ante el heroico proceder de los individuos de la Directiva, se tendrían en poco si no procuraran hacer sentir su emoción de gratitud. Después de haber cubierto a su costa las acciones que ordenó el Gobierno, han hecho lo mismo con las cédulas: un total de 12 millones de reales, dejando a la orden del Ayuntamiento las acciones para cuando las quiera y las cédulas a disposición de todo el que las pida. Si tal conducta—concluyó—no es digna de que quede consignada, no se sabe para qué acciones están dispuestas las demostraciones de honor y perpetua memoria.»

Saludemos nosotros con respeto los nombres de aquellos patrios que, entre injusticias, desamparos y sacrificios, ganaron para su pueblo la gloria del ferrocarril *Jerez-Trocadero*, el primero de Andalucía y el tercero de España.

Prolongada muy pronto esta línea a Cádiz quedaron enlazados Jerez y los pueblos de la bahía. No así los otros de la provincia. La fiebre ferroviaria que por aquellos días estremeció a España no tuvo por acá más que débiles y tardías repercusiones. De las tentativas que las crónicas de Arcos registran para una línea a Jerez (1), son dignas de recordación la de Carlos Bruseh, en 1876, y la del capitalista bruxelés M. Lienders, en 1878, sobre estudios de Edmundo Vesolowski. En días más próximos, el proyecto de Bernardo Mac-Costello, del que la Prensa hispalense (2) decía en 1881: «Hay motivo para creer que la proyectada línea *Jerez-Arcos-Villamartin-Olvera* a *Bobadilla* va a ser, al fin, un hecho. Han llegado a Cádiz los Sres. Thomas Williams Tompson

(1) «El ferrocarril de la Sierra». R. Naránjo.—Arcos, 1927.
(2) «La Andalucía».—Sevilla, 19-IX-1881.

Esqs y Mr. Samuel Isaac Smithson, a quienes el Sr. Mac-Costello tiene cedidos sus derechos para una línea que servirá a 22 pueblos sobre los ríos Guadalete y Majacete. En la parte correspondiente al trayecto entre las dos primeras ciudades, el trazado partirá del kilómetro 103 de S.-J.-C. para morir en la *Glorieta* de Arcos: tendrá 27 km 800 m, un puente sobre el Ramo y una estación en Jehullilla. Formal propuesta anglojudía o simple chuchuleta trianera, esta tentativa, adivinación de un futuro remoto, no entró jamás en vías de ejecución, y el Ayuntamiento de Arcos, con explicable pesimismo, ofreció prudentemente subvencionar la obra «cuando la primera locomotora hiciese el recorrido entre Arcos y Jerez».

Pero el intento de más sinuosa tramitación y desenlace más extraño es el de la línea *Jerez-Algeiras*.

La Asamblea Nacional incluyó en 1873 en el plan de ferrocarriles subvencionados por ante *Cádiz* y el *Campamento*, pasando por San Fernando, Chielana, Vejer, Tarifa y Algeiras. Pronto comenzó a agitarse la idea de una sustitución de trazado: hace la propaganda del nuevo Mr. de Balignac. Hay solemnes asambleas en nuestra Casa Consistorial, polémicas periodísticas entre Cádiz y Jerez, sugerencias sobre interés estratégico, estaciones rurales, puentes mixtos... Después, en el Congreso, debates empuñados, discursos elocuentes; se oye la voz de González de la Vega, diputado por Algeiras: «Este proyecto de ley no tiene otro objeto que quitar a una Compañía la subvención para dársela a otra que no tiene trazados, ni planos, ni nada.» «Este proyecto—replica Castelar—tiene grandes ventajas para el comercio y, sobre todo, para los intereses de la Patria. La reivindicación de Gibraltar no es una utopía: Gladstone la acaba de prometer.» «Si al proyecto le faltase algo para hacerse simpático a España entera—escribía *El Guadalete*—, lo tendría en el hecho de hacerse su abogado el príncipe de nuestros oradores.»

Al fin, el 7 de mayo de 1880 se promulgaba una ley cuyo artículo 1.º dice: «Se autoriza al Gobierno para que sustituya el trazado y concesión del ferrocarril *Cádiz al Campamento* por otro que, partiendo de la línea *Jerez-Trocadero* en las inmediaciones de Jerez, se dirija a Algeiras pasando por las *inmediaciones* (1) de Arcos, Algar, Tempul,

Jimena, Castellar, Los Barrios y San Roque.» Así nace *Jerez-Algeiras*.

La construcción de la obra va a ser rapidísima: los papeles de la época muestran diariamente esta prisa. Dos días después de la ley vaticina Balignac: «La inauguración de los trabajos, este mes; el año próximo, la explotación.» Después se anuncian las fiestas inaugurales: «Vendrán en ministerio de Fomento y Castelar.» Se aplaza varias veces la solemnidad; pero se acopian materiales y herramientas; comienzan los trabajos en San Roque; se contratan los 45 km entre Jerez y Tempul, los carriles y puentes con la Barrow-Hematite-Steel, el material móvil con Van-der-Zypen, de Colonia... Después, algunas dudas: el nombramiento de una Comisión militar para estudiar el aspecto estratégico entre Algeiras y el Guadalete; en el Congreso, un proyecto de ferrocarril desde Bobadilla al de Jerez-Algeiras; Balignac cede sus derechos a *Yreing, Engelbach y Smith*. Las obras avanzan entre Algeiras y Jimena...

Finalmente—porque no sería posible perseguir todas las vicisitudes—, el 5 de mayo de 1887, una ley: «Artículo 1.º El ferrocarril *Jerez-Algeiras* queda sustituido por el de *Cádiz-Algeiras*. 2.º Este tendrá las condiciones, tarifas y proyectos de la concesión *Cádiz al Campamento*. 3.º Quedará caducada la concesión *Cádiz-Algeiras* si no se deposita la fianza en el plazo de *quince días*. Y otra ley el mismo día: «El ferrocarril de Bobadilla a empalmar con el de *Jerez-Algeiras* se sustituye por el de *Bobadilla-Algeiras*».

Y poco después dos Reales órdenes: «Se declara caducada la concesión del ferrocarril *Cádiz-Algeiras*» «Se otorga a *Greenwood y C.ª*, y luego a *The Algeiras (Gibraltar) Railway Company Ltd.* la concesión *Bobadilla-Algeiras*, con la subvención de pesetas 10 960 000.

En este complicado juego de billetes se pierde el ferrocarril *Jerez-Algeiras* a través de un escamoteo tal vez sin semejanza en la pintoresca historia de los ferrocarriles de España.

En aquellos días andaban trabajosamente por la Diputación de Cádiz unos proyectos de ferrocarriles *Económicos*. Certos empresarios, Ripoll y Waitman, ofrecen estudiarlos y construirlos sobre el 5 por 100 de garantía y el 1 por 100 de amortización. Otros, Julius Neville y C.ª, proponen realizar una red de vías estrechas Chielana, Medina, Paterna, Arcos, Bornos, Villamartin, Algodonal, Olvera, Alcalá del Valle, para empalmar—decían—con el ferrocarril que actualmente se construye a Bobadilla.

(1) No hay nada mejor que las palabras para explicar las ideas; pero no hay como las palabras para enmascarar las ideas. La estación de Arcos iba en el proyecto a 16 kilómetros del pueblo... en las inmediaciones!

Cristaliza el intento cuando en noviembre de 1888 presenta D. Cayetano del Toro a la Diputación el «Anteproyecto de las Líneas del N. y N. E. de ferrocarriles de vía estrecha de la provincia de Cádiz». Firma el anteproyecto F. Gil de los Reyes. Propone la construcción de una línea desde Jerez a Villamartin, donde se bifurca, caminando una rama hasta Grazalema por El Bosque, Ubrique, Benaocaz y Villaluenga, y la otra hasta Alcalá del Valle por Puerto Serrano, Algodonales, Zahara y el Gastor.

El Resumen de longitudes y precios que hace el mismo documento es como sigue (1):

Km.	Pesetas
117 Arteria principal: Jerez-Villamartin-Grazalema	5 862 000
43 Línea derivada: Villamartin-Setenil	2 106 000
160 TOTALES	7 968 000

De la necesidad de la obra da fe el Ayuntamiento de Jerez, que en la información aludida por Gil de los Reyes manifiesta que en los pueblos de la Sierra se carece comple-

(1) «Anteproyecto» pág. 14.—Nov. 1888.—Imp. «La Mercantil», Gaspar del Pino. Cádiz.

tamente de caminos y habitan muchos mules de almas que en su vida han visto una locomotora».

Por lo demás, los ferrocarriles de este plan eran económicos. Y tanto! Su presupuesto no excedía de 54 000 pesetas por kilómetro fuera de la carretera y 30 000 por ella; el ancho de vía, 0,75 m; la anchura de los coches, 1,87; banquetas para tres viajeros. Cuida el ingeniero de advertir que las locomotoras deberán llevar frenos y *no producir humos ni ruidos* que espanten a las caballerías que transitan por las carreteras.

La tradicional inopia de la Diputación, la franca insinceridad del estudio, o tal vez la dificultad de trepar con una máquina de vapor «sin humo y sin ruido» hasta los 912 metros de altitud en que anida Grazalema, fueron sin duda las causas de que este ferrocarril de juguete no pasara del papel. Desde el papel prestó, sin embargo, su menuda utilidad, sirviendo de banderín muchas veces en las escaramuzas electorales.

...

Y dando por concluida esta charla protohistórica, comienza la narración sobre gestiones y logro del ferrocarril J. V. S.



PRIMERA PARTE

Trece años de fracasos

4 de agosto

de

1901

Constitución de la Sociedad

«Estudios del Ferrocarril»

J. V. S.



Excmo. Señor Marqués de Bonanza

EL PRESIDENTE

y

EL SECRETARIO

de la

SOCIEDAD



Amalio Ruiz de Bustamante

GESTACIÓN

De organopatía elemental.—Un buen ciudadano.—Rebeldías y ensueños.—Exhortaciones vibrantes.—774 cooperadores.—Nace J. V. S.

Hubo y hay en la trama de nuestra organización administrativa algunos órganos estériles. Son, por la cara, el Estado, y por la cruz, el comercio, la industria, los campos o el caserío; por lo que—aun pintándola de ambas cosas—no logran ser ninguna de las dos. Su escrupuloso análisis no suele dar más que esto: una socallina mortificante, voluntaria o forzada, según los tiempos; una Directiva que no dirige a nadie; un modesto burócrata que malvive amarrado a su pupitre polvoriento y una bandera descolorida en el balcón los días que repican gordo.

Uno de estos órganos infecundos—no en balde son híbridos—debía ser la *Cámara de Comercio e Industria de Jerez*, allá por los días del último invierno del pasado siglo. Pero, por venturoso azar, tenía a la cabeza un hombre bueno, sin apego pueril a los ropes del cargo, un hombre, como el personaje cervantino, «saco de carnes, enjuto de rostro, gran madrugador y amigo de la caza», que todo esto era D. Manuel Antonio de la Riva, y, además, sencillo, sincero, liberal y probo, de pensar limpio y voluntad recia, sangre de Cantabria en corazón jerezano.

Malcontento con aquella presidencia sin presidiidos, probó La Riva a resucitar el moribundo, procurando transfundir en sus entrañas el vigor de la sangre nueva.

Eran propicios los tiempos para pensar en una revolución salvadora: *renovarse o morir*, parecía gritar el destino. Hambre y esclavitud era la labranza: rutinarios los cultivos y depreciados los frutos, agonizaba el gran cultivador entre cosechas ruines y ganancias, mientras su jornalero se alzaba en santa rebeldía contra el jornal irrisorio de treinta cuartos (1) y (1) una misérrima pitanza. La exportación, paralizada. Los criadores, pidiendo de misericordia la compra de sus caldos añejos. Arrasado el viñedo por la filoxera. Millares de obreros viticultores sin pan y sin esperanza... Y, coronándolo todo, un caciquismo alreosito amparándose en la arbitrariedad y la injusticia, como hicieron y harían todos los poderes humanos que mandan sin contrarresto. Con el auxilio de cuatro amigos de buena

fe logró D. Manuel Antonio bien pronto sus objetivos. Una noche del primer agosto del siglo congregábase numerosa reunión del comercio y la industria locales en un salón del glorioso Ateneo que por aquel entonces funcionaba en Jerez con nunca vistos vigor y lozanía. Entre aclamaciones entusiásticas, la Asamblea elevó a la presidencia, que abnegadamente renunció La Riva, a D. Manuel Crispulo González, poco después marqués de Bonanza. Fueron a la Mesa y a las Directivas de las Secciones los recién llegados, algunos de entre ellos los que han de ser como el eje alrededor del cual girará la tortuosa y larga, pero verídica historia, que con este capítulo comienza.

Con inusitada rapidez abordó la Cámara varios problemas que, como la adquisición de nuevo local, las reformas postal, telefónica y ferroviaria, las tarifas del subsidio industrial, la creación de un centro consultivo, los expedientes de viñas filoxeradas, etcétera, interesaban directamente a los asociados. Pero en la última recluta había llegado a las filas de la Asociación cierta gente moza, a la que no movieron sino levemente estos asuntos mercantiles: gente que, con el alma en tribulación por las desventuras públicas y el cerebro crepitando con locos ensueños de grandeza para su Jerez, buscaba en la institución renaciente un punto de apoyo para más altas empresas. En tiempo cercano alzaría banderas contra exacciones abusivas de la administración municipal, atizando el espíritu de protesta hasta dar en tierra con el caciquismo imperante. Pero antes, antes, en seguida, en la primera sesión, veinte días después de la constitución, un ingeniero poco conocido entonces presentaba su esquema de «Canalización del Guadalete»; y en la sesión siguiente (22-IX-900) la Junta acordaba posponer tal proyecto al del *Ferrocarril de la Sierra*, activando éste; y algunos meses más tarde (12-VI-901) llegaban a la Cámara los ecos de la propaganda que desde antes venían haciendo en la Prensa a favor del *Pantano del Guadalecín*. ¡El canal, el ferrocarril, el pantano! El maravilloso triángulo del porvenir de Jerez. ¡Labor para medio siglo!

Si el humor no falta y Dios da tiempo, alguna vez se narrarán las historias de los otros ensueños. Ahora, el ferrocarril.

Para coordinar los esfuerzos en favor de éste, creóse una *Comisión organizadora*. Su primer llamamiento a la comarca fué la circular que se transcribe. Estas palabras son también las primeras que escribió sobre el asunto la pluma humilde y tozada que va ahora borrajando torpemente esta cuartilla.

(1) Quizá no huelgue recordar que 30 cuartos equivalían, a pesetas 0,87.

sin que en los veintisiete años interpuestos haya sabido abandonar el tema.)

Comisión organizadora de la Sociedad para los estudios del ferrocarril de Jerez a Villamartín y Sotenil.

Aspiración constante ha sido siempre de una región, tan favorecida por la Naturaleza como castigada por los menosprecios del Estado, la construcción de un ferrocarril que fuera a la vez enlace natural entre las dos grandes vías que, esquivando pisarle, bordean los límites del territorio provincial, y medio eficazísimo para colocar en condiciones de productividad rica y extensa zona cuyas inexplotadas riquezas son, por culpa de la incomunicación, elementos inútiles para la región donde radican y bienes perdidos para el acervo común de la riqueza nacional.

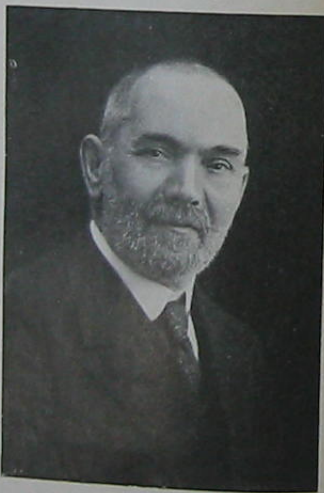
Ni la ineficacia de cien esfuerzos generosos, ni el desencanto producido por el desvanecimiento de esperanzas, levantadas sobre químicas promesas; ni el lamentable fracaso de empresas alentadas que lograron alzar el proyecto hasta los trámites de la ejecución, han sido parte a entibiar el entusiasmo por la idea; y hoy como ayer, acaso más que nunca, proclama la opinión la conveniencia de una obra a cuya realización asocia la prosperidad de esta comarca y el bienestar de sus habitantes.

Intérprete fidelísimo de estos anhelos quisiera ser la Cámara de Comercio e Industria de Jerez de la Frontera, con esto le basta y a más no aspira. No pretende, jactanciosamente, atribuirse iniciativas que no sean suyas, ni abrogarse supremacías que no ambiciona, sino atender las exhortaciones con que se estimula su intervención en el asunto; marcar un procedimiento y unificar los esfuerzos individuales, que si aislados habrían de resultar impotentes, unidos podrán derribamente conducirnos al logro del ideal ambicionado y, en vano, por tanto tiempo perseguido.

Consecuencia de estos propósitos de la Cámara ha sido el nombramiento de la Comisión que suscribe, la cual, informada de cuantos antecedentes ha podido hallar sobre proyectos similares, y procurando de las causas de su frustración deducir enseñanzas; asesorada por el socio de la Cámara Sr. Gallegos, convencida de la utilidad del proyecto, pero fiando la demostración al resultado de un estudio definitivo; pensando que dicho estudio es trámite indispensable de gestiones ulteriores, y confiando, por último, más en el interés y en el patriotismo de los particulares que en la generosidad de los Municipios, la Comisión, decimos, resuelve

proponer la constitución de una Sociedad anónima para el estudio de un proyecto de ferrocarril de Jerez a Villamartín y Sotenil.

Las bases para la constitución de dicha Sociedad, a continuación se puntualizan: los razonamientos de carácter técnico, en el informe que acompaña; los motivos de nuestra intervención, en la presente circular quedan expuestos; sólo nos resta hacer una última manifestación. Al aceptar el honroso nombramiento con que hemos sido distinguidos, nos alabata la desconfianza en nuestras propias fuerzas; fiábamos en que las ajenas no habían de regatearnos su decisivo concurso; fiábamos aún más, por el carácter del organismo cuyos poderes aceptábamos, en la Cámara de Comercio, extraña a todo lo que signifique partido, grupo o parcialidad; campo neutral, donde en defensa del común interés bien pueden vivir unidos los que luchando viven en otras esferas de la vida. Necesitamos el concurso de todos, y el concurso de todos requerimos. Y, confiados en que usted no habrá de negarnos su valiosa cooperación, a usted nos dirigimos rogándole se digne honrar con su nombre la lista de accionistas de la Sociedad que intentamos constituir.—L. B. I. M. s. s. s., Guillermo Garvey, Pedro Domecq, Manuel C. González,



El ingeniero jerezano D. Antonio Gallegos, iniciador ante la Cámara de Comercio del ferrocarril serrano y autor, más tarde, del proyecto «J. V. S.»

Julián Pemartín, J. Sánchez Balbás, Félix Ruiz, Amalio Sáiz de Bustamante.

Mientras circulaba a circular no se dejaba de atizar el fuego sagrado con trabajos de Prensa. Sirva de muestra el publicado en La Agricultura Bética (31-III-90), de tono un sí es no es pomposo y oratorio, estilo fin de siècle, pero que transparente el fervor y acometividad con que se emprendía la batalla. En el escrito se hace la presentación del ingeniero Gallegos; se pondera la obra; se alaba a los humildes, y se ironiza levemente a costa de los poderosos.

«SURSUM CORDA»

Desde hace mucho tiempo el ingeniero Antonio Gallegos es, para los íntimos de su tertulia cotidiana, «el hombre del ferrocarril»; indiferente y silencioso presencia siempre las desordenadas polémicas *divinarum atque humanarum rerum*, con que valerosamente se abordan allí, sin dengues ni remilgos, los más abstrusos problemas de la vida, con el firmísimo propósito de arreglar el mundo y de matar el tiempo. Mas si alguien logra herir la cuerda sensible, lanzando a la discusión las obras públicas en Jerez, la incomunicación de los pueblos circunvecinos, el porvenir de la región, es de ver entonces cómo se estremece la esfinge. Surge el inspirado apóstol de una idea que predica la buena nueva; el ciudadano enamorado de su patria, que no se resigna a verla en la ignorancia y el atraso.

Yo no sé, porque Gallegos no lo dice, cuántos días habrá peregrinado, con la pesada carga de su ferrocarril a cuestas, en busca de un apoyo decisivo, fácil es suponerlo; como no es difícil adivinar cuántas veces sus nobles ardimientos habrán sido helados por la sonrisa desdenosa del *hombre práctico*; ni cuántas otras habrá arrojado la semilla de su predicación sobre la roca estéril de la estulticia humana; ni cuántas puertas se habrán entornado a su paso; ni cuántas manos crispadas por la avaricia habrán estrujado la bolsa cautelosamente temblando ante la amenaza del proyecto. Pero sí sé que le he visto llegar a la Cámara de Comercio de Jerez con el panegírico de su ferrocarril entre los labios, como aguijoneado por el persistente acicate de un pensamiento fijo, muy semejante al del antiguo proverbio alemán: «Detrás de las montañas también viven hombres.» Mas allí ha encontrado el ilustrado ingeniero campo fecundo para el cultivo de su idea, tornavoz apropiado para recibir y reflejar multiplicada su doctrina; allí ha encontrado oídos que la atiendan, entusiasmos que le alienten, hombres prestigiosos que

patrocinen su proyecto; por eso brota allí inmediatamente la «Comisión organizadora» y la suscripción se abre y los estudios se harán. El ensueño, el imposible que se ha llamado durante tanto tiempo «Ferrocarril de la Sierra será, como tantas otras posibles utopías, en plazo no lejano, consoladora realidad.

Acaso se tenga por paradójico; pero es lo cierto que nada es para la gente menos razonable que la razón, ni más incierto que la verdad. El vulgo, que no es solamente el de los pobres y los analfabetos, sino también el de los letrados y los poderosos—peor éste que aquél, pues sobre la miopía de su ignorancia pone lentes oscuros la soberbia—, el vulgo, digo, se resiste a entender la sencillez de lo verdadero y comprende siempre con sorprendente facilidad la incomprensible complicación de lo maravilloso. Brindale oro en el Manzanares, ofrecedle un tesoro escondido en una plaza pública por un general francés de la invasión napoleónica o por un judío expulsado en tiempo de los Reyes Católicos; proponedle la compra, a caro precio, de una misteriosa receta de polvos para hacer sardinas, y hallaréis crédulos a centenares, que lucharán hasta morir por defender la evidencia de vuestro negocio y que pondrán en vuestras manos hacienda, honor y vida.

Pero hablades de un ferrocarril entre dos importantes núcleos de población, por entre fértiles vegas y poblados montes, decidle que la empresa es directamente un negocio e indirectamente un manantial inagotable de riquezas para la región, no vale que los economistas se desgañiten ponderando las excelencias de las vías de comunicación, pregondando que importa más vender que producir; un ligero encogimiento de hombros, una franca sonrisa de desdén o lástima será la respuesta: sois utopistas, soñadores, ideólogos, e iréis peregrinando, con vuestra verdad por la Tierra, hasta que halléis otros locos que os entiendan, como fuera el iluminado genovés, regalando un mundo, que nadie quiso, hasta dar con aquella visionaria cuyo recuerdo bendecimos bajo el nombre de Isabel de Castilla.

En este extraño fenómeno del indecifrabable espíritu del hombre es tal vez donde se ha estrallado hasta ahora el proyecto del ferrocarril serrano. Cuando con los kilómetros de vía tendidos por la sobrehaz de la Tierra podría holgadamente darse una docena de vueltas al planeta, los pueblos de la sierra no han sido despertados todavía por el silbato de la locomotora, diana del progreso. Podemos ir arrastrados por aquella desde Cádiz, junto a las playas del Atlántico, hasta los re-

motos confines del Asia Oriental, junto a las costas que baña con sus olas el mar del Japón; pero no podemos ir sino en la *góndola* tradicional hasta esos pueblos que vislumbramos desde los terrados de nuestras cabras. Gozan de aquella peregrina invención sas. Gozan de Australia, Taíti y Nueva Zelanda, los *malayos*, que tuvieron la fortuna de nacer en Java; los turcos del Asia Menor; los *fellahim* de Egipto; los *berberiscos* de Argel; pero no la pueden gozar los libres ciudadaños de un pueblo europeo del siglo xx.

No vale hablar de dificultades; salvo un minúsculo travieso, por extensas planicies, que apenas habrá más que sentar las traes que apenas ríes, marcharía nuestra vietas y tender los rieles, marcharía nuestra obra. Pero de todas suertes, ¿cómo hablar de dificultades a los hombres de ciencia de nuestro tiempo, que han podido lanzar nuestro arco de 500 metros sobre los brazos de mar, como en el Forth, y suspender en los espacios puentes como el de Brooklyn, sobre las colosales construcciones de pobladas ciudades? No, no se puede hablar de dificultades; estepas en Asia, pampas en América, selvas, pantanos, destileros y abismos en cualquier parte, todo lo salva la locomotora; ya se desliza bajo las ciudades, como en los metropolitanos de París y Londres, ya corre a nivel de los altos pisos, como en los ferrocarriles elevados de Nueva York, ya se encumbra a 4 700 metros, como en las nevadas crestas de los Andes, ya se sepulta en las negras entrañas de esos gigantes que se llaman Simplón o Mont-Cenis. Allí va siempre en marcha vertiginosa, impelida, no tanto por la fuerza que se reduce en sus calderas, cuanto por el soberano aliento del cerebro humano, que parece no hallar dique que no rebase, obstáculo que no venza. Fieamos en él y él trocará nuestro factible ensueño de ensueño en realidad.

Para que el trueque se realice quedan aún, ciertamente, muchos obstáculos que renovar; mas, ¿cómo no fiar en el éxito observando las listas de suscripción para los estudios? Salvo honrosísimas excepciones, son los nombres de los ciudadanillos de la *clase media* los que en ella se amontonan; son ellos los primeros que se han decidido a depositar su modesta ofrenda; los que han suscrito la mitad del capital susceptible; ellos, los pequeños, los que no tienen, son los que han dado. Cuando las corporaciones oficiales, los magnates de la política y de la nobleza, los príncipes del dinero y de la industria se apresuren a disputarse la honra de cooperar al intento, la suscripción quedará cubierta con nanca vista facilidad. Ni es presumible que ahí se detengan; pondrán al servicio de

la idea los prestigios de su nombre, las influencias de su posición, el dinero de sus arcas; no fuera suponer lo contrario solamente ofensivo para su bien probado patriotismo; fuera, ante el contraste entre los pequeños y los grandes, como dar la razón a la amarga sentencia del poeta: ... *considero —que Dios desprecia el dinero— al ves a quien se lo da.*

No; no es esta la hora de los desfallecimientos y los egoísmos; es la hora de los entusiasmos y los sacrificios; los rezagados de la historia queremos volar tras de los pueblos civilizados; los empantanados en la ciénaga de nuestro atraso, anhelamos correr sobre terreno firme, para embriagar los ojos en horizontes sin fin de paz y bienestar. En el reducido campo donde a las gentes de esta tierra nos toca maniobrar, luchemos; ahora, por el ferrocarril; mañana, por la explotación de minas, por la creación de industrias, por el establecimiento de colonias; más tarde, por la canalización del Guadalete; después y siempre, sin tregua ni fatiga, por todo lo que suene a bienestar de nuestro pueblo, a prosperidad de la comarca, a grandeza y esplendor de la patria. Animo, pues, y adelante; que resuene incesantemente en nuestra lira grandilocuente del vate moribundo que parece haberse incorporado trabajosamente en su lecho de muerte, para clavar los mortecinos ojos en los desmayos de su pobre patria y animarla a la lucha desde los umbrales de la Eternidad, lanzando con los alientos últimos su varonil y soberano *Sursum corda* (1).

Ocho meses pasados desde su creación, la Comisión organizadora terminaba su cometido. Propagandistas voluntarios y gratuitos hicieron visitas domiciliarias en Jerez y viajes a los pueblos pidiendo pro ferrocarril. Hubo en todas partes acogimiento cordial, sin que baste a desmentir la afirmación tal cual desentono solitario. Un lindo pueblo de origen sevillano—aunque haciendo brillantes ofertas no bien cumplidas después—nos recibió reservón y hurano, como a mensajeros de una desventura: están en Sevilla sus amores. Una casa prócer, de la más rancia nobleza española, niega la adhesión y el óbolo, pese al anuncio, que servilmente le dibómos, de que la línea cruzaría «sus Estados de Bornos».

Cortés y entusiasta, desde el primero hasta el postrer instante, la ciudad de Arcos nos

(1) Se alúda a la última poesía de Núñez de Arce, que lleva este título.

Secretario

D. Amalio Sáiz de Bustamante.

2

LOS PRIMEROS TROPIEZOS

Un paso dificultoso.—Censuras e impacencias.—La Memoria de las «Verdades amargas».

«Pensaría vuesa merced que es fácil cosa hinchar un perro» La confección del contrato para realizar los *Estudios* requirió el empleo de muy diversos ingredientes: tres meses y medio bien corridos, más de treinta sesiones largas, dos o tres viajes de los consejeros a Sevilla, cuatro del bondadosísimo ingeniero jerezano D. Federico Rivero desde Sevilla a Jerez, un torrente de palabras y un mar de añejo *Manolo*. Porque es de notar aquí que el Comité deliberaba en las bodegas de «González Byass», y el honorable presidente—larguezas y llanezas de gran señor—acudía con la copa llena para premiar una ocurrencia feliz, para cortar una discusión enojosa, para chocar las copas delante de un acuerdo, para volverlas a chocar dulcificando una discordia. Siempre.

Cuentan las crónicas que no hay actas de un gran número de reuniones a las que no se dió carácter de consejo *por no haberse llegado a ningún acuerdo*. Cuentan también que hubo sesiones de más de cuatro horas. Cuentan, además, que, tras haber discutido algún tiempo en el vacío, tras haber logrado de Gallegos un *proyecto* de contrato, como base de discusión para el contrato de un proyecto, después de haber llegado a un acuerdo los consejeros y después de haber aceptado Gallegos, el presidente cerró la Junta del 6 de diciembre del año 1, celebrada en el domicilio del patrio inolvidable D. Luis de Isasi y Lacoste, felicitando al Consejo y felicitándose él mismo de ver terminado a gusto de todos el contrato que durante largos días había sido objeto de tan encontradas opiniones. Y cuentan, por último, que tres días después, en reunión tenida en la casa de Guerrero Castro y asistiendo Gallegos, manifestó éste su decisión de no aceptar el contrato.

Nuevos viajes, nuevas apelaciones a la bondad inexhaustible del paciente D. Federico, nuevas negociaciones... Al cabo quedó el contrato firmado en la reunión del 17 de febrero del año 2. Habíamos comenzado a discutirlo el 25 de octubre del año 1. ¡Y esto con el eficaz auxilio del divino néctar presidencial! Dios solo sabe lo que hubiera sido del contrato y aun del ferrocarril sin

dió albergue una noche. Viajábamos con la lentitud impuesta por la locomoción de aquellos tiempos. En el mesón se improvisó la cena para los huéspedes, llegados a deshora. A los postres, un banquero amigo, político de posición e influencia, murmuró secamente: «Si la estación ha de ir donde cuentan que irá, más allá del puente de San Miguel, mejor será que no hagáis el ferrocarril. Yo, por mí, mandaré enganchar y echaré con mis jacas carretera adelante...» [La estación de Arcos! Aun no asámbamos...]

Por lo demás, el marqués de Bonanza, recordando este viaje, discutió siempre con Fernández y González sobre si es cónica o hemisférica la cabeza del conejo, asegurando ingenuamente que nuestro paso por Arcos coincidió con la desaparición del gato del mesón.

Expiró el plazo de suscripción de acciones; el resultado superaba al deseo. He aquí el resumen:

PUEBLOS	Suscriptores	Acciones
Jerez	410	1.334
Arcos	77	167
Bornos	41	59
Villanarín	122	243
Puerto-Serrano	19	20
Algodonales	2	8
Prado del Rey	1	1
Olvera	47	119
Alcalá del Valle	1	2
Cádiz	41	122
Rota	1	2
Sevilla	3	28
	774	2.125

El 4 de agosto de 1901 se celebró ante Notario la Junta general de accionistas; declinó sus poderes la Comisión organizadora; fué elegido el Consejo de Administración. Había nacido la Sociedad *Estudios del ferrocarril de Jerez a Villanarín y Sotenil*. Su Consejo era éste:

Presidente

D. Manuel C. González.

Vocales

- D. Pedro Guerrero Castro.
- D. Luis Isasi Lacoste.
- D. Juan González Rojas.
- D. Francisco Martel Vidal.

Tesorero

D. José María Fernández y González.

LOS VOCALES DEL CONSEJO



Excmo. Sr. D. Pedro Guerrero Castro



D. José María Fernández y González



D. Luis de Irujo Lacoste

D. Francisco Mariel Vidal



D. José María Fernández y González



D. Juan González de Rojas

la dulce intervención del *Manolo*, ¡Gran lubricante él... y la caballerosa bondad de quien lo daba para suavizar los más ásperos rozamientos.

En sus catorce cláusulas no contenía el contrato más que esto: *Vía de ancho normal. Origen en la estación de Jerez sobre la línea de Andaluces, 0,025 de máxima pendiente. 300 metros de radio mínimo. Precio global: 60 000 pesetas, pagaderas por mensualidades variables y predeterminadas. Plazo, diez y ocho meses. Informes trimestrales del Sr. Gallegos sobre el estado de los estudios. Inspección de la Sociedad por medio de un ingeniero. Sumisión de las partes contratantes al juicio de amigables componedores. Garantía: promesa de no vender sin haber liquidado previamente.*

Pero, mientras se peleaba entre bastidores, el público se impacientaba. Había ya quien, habiendo pagado las doce y media pesetas del primer dividendo pasivo, se asombraba de no ver la locomotora a la puerta de su casa. Y menos mal si la censura no arrancaba del que había resistido el pago. La crítica solapada y difusa, de casinillo y cabildo las más veces, tomó alguna la forma lícita de advertencia cortés y público requerimiento. Tal un escrito de Olivares-Veas en la *Agricultura Bética* (octubre del 1):

«Con admirable unanimidad—escribía Olivares—con admirable unanimidad, todos cuantos del ferrocarril se ocupan lo hacen desesperanzados y recelosos, porque creen que el no dar señales de vida el Consejo, el haber transcurrido todo el verano y parte del otoño son indicios graves de que el proyecto de ferrocarril serrano ha ido a hacer compañía a tantas otras halagadoras ilusiones como en esta materia se han hecho concebir frecuentemente a mis escarmentados convencios.» Y añadía: «No creo yo que la opinión general esté en lo cierto, porque me es muy doloroso convenirme de que aquellos entusiasmos de los primeros momentos háyanse bonitamente trocado en la indiferencia que hiela y en el desaliento que enerva. Entiendo asimismo que las personas puestas por aclamación unánime al frente de la Sociedad no son de las que retroceden ante cualquier obstáculo ni se amilanán ante el más insignificante contra-tiempo (1).

(1) El 14-XII-1926 se aplazaba una muchedumbre de arceses en la estación de Jerez en torno a dos hombres a quienes felicitaba y aplaudía. Llegaban de Madrid de pedir y lo gran para Arco la estación al pie de la Peña. Si el escrito del buen arceses Olivares pudo estar al lado de su hijo en aquel instante, verá que uno de aquellos hombres era de los que formaban el Consejo en 1901. Veintiséis años—y mil contra-tiempos no habían logrado someterle ni hacerle retroceder.

La galantería del director de la *Revista* hizo posible que en el mismo número, tras el escrito de Olivares, fuera la respuesta. De la cual se entresacan estos fragmentos:

«Tengo yo siempre mucho placer en cumplir los deseos de su excelente *Revista*, y he de tenerle mucho mayor en este caso, si, con su ayuda y la valiosa del Sr. Olivares, puede mi respuesta alentar a los tibios, satisfacer a los curiosos, desvanecer suspiros y temer por impacencias.

Ni me sorprenden éstas. Pasa en este rincón andaluz (y de que pase debemos felicitarnos) algo de lo que ocurre a la hora de ahora en el país entero: anhelos de resurrección, ansias vivísimas de una vida nueva, impulso irresistible de rezagados que no se resignan con su humilde y peligroso papel de *jurriales* del Progreso. ¡Ay, quién lo dudal, algo patológico en estos espasmos, algo morboso en este desasosiego y agitación de calenturiento; mas, ¿quién sabe también si esta fiebre que ahora nos abrasa provocará al cabo una vigorosa eliminación de los gérmenes de la enfermedad que durante siglos nos tuvo prostrados y paratíficos?

Pero, cualesquiera que sean los resultados de la fiebre, la fiebre existe; el ministro de Agricultura concibe un vastísimo plan de obras hidráulicas que habrá de realizarse en veinte años, transformando radicalmente el suelo y la economía nacionales, nosotros, los españoles, nunca nos hemos preocupado por estos riegos; un Gobierno, ahora, nos brinda la esperanza de la gran obra, y nuestra respuesta, la respuesta de los que nunca tuvimos nada de ella ni (por no tener) tuvimos deseos de tenerla, es una frase de desencanto y amargura: *¡Veinte años; ahí es nada; una eternidad!*

Podrá haber entre aquellas apatías tradicionales y estas implacables exigencias de última hora inconsecuencia y contradicción; pero es innegable que hay necesidad en la demanda, conciencia clara del mal y anhelo saludable de vivir; porque es lo cierto que la enfermedad nos consume y los dolores arrecian y los peligros nos circundan y la vida se nos va; y en estas circunstancias no podemos tener paciencia para esperar, silenciosos y resignados, remedios que temblamos lleguen tarde. Para el que se ahoga, el socorro de un minuto después vale por la muerte; entre esos dos minutos se encierra para él la eternidad.

Puede usted afirmar rotunda y categóricamente en su *Revista* que el Consejo de Administración no ha dejado un momento de la mano el importante asunto que la bondad de los accionistas le confiara, ni ha habido ni hay motivos para que se amortigüe el entusiasmo inicial, ni siente, ni ha sentido, ni

santirá en el estricto cumplimiento del deber vacilaciones ni desmayos que, sobre ser una debilidad incomprensible en los más fervorosos mantenedores de la idea, sería una traición imperdonable en los que nos hemos visto honrados y distinguidos con la omnímoda confianza de nuestros consocios. A. S. de B. s.

Dábanse también explicaciones de la actuación del Consejo. Pero sobre esto y otras muchas cosas, mejor será dejar hablar a la Memoria presentada a la Junta general celebrada en el salón de la Cámara de Comercio el 30 de marzo del 2, ante 263 socios (entre presentes y representados), tenedores de 985 acciones.

Puesto que el relator había de ser el mismo, preferible parece exhumar la Memoria a fraguar un relato incoloro a veinticinco años fecha, sobre la arena movediza de los recuerdos viejos. Los fragmentos de aquella tendrán el calor de lo pensado el día de la lucha, frente al enemigo. A través de sus palabras adivinará el lector la sorda oposición con que luchaba el renacido J. V. S.

El porqué de la Junta

No es una cuestión importante o una complicación inesperada la que motiva esta reunión; es su motivo, no más, el cumplimiento de un plazo y la sumisión a un precepto reglamentario. Sin este precepto hubiera el Consejo ahorrado a los accionistas la molestia de una Junta, con él no podría evitarla sino a trueque de desacatar los Estatutos.

Actos del Consejo

La inspección de los libros de actas y contabilidad—de los cuales quiere esta Memoria ser un resumen razonado—podrá daros conocimiento de los actos del Consejo. Han sido éstos los exigidos por la ley, por los Estatutos o por la voluntad de los asociados. Liquidación de la Comisión organizadora, otorgamiento de la escritura social, organización administrativa, cobranza del primer dividendo pasivo, contratación de los estudios... poca cosa, en verdad, para el plazo transcurrido, que puede a la impaciencia haber parecido largo. No ya largos, eternos son todos los plazos para la irreflexiva impaciencia, la cual, hasta cuando tiene su raíz en un laudable entusiasmo, puede llegar, sin quererlo, a la injusticia; sobre todo si, como suele, levanta las atrevidas construcciones de sus ligeros juicios sobre la base inestable de una superficial observación de los resultados, olvidando que las más veces no sue-

len los resultados obtenidos ser la justa medida de los esfuerzos realizados.

Las mil dudas sobre el contrato

Un día para concertarlo, media hora para escribirlo y un minuto para referendarlo, parece tiempo excesivo para acabar un contrato. Pues bien; el nuestro con el ingeniero ha consumido largos meses. ¿Cómo?

Siempre miró el Consejo con prevenciones y recelos la práctica de los estudios por el sistema de administración, retrocediendo ante temores de una mayor carestía y amilanándose ante la perspectiva de desembolsos inciertos. Y, sin embargo, suman meses los días invertidos en reclarizar el sistema de administración y abrazarse a la fórmula del contrato a tanto alzado, preñado también de dolorosas sorpresas, ante la imposibilidad de discurrir manera de dar y tener las tranquilizadoras garantías de un fiel cumplimiento; tratándose, como se trata, de un convenio en el que, aun cuando vayan bastantes meses invertidos en trabajos, algunos instrumentos adquiridos, no pocos sueldos pagados y muchas molestias y meditaciones acumuladas, todavía no hay, como resultado tangible de todo ello, más que un informe montón de libretas, abarrotadas de cifras indescifrables, sólo servibles para la mano que las trazó.

Siempre desató el Consejo que el estudio se hiciera para un ferrocarril de vía normal, más que por otra razón por la razón de enlazar dos vías normales. Y, sin embargo, ¿cuánto ha vacilado el Consejo en esto y cuánto sobre esto ha discutido! Ora pensando en la mayor economía de la construcción y explotación de la vía estrecha, ora prestando respetuosa atención a altísimas indicaciones de personas cuya protección puede ser decisiva y el desinterés de cuyos consejos es notorio (1), ora queriendo adivinar cuál dimensión colocaría al proyecto en más favorables condiciones para solicitar en su día los beneficios de una *nomata* legislación de ferrocarriles secundarios.

Siempre pensó el Consejo que el ingeniero Sr. Gallegos era el mejor ingeniero, él había sido el infatigable mantenedor de la idea; por sus palabras decidió la Cámara de Comercio poner mano en el asunto e inscribir el proyecto en su bandera, de su fe nacieron muchos creyentes, preconizadores y propagandistas, todos los que fueron precisos para hacer surgir una Sociedad en la tierra clásica de la disociación; para colocar a un muchedumbre desinteresada en torno de

(1) El duque de Almodóvar del Río.

una idea, en una región donde no suelen formarse sino grupillos egoístas en torno de una persona... ¿Cómo no había de pensar el Consejo incesantemente en el Sr. Gallegos? Y, sin embargo, el Consejo invirtió largos días e interminables sesiones para decidir entre el Sr. Gallegos y un... concurso; se atravesaba el deber en el camino del deseo. ¿No podría ser que el concurso hiciera surgir un ingeniero todavía mejor? ¿No podría parecer que se abrogaba a un... no podría envidiable prerrogativa de una aberrante elección? ¿No habría uno que pensara—aun que ese uno fuera un mal intencionado despreciable—que nos habíamos inclinado al lado de nuestras afecciones personales?

Siempre, por otra parte, quiso el ingeniero Sr. Gallegos ponerse al servicio de una idea que él mismo había concibido, no entre codicias impuras y con alicances de lucro, sino con ansias nobilísimas y con amores de padre; como tiene el Consejo de estas afirmaciones pruebas felicitantes, puede tenerla también todo el que quiera leer en acta de 9 de diciembre pasado estas sencillas palabras: que si el Consejo decidía hacer los estudios por administración, se encontraba dispuesto a aceptar la jefatura y dirección de los trabajos sin retribución alguna y con carácter absolutamente gratuito. Y, sin embargo, son vacilaciones del Sr. Gallegos las que detienen por largos días la marcha del Consejo, precisamente a la vista de la estación de llegada y cuando ya nos felicitábamos por haber tocado el término del viaje.

Es entonces también la sombra del deber lo que se cruza en el camino del deseo del Sr. Gallegos; piensa cumplirlos y por eso vacila ante los compromisos que contrae; que a quien no piensa pagar, el deber poco le importa. ¿No será el plazo otorgado peyoratorio? ¿Podrá realizar los estudios en el tiempo convenido? ¿No podrán prolongarlo primero las lluvias, los sembrados más tarde, los impre-istos siempre? Se contrata a un tanto *por unidad kilométrica*; nadie puede predeterminar los kilómetros de desarrollo que alcanzará la línea. ¿Debe obligarse a la Sociedad a satisfacer una cantidad incierta? ¿No pensarán (los que fueren capaces de hacerlo) que el ingeniero prolonga innecesariamente el trazado para cobrar más unidades? Se contrata a un tanto *fijo*. ¿No podrá la maldicia, siempre propicia al mordisco, murmurar que el Consejo ha sido víctima de su ignorancia, en un contrato en que el ingeniero conoce casi todo y los consejeros no saben casi nada?

Un asesor venerable

Al cabo el contrato se concluyó, y quizá no se hubiera concluido nunca, empeñados

nosotros en un imposible y el ingeniero en otro; quizá braceáramos aún en el pantano de nuestros respectivos escrúpulos, en el cual ha corrido grave riesgo de perecer la idea, si una inteligencia poderosa, puesta al servicio de la bondad misma, no hubiera venido en ayuda de todos. ¡Lucháis—nos dijo—por lo inalcanzable, queréis presumir lo venidero, prevenirlo todo, regularlo todo; es un error.



D. Federico Rivero, ingeniero de C., C. y P.

cuantas más contingencias consideréis previstas, tantas o más os quedarán por prevenir. La base de estos contratos está en la buena fe de los contratantes no vale contratar con un desconocido en condiciones, al parecer, inmejorables; ¿quién garantiza, si no lo garantiza su honradez, que el proyecto no será pintado y fingido? Buscad persona cuyas condiciones de moralidad y aptitud os merezcan confianza; estipulad el plazo y el precio y muy poco más, dejad el resto al juicio arbitral de compondores amigables; cuando hayáis hecho esto, habréis hecho cuanto podáis hacer.

Y el contrato se verificó, en acta de febrero se transcribe. El Consejo os ruega que lo examinéis. Si resultara, a vuestro juicio, bueno, debase a la bondadosa intervención de esa persona, distinguido jerezano e

inteligente ingeniero, cuyo apellido ilustre (unido por vínculo de gloria a la empresa de más vital interés por Jerez felicitada) no podemos pronunciar (1), porque su ejemplar modestia nos lo veda. Si el contrato resultara malo, toda la culpa será nuestra, *nuestra*, de nuestra incompetencia, mas nunca *nuestra* de nuestra buena voluntad, que si en aquello podemos y queremos doblar humildemente la cabeza ante vuestro fallo, en esto no la bajamos... ni ante el vuestro.

Los que hacen y los que no hacen honor a su firma

692 suscriptores de los que honraron su nombre al estamparle como firma al pie del boletín de suscripción sin condiciones de una empresa generosa, han satisfecho religiosamente la deuda por su nombre contraída.

No sería justo el Consejo si, desaprovechando esta primera ocasión que las circunstancias le deparan, no diese público testimonio de su gratitud a esos 692 suscriptores que con su voto le han impuesto penosas obligaciones, es cierto, pero que al menos no le niegan su imprescindible cooperación.

Ni diría tampoco toda la verdad si callara que esa conducta no es para el motivo de sorpresa. Por eso está aquí, porque creyó y no ha dejado un instante de creer que representa a una agrupación de hombres que, haciendo honor a su firma, otorgan por voluntad lo que por voluntad ofrecieron. Los representantes han de ser reflejos de la categoría moral de los representados; y si esta Sociedad hubiera de estar formada por gentes que no pagan lo que deben, el Consejo no debería estar formado por hombres que respetasen lo que recaudaran.

No, el Consejo no ha perdido nunca la fe en los que le han dicho: «Cumple tu deber, nosotros cumpliremos el nuestro». Por eso aceptó su puesto en la vanguardia de esta lucha contra la rutina, contra la pereza, contra la suspicacia rústica y la malicia urbana; por eso le aceptó en los umbrales de una Junta en la que, por un mequino derecho que la realidad debe hacer inútil, se había batallado sin calma y sin medida, con tanta pasión y ardimiento como si el fin de la Sociedad no fuera hacer un proyecto, sino votar todos los días; por eso lo aceptó, entre sinistros vaticinios de irremediable fracaso, *pregonados* tal vez por los que busca-

ban en sus fingidos enojos ocasión de desobligarse.

A esos 692 suscriptores rinde el Consejo público testimonio de sincerísima gratitud. ¿Que importan algunas dolorosas deserciones? ¿Que importan a los desertores debemos todos las gracias, los tibios, los vacilantes, los suscriptores de compromiso no estaban bien en nuestra Sociedad independiente y desinteresada. ¿No están en nuestra Sociedad? Mejor para los que estamos; que, al cabo, sólo podrían traernos, a cambio de un vil puñado de pesetas, la desagradable compañía de sus tibiezas y vacilaciones, de sus mezquinas cábalas o de sus bochornosas servidumbres; y, al fin—digámoslo con el clásico—, «mas es de nuestro gusto ser administradores de libres que escolta de forzados».

Flores y ajrosjos

Jerez ha cumplido como suele en estos nobles empeños del deber y del patriotismo. No es el más interesado, y, sin embargo, ha aportado casi las dos terceras partes del capital suscrito. Es que Jerez ha sabido sentir que, por encima de las ventajas económicas (que por alcanzar a todos, a él también alcanzan) hay algo más levantado: los deberes de orden moral que, como segunda capital de la provincia—más ligada con ellos que la primera, por los lazos de ideales afines, comunes intereses y hasta desgracias comunes—tiene para con los pueblos comarcanos.

De éstos, nombres del primero a Arcos de la Frontera. Desde los altos de Santa María, alzándose vigilante sobre las márgenes de un río que se retuerce sobre el llano en curva inverosímil, un pueblo malcontento con su anacrónico aislamiento parece empujarse cuanto puede, cual si tendiera el oído a los ruidos de la vida moderna, cual si atisbara afanosos desde el antiguo castillo—desde el que tantas veces atisbara temblando al enemigo—el suspirado momento de ver aparecer tras de los cerros la locomotora que le lleve en sus jadeantes respiros los anhelos y las esperanzas, la vida del siglo xx. No engañan las apariencias: de los vecinos de Arcos que suscribieron su adhesión a la Sociedad, *ni uno solo* ha dejado incumplido el compromiso; y el Consejo faltaría a un deber de justicia si no hiciese de Arcos mención especialísima y para Arcos no pidiera el sincero homenaje de nuestro aplauso entusiasta.

Bornos y Villamartín, Olivera y Puerto-Serrano, Algodonales y Prado del Rey, todos han aportado su contingente a la empresa.

para todos ha de tener el Consejo en esta ocasión un recuerdo cariñoso, más cariñoso aún para aquellos suscriptores que mantienen y alivian sus entusiasmos en el ambiente helado de una glacial indiferencia o entre los ruidos ataques de una mal encubierta hostilidad. Si hubiera entre los pueblos nombrados alguna pueblo—por escarmientos o por desconfianzas o por amor al quietismo y la soledad—adversario de la idea, por él y para él trabajará el Consejo con igual fe y ardimiento que para el mejor de los amigos. Pero si en este extraño pueblo de nuestro supuesto inverosímil tuviéramos, sin embargo, algunos suscriptores, para ellos debe ser nuestro saludo más fervoroso: tanto es más grato el oasis cuanto el desierto es más triste; tanto ha de ser para nosotros más estimable la flor del entusiasmo cuanto más en el Sahara estéril de la indiferencia crezca.

Y terminaba...

Concluimos esta Memoria, que puede haberos parecido larga y enojosa; pensad que mientras tantos tuvieron el derecho de hablar, nosotros no hemos tenido sino el de callar por deber.

Preguntad cuanto queráis: el Consejo hallará su mayor complacencia en responderos. Entre vosotros están todos los libros: vuestros son, examinados como vuestros; inquirido todo, fiscalizado todo, porque es vuestro derecho; y si del examen resultara ser desacertada la gestión del Consejo, sustitúidle sin vacilar, como hombres debéis ejercitar virilmente vuestro derecho, y como hombres sabremos nosotros desoir las sugerencias del amor propio; y, aunque es seguro que abandonaríamos estos puestos de honor con la vergüenza de no haberlos sabido ocupar, también es seguro que saldríamos de ellos más convencidos que nunca de la bondad de la empresa, y más que nunca dispuestos a cooperar a su realización.

• • •

Tras la ovación clamorosa con que la Asamblea significaba su cordial adhesión al Consejo, se alzó la silueta patriarcal de un buen jerezano, activo, resuelto, franco, *D. Fernando García Gil*, presidente de la Cámara Agrícola, infatigable mantenedor de la lucha por el pantano. Votó la Asamblea por aclamación su propuesta de gracias y confianza. La Prensa publicó la Memoria. Disipóse la nube. En el verano y otoño vieron los pueblos el ir y venir alegre de las banderolas de los ingenieros, y comentaron el hecho con regocijo los periódicos lo-

cales. *Heraldo de Cádiz* también tuvo un comentario tendencioso, bajo el título sugestivo de «Dulces mentiras. Al replicar *El Guadalquivir* se apoyaba en los datos de la Memoria... de la Memoria—decía—, para ayudar al colga gaditano a apurar los títulos del repertorio dramático de Luis Equilaz, podríamos titular de las *Verdades amargas*».

FORJANDO EL GRILLETE

Taquímetro y aritmómetro.—Anticipación. «Cobra y no pagas, que somos mortales». Cavilaciones jurídicas.—J. V. S.: silueta de un proyecto.—Dos bajas dolorosas.

Comenzaron, pues, los trabajos de campo, y a poco se fueron simultaneando con ellos los de gabinete. Ya no debatíamos sobre estipulaciones, fianzas, precio alzado o kilométrico, condiciones suspensivas o resolutorias. Otros eran los temas. Si iría tal puente en la Pedrosa, porque sólo en la Pedrosa hallarían cimentación en roca los estribos; si era o no posible aproximar a la ciudad la estación de Arcos o darle un acceso más breve que el camino del Bosque. ¿Cuál vertiente es más deleznable, la del Santical o la del Calvario? ¿Sería fácil encastrar la vía serpenteando por entre el hervidero de cerros de la cuenca del Guadalquivir? ¿Habrá manera de acortarse a Algodonales? ¿Se podría preparar hasta los 800 metros de la estación de Setenil de las Bodegas?

Y resbalaban los días discutiendo alineaciones y rasantes, emplazamientos y trincheras, mientras aquel molinillo de números que llamaban aritmómetro gorgoteaba cubitaciones en vómito sin fin, y el tiralíneas se deslizaba suavemente sobre el papel, bordeando con su lilluzo sutil de tinta china el dique infranqueable de la plantilla de curvas.

Colaboraba desde el principio en estos trabajos un joven ingeniero jerezano, *Castellón y Ortega*, que muy pronto tomaría su camino de especialista ferroviario para lograr, andando el tiempo, lugar preeminente, provecho y honra, en los *Caminos de Hierro del Norte de España*; en los días que vamos historizando acababa de salir de la Escuela de Caminos. Cortábamos su órbita en los primeros momentos de su carrera, los primeros también de nuestra obra; no volveríamos a cortarla sino, muchos años después, en las postreras jornadas de nuestra larga peregrinación.

Bien comprende el autor cuánto denun-

(1) *Muerto* hace años el ingeniero jerezano a quien se alude. El silueto, que pudo ser respeto a su modestia, sería hoy agrario o su buen recuerdo. Quisiera el retrato y el nombre en este espacio, sólo redigido contra el olvido inmediato, situado a la memoria de todos aquellos que, con fortuna o sin prosperar a J. V. S.

ciarán su inexperiencia los antipos del desenlace, y cuánto le aprovecharía el misterio llevando al lector engatusado, como a un leuano del desierto tras el espejismo engañador, que al ir a tocarle se desvanecía y más lejos se reproduce. Mas, a fuer de narrador sincero, no resiste a la tentación de narrar una reminiscencia que enredada le vino, como una cereza en otra, al recordar que Castellón acababa de salir de la Escuela. Y allá va, aunque descubra prematuramente que nuestro proyecto no se ha de hacer ninguna de las cien veces que lo hemos de dar por hecho. Es, pues, el caso que al salir Castellón, salía también de la Escuela—bien ajeno a su «predestinación»—cierto mozo que en el umbral de la vejez había de ser ministro y, siéndolo, había de pronunciar el fiat que realizara nuestro afán. Llamaban a aquel mozo sus camaradas *Rafadito Benjumea*. Pasarán varios lustros y tornaremos a encontrarle con otro nombre. Y hará en veinte días lo que nosotros no podremos hacer en veinte años.

Mientras iban los técnicos elaborando su obra, pugnaba en vano el Consejo por trasmutar en oro las promesas. No era muy fácil esta alquimia; el entusiasmo ofrece, la reflexión regatea; lo prometido es deuda no fue nunca buena bandera para ganar batallas en la lucha por la vida, mejor prometer y no cumplir. Dejando al lado este trivial filosofismo, digamos llanamente que muchos adheridos no hacían honor a su firma. Con más fleaquez aun: no pagaban los recibos.

Había de todo en este grupo de recaltrantes. Los que, inflamados en el santo amor de su tierra se habían obligado sin medir sus fuerzas. Los que, afilados por vanidad o por flaqueza, pensándolo mejor, husmeaban en rebuscados pretextos ocasión de desobligarse. Los que, incapaces de hacer nada, no pueden ver con calma que otros hagan.

Muchos pretendían pagar con excusas y buenas razones. Humildes y compungidos decían unos: «Como mi esposo M. M. (que en paz descanse) tenía apuntada una acción al fallecer, debido al estado en que he quedado no puedo cumplir como debo.» El haber tenido que librar a uno de mis hijos del servicio militar me imposibilita... «No aviendo sido posible de pagar por desgracia de familia y pérdidas de fortuna, me heo con gran pesar sin poder cumplir el compromiso sagrado.» Un Casino de Jerez ofrecía curialmente: «En vista de la precaria situación por que atraviesa esta Sociedad, la Junta ha acordado desistirse de la suscrip-

ción.» Con la altanera gallardía del que renuncia a un derecho escribían otros: «No nos conviene por ahora hacer el pago.» «No entrando en mis cálculos formar parte de esa Sociedad.» Finalmente, un abogado inteligente y culto, de proverbial travesura, político trahamante, suscriptor de veinte acciones, nos decía: «Anunciaron los periódicos locales que aquellos que no acudieran a suscribir la escritura, que, según parece, se otorgó en el domicilio del notario Sr. Jiménez Barea, dejaban de ser considerados como socios. Como yo no he concurrido *desliberadamente*, por no parecerme bien semejante acuerdo, resulta que no pertenezco desde esa fecha a la Sociedad.» Y, hondamente indignado, guardábase las mil pesetas que bajo su firma, aunque sin la presencia del notario, nos tenía ofrecidas (1).

Hojeando los cuatro libros en que se llevaron las 779 cuentas corrientes de los accionistas, ve el curioso que los arcenses cumplieron su deber con ejemplar puntualidad. En Villamartín desertaron del suyo el 66 por 100 de los suscriptores. En Alcalá satisfizo un solo dividendo el suscriptor único que tuvimos. *Batió el records*, o bien—sin anglo-galiparla—puso el mingo, Puerto-Serrano, cuyos 19 adheridos, declarados en huelga con insuperable unanimidad y compañerismo, no pagaron ni un solo céntimo.

No podía el Consejo imitar el sistema. Fiando en las promesas de pago, se había obligado con el ingeniero a pagar doce mil duros en diez y ocho meses. A lo que había que añadir alquiler de casa para oficina y estudios, dependiente y guarda, premio de cobranza y algunos menudos menesteres, como agua y luz, iraqueo y timbre, impresos, libros, etc., etc. El buen tesoro, D. José María Fernández, *gentleman* correcto, serio y exacto, injerto inglés sobre patrón andaluz, sencillo y afable, rendía al Consejo frecuentemente la cuenta de su exiguo tesoro. En 30 de septiembre de 1903 presentó el siguiente balance de situación:

	Pesetas
Saldo en Cta. etc. del Banco de España	19 719,94
Efectivo en caja	1 380,67
TOTAL	21 100,61
De esta cantidad tiene devengadas y no satisfechas el ingeniero don A. Gallegos	21 000
Disponibles	100,61

(1) Claro que las frases entrecorridas son en esta ocasión y en muchas otras transcripciones literales de papeles que guarda la Secretaría.

A deducir:

	Pesetas	Pesetas
Importa lo que a la entrega del proyecto tiene que percibir el Sr. Gallegos	7 000	
Importan los gastos de personal, local y servicio en los tres meses subsiguientes	600	
		7 600
Déficit		7 589,39

«En su vista—dice el acta correspondiente—la Junta acordó proceder a la cobranza del *cuarto dividendo* pasivo, queriendo todos los consejeros hacer constar en este lugar el propósito que siempre tuvieron de no cobrar el último dividendo; propósito que ha frustrado la resistencia pasiva de los Ayuntamientos (1) y de muchos suscriptores de los pueblos, contra la cual se han estrellado todas las gestiones practicadas.

Habían sido inútiles, en efecto, los apremios oficiales y las gestiones privadas poniendo a contribución las relaciones personales de los consejeros. Véase, pues, forzado el Consejo a proceder con la obligada injusticia de todos los que recaudan, desde el Estado al sastre: aumentar los sacrificios de los buenos con las deudas de los malos pagadores. Falidos, letras devueltas, facturas impagadas, trampas de todas las clases... «A más repartir».

Ni era la falta de dinero la sola complicación que originaban los morosos. Provocaba su morrosidad algunas dudas jurídicas. Tales, que aun habiendo dos juriscóndulos en el Consejo—o quizá por haber dos—fue necesario pedir el dictamen de otros dos, tan justamente renombrados como Barrón y Rivero Gorlón. Por encargo del Consejo redactó el secretario la consulta, y la lectura de algunos fragmentos bastará para dibujar las vacilaciones engendradas por el incumplimiento de las promesas.

(1) No se destacaron nunca las corporaciones municipales españolas por su diligencia en los pagos. De ello, como no fuera por tolerancia, sumisión y pasividad, no sería justo hacer responsable al vecindario. En la fecha del relato no había pagado Jerez más que los dos primeros dividendos: Aros, el primero; Hornos, los tres primeros; Villamartín, el primero y segundo; Olvera, ninguno. Muchos años después, y por otros motivos, pagaron algunos total o parcialmente sus descubierto. Jerez llevó las pesetas—2.500—del suyo a un arreglo de Deula y lo salidó en Obligaciones serie B, por tener como interés el 250 por 100 no podían extimarse más que en la mitad de su valor nominal.

Componían la consulta una enumeración de *antecedentes*, la relación de *hechos* y una *sarta de preguntas*.

«De entre los que suscribieron el boletín—decía—algunos se negaron al pago del primer dividendo pasivo, habiendo unos pocos renunciado expresamente las acciones que antes suscribieron. En las oficinas de la Sociedad no se volvió a tener en consideración de socios a los deudores del primer dividendo.

«De entre los suscriptores que abonaron el primer dividendo, unos no han satisfecho ninguno de los otros tres; otros abonaron el segundo, mas no el tercero ni el cuarto; otros no han satisfecho el último, aunque en su día pagaron los anteriores.

Y ocurre al Consejo: «Debe la Sociedad tomar alguna precaución frente a aquellos que habiendo firmado el boletín de suscripción no abonaron el recibo del primer dividendo, especialmente respecto de los que de un modo expreso no han renunciado a las acciones que suscribieron?»

«Qué resolución procede adoptar frente a aquellos otros accionistas que habiendo satisfecho el primer dividendo no han abonado después el completo importe de sus acciones? Precisa hacer constar de un modo fehaciente que han sido requeridos al pago y no han pagado? En caso afirmativo, ¿por qué medios?»

Conviene hacer notar en este lugar que la Sociedad tiene ya recaudados bastantes fondos para hacer frente a todas las obligaciones contraídas; y si no ha de tener nuevos gastos, no ha menester forzar la recaudación. Siendo bueno decir que el sobrante actual, recaudado ya cuanto *buenamente* ha podido recaudarse, es bien pequeño y no permitiría soluciones muy dispendiosas.

Por último. En el caso de que el Consejo pudiera considerar rescindiendo el contrato de Sociedad respecto de los suscriptores que no han hecho las aportaciones debidas, ¿cuál es la situación legal de sus acciones?»

La obligada extensión del dictamen emitido por Barrón y Rivero imide reproducirlo; pero no podría silenciarse que era claro, metódico, nutrido de doctrina, digno, en fin, del prestigio de los firmantes; digno también de que la cuantía de la cosa en discordia no fueran las pobres cincuenta pesetas de nuestra acción. Pero el problema jurídico y la pasión que en discutirlo se ponía no eran menores que si del *trust* del acero se tratara.

Ajustándose a la doctrina del dictamen, establecido sus normas el Consejo, dividiendo a los morosos en agrupaciones tan complicadas como una clasificación de Lamy: 1.º *Suscriptores que no han abonado el primer dividendo y han renunciado expresamente a las acciones.* 2.º *Suscriptores que no*

le han satisfecho ni renunciado expresamente... etc., etc. Así proseguía el catálogo de deudores ordenados por grupos y subgrupos, géneros y especies.

Venturosamente todas estas precauciones habían de ser prácticamente innecesarias. Y lo que de momento interesaba estaba resuelto: bien claramente lo decía aquella afirmación de la consulta: *La Sociedad tiene ya recaudados fondos bastantes para hacer frente a todas las obligaciones contraídas.*

Bueno era esto. Porque estábamos a la sazón en el mes de septiembre, y ya desde mayo tenía anunciada Gallegos la conclusión del proyecto. Rogóse a D. Leopoldo Larraán, ingeniero-jefe de Caminos, en cuya rectitud y competencia tenía el Consejo plena confianza, que estudiando los trabajos de Gallegos en relación con el contrato, dictaminara. Dió Larraán su informe el 20 de septiembre del 4. *El 2 de noviembre*—día consagrado a los muertos—reunió el Consejo en la Cámara de Comercio y recibió de manos de Gallegos el proyecto de ferrocarril *«J. V. S.»*, realizado por dicho señor ingeniero con sujeción a lo estipulado en el contrato de 17 de febrero del 1. El Consejo tuvo la satisfacción, tan pensadamente ganada, de poder entregar en el acto al Sr. Gallegos pesetas 17 500, con las que quedaron totalmente pagadas las 60 000 que la Sociedad se obligó en aquel mismo contrato a satisfacer por los estudios.

Antes de sepultar nuestro proyecto en el Banco «Diez, Vergara y Compañías», adonde encerrado en su cofre de caoba con chapas de plata le hemos de conducir seguidamente para que quede allí depositado muchos años, saciemos la natural curiosidad de examinar someramente lo que va dentro de la caja. El *«Perfil longitudinal»* y las páginas de la *Memoria* nos llevarán de la mano por entre el dedalo de números y rayas.

Orientación general

La dirección de este ferrocarril debería fijarla la situación de los pueblos; éstos no se distribuyen al azar, era, pues, lógico estudiar la disposición geográfica de la provincia, observándose desde luego en ella tres grandes núcleos de población: dos al Sur, en las inmediaciones de las bahías de Cádiz y Algeciras, y uno al N. E., en las estribaciones de la Serranía de Ronda.

Esta distribución hacía pensar en un enlace triangular, mas en la base meridional se contaba ya con la vía marítima; bastaba tener en cuenta los otros dos lados del trián-

gulo; y puesto que por el E. el ferrocarril de Bobadilla a Algeciras, o cruza la provincia o es limitrofe, sólo quedaba que estudiar el enlace de la bahía de Cádiz con la Serranía.

Este enlace está marcado por la Naturaleza; no puede ser otro que el curso del Guadalete; puesto que ya existe una línea férrea que, arrancando desde Cádiz, pasa por Jerez, de Jerez mismo debe arrancar la nueva línea, ascendiendo por la cuenca del expresado río en demanda de su empalme con la línea de Bobadilla a Algeciras; y como en el centro de la cuenca encuéntrase Villamartín, el ferrocarril debe pasar por este pueblo, teniendo así ya dos puntos del trazado.

El ascenso del Guadalete hace llegar a su confluencia con el Guadalporcún, y como desde este punto el Guadalete va penetrando en lo más áspero de la sierra, mientras que el afluente recorre comarca más accesible, debía seguirse el Guadalporcún, en cuyos orígenes encuéntrase ya la estación de Setenil, en la línea de Bobadilla a Algeciras.

No cabía, pues, duda de que el ferrocarril que más directamente podía satisfacer las necesidades de la provincia era el de *Jerez a Villamartín y Setenil.*

Sobre el trazado

Base preliminar fué el decidir el ancho de la vía, acordándose que fuese de vía normal, en atención a que ya lo eran las dos líneas que debía enlazar.

Sentado esto, el ferrocarril proyectado ha de arrancar de la estación de Jerez, siguiendo paralelamente a la vía de Sevilla, hasta llegar al paso a nivel de la feria, punto donde se separarán definitivamente las dos líneas.

No se proyecta estación de viajeros; este servicio ha de continuar prestándose en la estación actual; pero sí se proyecta estación de mercancías en la llanada fronteriza al recreo de Terry.

Al salir del paso a nivel de la feria, necesariamente ha de cruzarse la gran planicie de Caulina, llamada a ser un emporio de riqueza el día en que, rompiendo los funestos lazos que hoy impiden el desarrollo de toda iniciativa, veamos construido el Pantano de Guadalacacín, base fundamental de nuestra regeneración. En el centro de Caulina, a 8 kilómetros de Jerez, se establecerá la primera estación, que llegará a ser de gran tráfico. Desde ella se dirige el trazado hacia la junta de los ríos, proyectándose en ella una estación de grandísima importancia, por encontrarse allí la primera zona de riesgo que ha de transformar el Pantano del Guadalacacín.

Al salir de la junta de los ríos se asciende por la margen derecha del Guadalete para

cruzarle en la Pedrosa, siguiendo después por su margen izquierda. De esta suerte se llega a las Lagunetas, frente a Arcos, proyectándose allí la estación de este pueblo. Continuando el curso del río necesariamente ha de llegarse a la Angostura de Bornos, saliendo al cortijo de los Frailes, donde se proyecta la estación de este pueblo.

Un pequeño avance conduce a Villamartín, que será la estación más importante de la línea. Siguiendo por la margen izquierda se llega a la entrada de la Serranía en Puerto-Serrano; la estación de Puerto-Serrano, contigua al pueblo, servirá también a Montellano.

Al salir de Puerto-Serrano forzoso es ya cruzar el Guadalete. Se entra así en la provincia de Sevilla a través de los términos de Montellano, Coronil, Coripe y Morón, si bien siempre en las inmediaciones de la sinuosa línea que marca el límite de las dos provincias.

Las elevadas sierras que limitan el curso del Guadalete obligan a continuar por las laderas de la margen derecha hasta la confluencia del Guadalporcún, cuyo río se ha de seguir, abandonando para siempre el Guadalete. De esta suerte se llega al pie de Coripe, y como allí la margen izquierda es más escarpada que la otra, hay que cruzar el río, situando a la entrada del puente la estación de Coripe.

La marcha ascendente por las márgenes del Guadalporcún, en la extensión de doce kilómetros, ofrece las mayores dificultades del trazado: unas veces la rigidez de las laderas y los corrimientos del terreno otras, obligan a cambiar de margen, cruzando el río tres veces con otros tantos puentes; y como las estribaciones cada vez resultan más elevadas, se hace necesario periorar cinco túneles, el más importante de los cuales corresponde a la prominencia de Zafra-magón. Poco después, en las Huertas de Lijar, se sitúa la estación de Algodonales.

Las dificultades se reproducen a la salida, por atravesarse un terreno que parece como si hubiese estado en ebullición, por la multitud de cerros aislados que a la vista se presentan, y por entre ellos se sale a una llanada, conocida con el nombre del Prado, al pie de Olvera, donde se sitúa la estación de este pueblo, precisamente en el encuentro de la carretera en construcción de Algodonales a Olvera.

La pequeña extensión del Prado obliga a cruzar de nuevo el río a la salida de esta estación; pero sólo se puede ir por la nueva margen poco más de medio kilómetro, por impedirlo la configuración del terreno, teniendo que cruzar por última vez el Guadalporcún para abandonarlo ya definitivamente, pues si se le siguiese se daría en el

pueblo de Setenil, sin salida por ningún lado. Desde la separación del Guadalete hasta llegar al empalme habrá que salvar un desnivel de más de 300 metros. Como habrá que cruzar una divisoria, hay que proyectar un túnel, el más importante de todos, después del de la Angostura de Bornos. A la salida de él se halla el arroyo de Alcalá, y salvándole y el del Columpio, se llega al encuentro de los caminos de Alcalá, Olvera, Setenil y Cuevas del Becerro, donde se sitúa la estación de Alcalá, que servirá también a Setenil.

Desde la estación de Alcalá al empalme de Setenil, el desarrollo de la línea ha obligado a proyectar un zig-zag. Se llega por fin al empalme con un desarrollo total de 130,716 km.

A saltos de cigarrón sobre el trazado, notemos los accidentes de mayor relieve. Vayan allá sumariamente.

CONDICIONES GENERALES.—Curvas de 300 m. de radio mínimo. Pendiente máxima, 0,026. Sección transversal, 6 entre aristas de los terraplenes y 5,25 entre aristas interiores de cunetas a los desmontes. Ancho de vía, 1,63.

ESTACIONES.—Jerez, origen de la línea. Caulina, en el km 7,86. La Peñuela, en el 17,87. Junta de los Ríos, 28,97. Arcos, 38,11. Bornos, 48,08. Villamartín, 60,71. Puerto-Serrano, 72,80. Coripe, 87,63. Algodonales, 98,91. Olvera, 108,07. Alcalá, 120,46. Setenil, 130,91. Desde el punto de vista de las edificaciones, son estaciones de primer orden las de Arcos, Villamartín, Olvera y Setenil; de segunda, Bornos, Puerto-Serrano y Alcalá; de tercera, las restantes. La estación de Arcos queda situada a un kilómetro del puente de San Miguel y a barrio bajo y a 4 del alto; la de Bornos, frente al pueblo, a la salida de un túnel; muy próxima, pero con el río interpuesto, la de Villamartín en las inmediaciones del caserío; la de Algodonales, a unos 3 km del poblado; la de Olvera, entre dos puentes, a 2 km de la ciudad; la de Alcalá, en un cruce de caminos, sirve a este pueblo y a Setenil, cuya estación en el empalme de las dos líneas dista 7 km.

PUENTES.—Se proyectan 18 puentes, todos metálicos. El más importante, a la salida de la Junta de los ríos sobre el Guadalete, tiene cuatro tramos de 25 m. de luz. Hay tres viaductos sobre los arroyos del Romeral, Zamja y el Sarracín, que se salvan con tramos de 30 m. Otro puente sobre el Guadalete en Puerto-Serrano tiene tres tramos de a 25. Por último, hay siete puentes sobre el Guadalporcún: cuatro de 20 m de luz y tres de 10.

TÚNELES.—Son 21. El más importante, el de la Angostura de Bornos, de 2 700 m. Le siguen en longitud el de Alcauca, cerca

de Alcalá, con 1 364, y el de los Almendros, frente a Zaframagón, con 1 002. Los otros 18 tienen longitudes variables comprendidas entre 100 y 400 m. La suma de los trayectos en túnel arroja la cifra de 9 493 m.

PRESUPUESTO.—Se suponía que las obras de explanación importarían en millones de pesetas 5,87; las de fábrica, 1,12; los puentes, 1,06; los túneles, 5,31; la vía, 4,93; el material móvil, 2,10, a los cuales habría que añadir otras cantidades no tan crecidas, por estaciones, casillas, telégrafos, imprevisos, etc. Total: veinticuatro millones doscientas treinta y ocho mil pesetas.

Constaba el proyecto de los documentos siguientes:

DOCUMENTO 1.º

- 1..... Memoria.
- 2..... Anexos a la Memoria.

DOCUMENTO 2.º—Planos

- 1..... Plano general.
- 2..... Perfil longitudinal general.
- 3 a 19. Planos: trozos 1.º al 17.
- 20 a 36. Perfiles longitudinales: trozos 1.º al 17.
- 37 a 53. Perfiles transversales: trozos 1.º al 17.
- 54..... Obras de fábrica.
- 55..... Puentes y viaductos.
- 56..... Túneles.
- 57..... Estaciones.
- 58..... Casilla guarda y paso a nivel.
- 59..... Vía.

DOCUMENTO 3.º

Piego de condiciones facultativas.

DOCUMENTO 4.º—Presupuesto

- Cap. 1.º Cubicaciones.
- » 2.º Cuadro de precios.
- » 3.º Presupuestos parciales.
- » 4.º Presupuesto general.

En aquel tiempo había ya perdido el Consejo dos de sus sostenes más firmes. Nos dejó para siempre D. Luis Isasi, en diciembre del 2. Con él perdía la ciudad un hijo predilecto y un padre los desvalidos. *Quon civitate carus fuerit, moerore junctis iuicatum est*, podíamos decir con el clásico, por el dolor que mostró el pueblo en la muerte de este ciudadano benemérito pudo juzgarse del cariño que le tenía: tras sus restos mortales

desfiló hasta el mismo Camposanto la muchedumbre silenciosa y triste, consciente de haber perdido al bienhechor abnegado, sencillo y misericordioso, al filántropo de la estación de salvamento de náufragos de la Buena Madre, el Barrio obrero, el Protectorado de niños desvalidos, las Escuelas del Salvador, las Cátedras populares del Ateneo y los Jardines del Retiro; al hombre de corazón generoso, rebosante de dulce piedad para el dolor y el infortunio.

En septiembre del 4 perdimos también a D. Pedro Guerrero Castro, el patriarca de los labradores jerezanos; un luchador tenaz de inteligencia clara y voluntad de hierro que, batallando contra la rutina, introdujo en la región—por no decir en España—la maquinaria agrícola. El valeroso descubridor del filón desconocido de nuestros montes de Propios. El fundador de la famosa ganadería caballar, a quien el rey Alfonso XII lamaba el primer ganadero de España.



D. Ramón Guerrero Castro

Cubrimos los huecos que la Implacable abrió en nuestras filas con los mayores accionistas, D. Ramón Guerrero y D. Bartolomé Bohorquez, pensando tristemente en los dos compañeros que habían caído en el camino sin columbrar la tierra de Promisión.

Verdad es que Cansam estaba todavía tan lejos, que hasta los mismos sucesos habían de caer sin llegar allá.



D. Bartolomé Bohorquez

4
CON NUESTRA CRUZ
A CUESTAS

Cadena perpetua.—Un rayo de luz.—Nuevos principios.—Ferrocarriles electorales. La segunda caída.

Anhelaban los consejeros resignar los poderes y escapar de sus cargos. El roce con la realidad había desgarrado sus ilusiones. Allí estaba ya el proyecto; pero, ¿quién lo haría? No el Estado; el Estado no construía ferrocarriles. Ni una entidad subvencionada: la subvención directa era un delirio; la heredada de Jerez-Algeciras—que admitía ilusoriamente la Memoria del proyecto—una concesión caducada de imposible resurrección. ¿Una Compañía local?... Los que habían tenido que pensar con todas sus fuerzas para extraer los cuatro ochavos de los estudios, ¿cómo, sin estar locos, podrían soñar en obtener veinticuatro millones?

Indicios de aquel anhelo hay en las actas. No bien anunció el ingeniero que los estudios tocaban a su fin, acordaba el Consejo que se aplazara la Junta general en vista de tener que reuniría próximamente para rendir cuentas del encargo recibido, entregar el proyecto terminado y que la Sociedad—cumplido en gran parte el fin para que fue creada—decidiera sobre su porvenir.

Seis meses más tarde el indicio es prueba plena. En Junta general convocada tras la recepción del proyecto, los consejeros presentaron sus dimisiones, los estatutos en que el hecho de que los Estatutos no señalen tiempo para renovación de cargos, no autoriza a los que los ocupan para suponerse inamovibles; y en que, terminados los estudios, entienden también terminada su misión. Pero la Junta no admite la renuncia.

Un año después, ante la Junta general de 28 de enero del 6, se reitera el propósito: hay una discusión empujada; el Consejo deja solos a los accionistas para que debiben en libertad... La Junta no admite la renuncia. El secretario, entonces, alega motivos de salud: él, por lo menos, tiene que irse... Imposible. La Junta no admite la renuncia.

Y los consejeros de la Sociedad de Estudios, que han logrado hacer los estudios, quedan, como el gusano en el capullo, prisioneros de su propia obra. No hay quien acepte la herencia. Abandonarán el proyecto en medio de la calle? Forjaron una cadena; la arrastrarán toda la vida.

La triste verdad era que habíamos entrado incautamente en una calleja sin salida. Si eran ideales absurdos la ejecución por el Estado, la subvención del Estado y la empresa sin subvención, ¿cómo había de hacerse la línea? Entonces, ¿para qué servía aquella pila de papel emborrinado, lograda con tanto esfuerzo y que llamábamos enfáticamente «los estudios»? Y si los estudios no servían, ¿por qué se habían hecho? Trabajo de los técnicos, cavilaciones, enojos y discusiones del Consejo, sacrificios de los accionistas habían sido malgastos en pura pérdida, sin cautela ni previsión. Realmente, nuestra situación, traspasando los límites de lo desairado, bordeaba el ridículo.

Una esperanza, sin embargo, relampagueó de pronto entre las sombras que nos cercaban el camino: la ley de 1904. Ya tiempo atrás habíamos oído—como se oye el rumor lejano de una perorata sin trascendencia—la voz de un ministro, íntegro y bienintencionado, que decía a las Cortes, presentando un proyecto: «Construida ya casi completamente nuestra red general de ferrocarriles, es llegado el momento de aco-

meter otra obra de no menor importancia, complemento de aquella. Tal es la *formación de un plan de ferrocarriles secundarios*, proyecto de cuya necesidad está tan penetrado el Gobierno, que no vacila en considerarlo como uno de los primeros que reclaman su atención, la de las Cortes y la del país. Establécese en el proyecto el principio de *garantizar un minimum de interés* a los capitales que se empleen en la construcción de estas obras, estimando el ministro que este auxilio ha de ser estímulo bastante para que no falten capitales. Y concluía: «Por la combinación de tales principios no sólo se alienta a los capitales a concurrir a estas obras mediante la seguridad de un lucro racional, sino que se asegura la construcción; pudiendo predicirse que en un *porvenir no muy largo habrán de estar terminadas.*»

No era nuevo en la legislación española ninguno de los dos principios que preconizaba Villanueva. La formación de un plan para la segunda red de ferrocarriles había sido decretada en 1886 con el nombre de *Económico* por Montero Ríos; y, de modo aún más resultado y decisivo, por Navarro Rodrigo en 1888, bajo la denominación de *Secundarios*, con cuyo rótulo rodaron luegueros años sobre las hojas de la Colección legislativa. Pero el precepto había sido letra muerta durante diez y seis años.

La garantía de un *interés mínimo* era principio mucho más viejo todavía. Su rancio abolengo tronchaba con los primeros caminos de hierro de España. Las leyes generales de ferrocarriles de los años 50 y 55 enumeraban entre los auxilios del Estado el de *garantizar un interés mínimo* de 6 por 100, más un 1 por 100 de amortización. Pero también este criterio había tenido corta vida, siendo sustituido en las leyes del 70, 76, 77 y reglamentos contemporáneos o posteriores por el sistema de una aportación del Estado, equivalente a la cuarta parte del capital de construcción, ordinariamente 60 000 pesetas por kilómetro.

Nuevos o renovados, resucitados o recién nacidos, era lo cierto que allí estaban los dos principios, sirviendo de sólidos cimientos a la ley de 30 de junio del 4. La cual, además, fijaba la longitud del plan en 5 000 km, el interés en 4 por 100 durante los primeros veinte años de la explotación y el plazo máximo de la concesión en setenta y cinco años.

Tal vez en el transcurso de este librito haya ocasión propicia para examinar los episodios de una pelea pertinaz entre el principio de la garantía y sus adversarios francos o encubiertos. Pero ahora lo que queremos destacar es que se abrió para nosotros un camino en las tinieblas, ¡5 000 km de línea férrea con el interés garantizado! Ga-

rantizar el interés es como dar el capital, pensábamos ingenuamente. Había que entrar en el plan de los 5 000.

Se entró. Nuestra causa era buena. El ingeniero de la provincia respondió con un informe luminoso al requerimiento del Poder central. En su propuesta figuraban tan sólo tres líneas, y las tres arrancaban de Jerez 1.ª, la de Jerez-Villamartín-Setenil, con un ramal Villamartín-Ubrique-Cortes; 2.ª, Jerez-Medina, bifurcándose para Barbate y los Barrios; 3.ª, Jerez-Tempul, bifurcándose también hacia Jimena y Montejaque. Todo el razonamiento de Merello daba la preferencia a la línea J. V. S.; categóricamente decía: «El primer grupo será siempre y por todos conceptos mucho más ventajoso que los otros dos.» Las Cámaras y Corporaciones de la provincia discreparon entre sí y con el ingeniero respecto de las otras líneas; pero todos admitieron con rara unanimidad la nuestra con carácter preferente.

Durante el año 5 fué paulatinamente cristalizando la legislación que necesitábamos. En marzo el plan de los 5 000 km de ferrocarriles secundarios, y en el plan, el nuestro. En noviembre, el «Plan supletorio», en el que unas líneas *suplentes* esperaban sentadas a que hicieran un hueco las propietarias. En igual mes, el Reglamento. Ya no nos faltaba más que... el capital. Pero con el mismo interés y menor garantía las gentes lo daban a la Deuda pública, ¿Cómo no lo habían de dar al ferrocarril, que, al fin, era una garantía tangible y real y una ganancia probable sin pérdida posible?

Nuestra ilusión cuajaba. El ferrocarril era un hecho.

Un alto en la marcha. En relación con las agrupaciones políticas, la Cámara, nuestra madre, era un organismo *neutro*; zona de nadie donde convivían en paz homocedros del más opuesto ideario; escuela de ciudadanía y tolerancia donde los administrados aprendían a defender sus afanes, sin implorarlos por la intercesión de los administradores políticos. Miraban éstos el caso con recelo. Hechos estaban a que el cacicato dominase a un tiempo el Municipio y la Provincia, el puente y el camino, el Banco, el Juzgado y el Hospicio; no podían consentir que un grupo de súbditos, insumiso y rebelde, prescindiere del tutor infiel y desde el campo autónomo del Ateneo o de la Cámara predicara y gestionase el Pantano, la carretera a Cortes, la canalización del Guadalete, el ferrocarril de la Sierra...

Manejando esta clave tal vez se pueda descifrar una situación ambigua del Consejo y unas disculpas perifrásticas de su presidente. En los primeros días del año 7 se

había convocado la Junta general. No accedió al llamamiento ni uno solo de los 700 accionistas. Era notorio que, generalizada la desesperanza, nos habíamos quedado solos, haciendo la guardia del proyecto. No se convocó la reunión subsidiaria, parte por la triste convicción de nuestra soledad y parte... Oigamos al presidente en los días postreros de aquel año (1).

«Unas incidencias extrañas a la vida interior de nuestra Sociedad, pero ligadas estrechamente con el propósito por ella perseguido, vino allá, por los días siguientes a los en que debió celebrarse la Junta de segunda citación, a imponer al Consejo la mayor inactividad y el silencio más discreto. Hablése mucho por aquellos días en Jerez y en Arcos, en los Círculos y en los periódicos, de un plan de ferrocarril *por la carretera* entre las dos citadas poblaciones; y se organizaron excursiones, banquetes y comités, y se anunció reiteradamente la suscripción de acciones, a la cual públicamente se auguraba un éxito lisonjero. El justificado entusiasmo que estos actos y anuncios produjeron; el natural deseo de no estorbar la gestión de otros, desviando la atención de las gentes de lo que en aquel momento podía parecer una esperanza realizable, y hasta el temor, por último, de que pudiera ser atribuido a las impertinentes gestiones por nuestro proyecto el posible fracaso del ajeno, fueron, repito, consideraciones que decidieron al Consejo a enmudecer y esperar.»

A tal propósito obedeció la resolución de no convocar de segunda citación la Junta general intentada sin éxito el día 10 de enero, y a tal propósito también el que nuestras reuniones hay un temido desde entonces acá carácter de reuniones particulares, poniendo especial cuidado en pasar absolutamente inadvertidos. Cualquiera que sea la suerte que logre la plausible tentativa del ferrocarril a Arcos por la carretera, en su fracaso, si hubiese fracaso, ninguna parte tendrá el Consejo del ferrocarril de Jerez a Villamartín y Setenil.»

Muriere tiempo ha en la memoria del viejo narrador muchos recuerdos del pasado. Entre ellos, muchos, las reminiscencias de esta *diversión estratégica* persistentemente explotada en momentos precisos de la vida pública comarcana. Entre las cenizas sólo queda el título, sólo el título de un artículo que por aquellos días pergeñara: *Ferrocarriles electorales*. Imitación acaso de la frase con que solían designarse los caminos reales sin realidad fuera del Salón de Sesiones: *Carreteras parlamentarias*.

Contrariamente a nuestras lisonjeras esperanzas, el capital no venía y los castillos alzados sobre la garantía de interés se desmoronaban. Sin duda la ley del 4 y su «Plan y reglamento del 5 no hacían los ferrocarriles. Era evidente que el freno podía más que la locomotora.

Dígalos por nosotros González Besada en esta síntesis desconsoladora puesta a la cabeza de un decreto: «*Difficultades de distintos órdenes impidieron llevar a cabo el laudable propósito, varias veces iniciado, de formar un plan y una ley de ferrocarriles secundarios; hasta que, por fin, venidas aquellas, se convirtió en ley en 1904 el proyecto de 1901. No dió esta ley el resultado que sus autores apetecían; y para conseguirlo hubo necesidad de reformarla por la de 1907 para favorecer la construcción de ferrocarriles con garantía de interés por el Estado. No dió esta ley más feliz que la anterior; a pesar de los beneficios que se concedían, continuaron retraídos los capitales; y para favorecer la iniciativa particular se presenta a las Cortes un proyecto haciendo extensivo a los ferrocarriles secundarios los extraordinarios auxilios concedidos a los estratégicos...» Efectivamente, González Besada propugnó la enésima reforma de la legislación ferroviaria de segundo orden.*

Teníamos algo más que barruntos del intento. Nuestro compañero del Consejo, Bartolomé Bohorquez, diputado a la sazón por Grazalema, respondió desde Madrid a una carta nuestra, en las postrimerias del año 7. Decíanos que «no era posible obtener la inclusión del *Ferrocarril de la Sierra* entre los llamados estratégicos, inclusión que nosotros pretendíamos con vistas al auxilio máximo. «Los estratégicos—añadía—han sido estudiados o incluidos en el plan por el Estado Mayor Central y han de tener necesariamente un metro de anchura. Terminaba con una predicción alentadora y una pregunta desconcertante: «El señor ministro de Fomento ha dicho que después del proyecto de estratégicos presentará otro de secundarios, y entonces será ocasión de gestionar el de la Sierra. ¿Será posible, sin gran gasto, reformar nuestro proyecto haciéndolo de vía estrecha?»

Cuando la reforma anunciada estuvo en el Congreso—en febrero del 8—deliberó el Consejo del ferrocarril. «Si se había de restituir algo en Madrid, la gestión era inaplazable», decía el presidente, con el asentimiento de sus colegas. El asunto estaba ya a dictamen de la Comisión parlamentaria; presidía ésta un jerezano, el marqués de Mochales; nuestro compañero Bohorquez se hallaba en Madrid; era, sin embargo, conveniente que procediera asesorado por un técnico, conocedor de los estudios; fué rogado Gallegos,

y aceptada por éste la comisión, a Madrid marchó inmediatamente.

Nueve días después, terminado su encargo, Bohorquez y Gallegos informaban al Consejo del resultado de sus exploraciones. Conocieron el proyecto de dictamen antes que lo la Comisión, en el momento en que lo entregaba el ponente Sr. Mille. La reforma no nos perjudicaba: la nueva ley mantenía la garantía de interés, respetaría las líneas del «Plan», entre ellas la nuestra, y transcribiría aquel agrídulo precepto de la anterior: *La anchura de la vía entre los bordes interiores de los carriles será de un metro, salvo aquellos casos en que el Gobierno acuerde modificarla. Mas...*

De consuno afirmaron Bohorquez y Gallegos su convencimiento de que aunque la ley mantenía como excepción ferrocarriles subvencionados de vía normal, la predilección sería a favor de los de vía estrecha y en los concursos y subastas serían preferidos.

Este era el criterio del Gobierno, y como el Gobierno era cabalmente quien tenía que declarar la excepción...

Pero entonces—¡válganos Dios!—, ¿qué tenemos nosotros con tener aquel pimpante proyecto de vía ancha que guardaba bajo siete llaves *Diez Vergara?* Nada absoluta. Estábamos más atrás que al principio; al principio teníamos dinero; ahora, ni dinero, ni esperanzas, ni alientos. Triste destino el nuestro: cuando logramos el proyecto, nos encontramos sin subvención; ahora que logramos la subvención, no tenemos proyecto.

En nuestra penosa peregrinación cien veces nos había ocurrido tropezar, caer de bruces, sólo dos: en el momento en que, hechos los estudios, descubrimos que era un sueño la herencia de Jerez-Algeciras..., y ahora. Pero de esta segunda caída, ¿cómo podremos levantarnos?

5

CAMINO ADELANTE

Vuelta al tablero.—El proyecto de ley Calbetón; duelos y quebrantos: Bonici, Garro, Sefes y C.ª, o la última representación de «Oro, plata, cobre y... nadas».

Hondo debió ser el desánimo producido por el último revés. Había motivos para sentirse sin más luchar. En treinta meses y aun viéndose tan poco, sólo tratan de balquidación con un representante moroso y contumaz, escuchar a un compañero que cree útil hacer conocer nuestra existencia al

Sr. Toro, a quien la Prensa supone en potencia propinqua de realizar con una palabra mágica nuestro loco ideal: acordando el Consejo «aplazar el elegir la ocasión y procedimiento». En los mismos treinta meses se convoca una sola vez la Junta general. Concurren tres accionistas. Ni se intenta la segunda citación. ¿Para qué?

Y, sin embargo... No debieron morir todos los combatientes el día de la última batalla. Porque transcurrido ese período de mortal quietismo, ante la Asamblea de 10 de septiembre del 10, habla el secretario por orden expresa de la presidencia y, entre cien cosas, recuerda «... el origen de la Sociedad, la confección del primitivo estudio de vía ancha, las leyes sobre ferrocarriles y la modificación del proyecto para acomodarlo a la ley Besada, haciendo un estudio de vía de un metro». «Con esto—añadió—la Sociedad es propietaria de dos proyectos.»

Ciertamente. Aunque el Consejo emudece y las actas callan, cuentan las cuentas que desde el 15 de mayo de 1908—poco después de la caída—dos ayudantes delineadores cobran de la flaca bolsa de la Sociedad. Era, pues, que el caído se había incorporado y reanudaba la penosa marcha. Había que fraguar un proyecto de vía estrecha.

¡Adelante! La Cámara prestará gratuitamente el local. Gallegos renovará y cumplirá su promesa de dirigir los estudios sin remuneración. Aun así, alcanzará el dinero para los gastos estrictos de material y personal subalterno? No importa: se buscará... se quedará a deber. Ya veremos. Entretanto, ¡adelante!

Y el proyecto fué hecho. Más aun: se concertó su venta. Pero entonces, entonces ocurrió... Quizá valdrá más que lo cuenten dos documentos de la época que hallo en el montón de papeles particulares casualmente despreciados por la roedora voracidad de los días. Una carta y un informe.

Dirige la primera el secretario, en terreno amistoso y confidencial, al marqués de los Alamos del Guadalete, ilustrado marino jerezano que ocupa a la sazón cargo de confianza al lado de su ministro y goza de la amistad del de Fomento. Es algo así como un grito de ¡socorro! Narra las vicisitudes de la Sociedad hasta la ley Besada, y añade: «En esta situación las cosas, se dicta la ley Besada; el Plan se acepta por la nueva ley; queda nuestra línea en la privilegiada situación de todas las incluidas; tiene derecho a los beneficios que la ley otorga... pero nuestro proyecto es de vía ancha y, como regla general, aquellos beneficios sólo los disfrutaban los ferrocarriles de un metro. No retrocedimos por el contratiempo; allegamos

recursos como Dios nos dió a entender, y usted recordará haber visto a nuestro ingeniero y los delineantes trabajar durante meses y meses en la Cámara de Comercio en la confección de un nuevo proyecto de vía estrecha que pudiera aspirar a las ventajas de la legislación Besada.

Concluido apenas el trabajo, un agente mercantil de Londres nos propone que le otorguemos la exclusiva para la venta del proyecto, discutimos las condiciones; somos fáciles de convencer, porque nuestro interés no es lucrar, sino que se construya el ferrocarril; llegamos a un acuerdo; firma el inglés su contrato; nos dicen oficialmente que hay Sociedad formada para construir... y en el mismísimo día en que llega a nuestras manos el contrato aquel, los periódicos nos traen la inesperada noticia de que el señor ministro de Fomento ha leído en el Congreso un nuevo proyecto de ley de ferrocarriles secundarios.

Nuestra confusión es insuperable. No conocemos el proyecto más que por las referencias periodísticas; pero adivinamos, presentimos que no ha de favorecer nuestro ideal. Y sin saber qué hacer, ignorando si debemos advertir del caso al agente de Londres o esperar los acontecimientos o precipitarlos, llevando nuestro proyecto al Ministerio; vacilando entre convocar la Junta general para narrar lo ocurrido o proceder con la posible reserva, decidimos suplicar a usted que, utilizando sus relaciones con el Sr. Calbetón, de un modo oficioso, privado, confidencial, le cuente nuestro caso y le consulte sobre la situación en que nos dejará su ley.

Y si en obsequio de un tan noble y patriótico ideal como el nuestro pudiera y quisiera el ministro, sin menoscabo de sus planes ni mengua de la justicia, darnos un consejo a través de su bondadosa mediación, nosotros lo agradeceríamos a usted y al señor ministro sincerísimamente.

Aunque seguramente no necesitará usted estimular, no quiero acabar mi ruego sin recordar, para más obligarle, que nuestro ferrocarril cruza las dos zonas de riego del Pantano del Guadalquivir, sirviéndolas con un apedero en Caullina y otro en la Junta, armonía y correlación de proyectos poco extrañas, puesto que son proyectos gemelos, esto es, engendrados al mismo tiempo y que recíprocamente se ayudan y complementan; robustezco mi ruego con este recuerdo, porque tengo la seguridad de que lo que usted no se decida a hacer por amor al ferrocarril, lo hará por amor a aquella obra, a la cual ha consagrado usted trabajo tan eficaz y decisivo y esfuerzos tan afortunados.

Extensa y amable la respuesta de Alamos, considera prematura la apelación personal

al ministro: se ofrece para interponerla a su hora; dice que la tendencia del proyecto es a derogar la ley y el plan, sustituyéndolas con la construcción por el Estado de las líneas que *le parezcan convenientes*; anuncia que esto hallará resistencia incluso dentro del Gabinete, y apunta de pasada una circunstancia pintoresca: «No se sabe quién sea el autor del proyecto; desde luego no lo es ningún ingeniero ni funcionario de la Casa grande» (1). La reforma que tantos intereses decidía era, pues, un engendro de padre desconocido.

Pero el asunto andaba en el Parlamento: era preciso acudir a la información abierta; de ahí el expuesto a la Comisión parlamentaria encargada de dictaminar sobre el proyecto de ley de ferrocarriles secundarios. La pluma del secretario, siempre humilde, resbala esta vez por las lindes de la queja, hacia los campos de la protesta y la acusación de arbitrariedad. Era bien justa la amargura y la indignación. Tras ediar tristemente desde lo alto de la cuesta una mirada retrospectiva al áspero *rea curis* recorrido, cuyas malandanzas recopila bajo el epígrafe *Antecedentes*, razona y pide bajo estos otros dos: *Observaciones y Aspiraciones*.

«Observaciones.—Creíamos y creemos en la eficacia de la ley vigente para la construcción de la red de secundarios españoles; no nos parece atendible el debilísimo argumento con que comienza el preámbulo del proyecto, al suponer probada la esterilidad de la ley por el escaso número de kilómetros de vía a su amparo construido. Olvida el señor ministro que el plazo fugacísimo de la vigencia de la ley no consentiría otra cosa sino a favor del milagro. No por cálculos caprichosos de una especulación arbitraria, sino por una amarga y costosa experiencia, sabemos los informantes cuánto tiempo han menester los estudios, si ellos han de ser honrados; más de los dos años de ser honrados invertimos nosotros en el primer estudio; y apenas habíamos concluido nuestro segundo, cuando sobreviene la muerte de aquella legalidad cuyo nacimiento nos impulsó a emprenderlo. El razonamiento, pues, de experiencia concluyente en que el advenimiento de la nueva ley se funda, podría ser experiencia y podría ser conclusión, si la experiencia se hubiera realizado, pero no puede decirse sin violencia notoria experimentadas una ley para construir ferrocarriles, cuando ni siquiera ha corrido el tiempo preciso para realizar los estudios.

Mas si una plausible impaciencia patrio-

(1) El marqués de los Alamos, 3 noviembre del 10.

tica impedia al Gobierno por el camino de precipitar la construcción de vías tan evidentemente necesarias, ¿por qué derogar la ley Besada? ¿Era esto indispensable para aquella aceleración? Nada, a nuestro juicio, simplemente impedía la elección de una fórmula parecida, impedía la elección de una fórmula a virtud de la cual construyera el Estado por el sistema del proyecto aquellas líneas del plan cuya construcción tuviera invidias en acelerar, dejando a las que no consterán la posibilidad de ser realizadas por una Empresa—si tenían la fortuna de hallar al amparo de la ley Besada.

De otra suerte, y con el amplísimo margen que al arbitrio ministerial otorga el art. 17 que el proyecto, se corre el riesgo de perjudicar intereses creados y esperanzas nacidas lícitamente al calor de las promesas de una ley; se podrá reemplazar con un régimen de favor, de arbitrariedad, tal vez de injusticia, en la elección de las líneas que se han de construir, aquel otro régimen de la ley vigente en la cual esta elección era, por así decirlo, automática y por el orden de su conveniencia; pues muy verosímilmente la línea de más interés y mayores rendimientos probables hallaría más pronto empresa constructora; y, por último, no será imposible que, respecto de algunas líneas desprovistas de padrones y amparadores, actúe la nueva ley como el famoso perro del hortelano: quitándoles la posibilidad de que una Empresa las construya al amparo de la ley vigente y dejando al Estado en libertad de no construir las a la sombra de la ley futura.

Aspiraciones.—Llevamos diez años de desinteresados esfuerzos por este ferrocarril, hemos invertido el capital social y realizado a través de las vicisitudes relacionadas dos estudios completos, uno de vía normal y otro de vía de metro. No nos importaría el sacrificio de un puñado de miles de duros, porque nuestra Sociedad no nació para lucrar, sino para ponerse en camino de un ideal patriótico; pero entendemos que la ley vigente es una esperanza y la ley futura un adios definitivo para aquel ideal. Acaba el informe solicitando la adopción de una de tres fórmulas de equidad indiscutible. Cualquiera de las tres salvaría nuestro proyecto. (22-II-10).

Mientras acaban de irse a pique Calbetón y su proyecto, dejémosles sobre el revuelto mar del Congreso, braceando en demanda de una orilla, que no alcanzarán, y tormemos la vista atrás, hacia el negocio dos veces insinuado en los escritos fragmentariamente reproducidos. La venta de los estudios.

No habrá que insistir porque de esto es obvio. La sociedad no nació para traficar

con la compraventa de proyectos. Extrema ridículo hubiera sido hacer propagandas altisonantes, movilizar todos los recursos, reclutar pensosamente centenares de socios, echar arriba personalidades de alto prestigio... simplemente para operar sobre las cuatro pesetas de unos pocos estudios. No se trabajaba por el ferrocarril. Los estudios no eran sino las herramientas del trabajo. Como sería locura buscar en la comarca los 24 millones del proyecto grande y aun los 18 del chico, había que vender los estudios. El comprador—si lo hubiere—no podía comprar más que para construir. ¿Para qué si no? Pero, ¿sería fácil hallar el comprador?

El 18 de agosto del año 10, ante el Consejo, reunido a solicitud del secretario, refiere éste cómo, desde seis meses antes, venía sosteniendo correspondencia con cierto señor que resultó ser funcionario del Estado en pueblo circunvecino, a quien, para mayor brevedad, llamaremos Garro. Se excusa el secretario de no haber dado antes cuenta al Consejo. El Consejo no se ha reunido sino dos veces en dos años y medio. Y luego, ¿son tantos los que interesan datos sin ulterior trascendencia!

Pero este Garro, después de lograrlos, insiste; pide el estudio; se le niega, porque es muy voluminoso (la razón que se calla es otra: ¿quién garantizará que no se ha de abusar de la tenencia del proyecto, copiándolo tal vez?). Convencido Garro, declara que actúa por encargo de una casa inglesa, cuyo nombre omite siempre: la casa enviará persona que vea los estudios. Y después pide siquiera «un plano general», que se le envía; afirma la seriedad del propósito y el completo desinterés de su intervención; tiene cariño a la idea; tal vez propiedades o minas en la zona servida; en el negocio de los estudios—dice—él, como el sastre del Campillo, además del trabajo, pone algo del hilo.

En el transcurso del copioso carteo, pide diez veces precio, plantea el problema de quién solicitará la concesión, afirma que en Londres se constituirá un Sindicato para construir con 20 000 000 de pesetas. Hay un boceto de contrato de opción, se analizan y regatean precio, plazo y condiciones. Y, llegándose por fin a una relativa conformidad, siempre *ad referendum*, se impone el planteamiento oficial del negocio.

Acogieron el Consejo y la Junta general subsiguiente con franca alegría la lisonjera esperanza que esta negociación implicaba. Facultó la última al primero para concertar el precio, «siempre que no fuera una cantidad inferior a los gastos realizados», y para recibir este precio en acciones de la Sociedad constructora.

Desde este día hasta fines de noviembre en que el contrato se firmó, todavía escribe

Garro trece cartas al secretario. Las más de ellas piden la firma del convenio. Sabe ya el lector cómo saltó justamente en aquel instante el proyecto Calbetón. La sorpresa de los ingleses no tenía límites: era preciso hacer presente al Gobierno—decían—la poca seriedad que revelaba el estar variando a cada momento disposiciones a cuya sombra se ponían intereses de tanta importancia. Abochornado el Consejo, resistía la firma por motivos de delicadeza. Si la reforma Calbetón prosperaba y el Gobierno hacía derrochamente las líneas de su gusto, ¿qué le vendíamos a los ingleses? ¿Qué valía nuestro proyecto? ¿Y no supondrían que, conoedores del plan ministerial, les habíamos sorprendido?

Londres insistía. Confían en el naufragio de Calbetón y su reforma: querían la opción. Entre frases almidaradas de cortesía exquisita y plena confianza en nuestra honorabilidad, rogaban que el cónsul británico interviniese el contrato, haciendo constar, antes de su firma, que efectivamente había visto el estudio, planos, etc.

El 25 de noviembre firmó Bonanza el convenio. Sus bases fundamentales eran éstas: Exclusiva transferible para vender los estudios a una Compañía constructora; plazo, cuatro meses; precio, cinco mil libras esterlinas. Y escribía Garro al secretario: «Me dicen de Londres que está ya constituida la Sociedad que adquirirá los estudios y construirá la línea, y hasta me citan algunos elementos que en ella han entrado. La cosa es ya un hecho. Bien podemos felicitarnos. Enhorabuena a todos: yo creo ya ver realizado mi ideal de tantos años.»

No se hizo el contrato a nombre del peritazgo epistolográfico. Tras él, y cubierto con él hubo siempre un inglés; pero así como en el pantallazo acontece que una figura proyectada sobre otra parece surgir de ella y destacarse de improviso, mientras la anterior se desvanecía y esfuma, así en el momento de la firma, transparentándose Garro, dejó visible en el primer término la extraña figura de Mr. Reginald Reynolds Bonici. A éste fue otorgada la opción.

Salvo tranciones de la memoria, era el nuevo personaje, nacido en Malta, hijo de padre inglés y madre italiana; usaba con soltura las lenguas vernáculas y el francés; era chapurraba graciosamente el castellano; era alto, cenecño, no rubio y ojizarco, como tal vez lo anticipa la imaginación del lector, sino cetrino y pelinegro; de toscos modales, testardez sajona y viveza mediterránea.

Bonici—así le llamábamos todos, y no Reynolds ni Reginald, sin duda obedientes a la ley del mínimo esfuerzo—. Bonici vino pronto a Jerez y en Jerez permaneció largos días. Conoció a los consejeros del proyecto, paladeó con fruición el Manolo generoso, platicó mucho en su idioma con nuestro presidente y en el ameno galimatías angloitaliano de su uso con el ingeniero, aquel ingeniero a quien siempre nombró de *Mr. Gales mister Gallicos* y en los escritos *Mr. Galescas*.

Una compañía española—a la que por abreviación llamaremos la *Sejes*—notificaba en marzo del año 11 haber comprado a Bonici la opción sobre nuestros estudios. Anunciaba también el envío de dos ingenieros franceses de sus oficinas para estudiar el proyecto. Se repeta, pues, el truco de la transmutación cinematográfica. Como Garro se transformó en Bonici, el sindicato londinense de los veinte millones se convertía inopinadamente en la Sociedad española *Sejes*. ¿Y quién sería *Sejes* para nosotros? ¿Compañía constructora, agencia promotora de empresas concesionarias, careta para enmascarar a alguna Sociedad explotadora de vías férreas con Comité en París y negocios en España y a la que para bien o para mal interesaba nuestro ferrocarril?... *Chi lo sà*, que diría Bonici.

Lo cierto era que allí estaban ya los ingenieros franceses de la Compañía española. Examinaron los documentos. En días sucesivos recorrieron, a partir de Jerez y paso a paso, todo el trazado hasta la estación de Setenil, de donde salieron para Madrid el uno, y el otro para Málaga, según en aquellos días nos contaron. A poco la *Sejes* pidió el envío del proyecto a sus oficinas de la Corte. Recelaba siempre el Consejo que los estudios pudieran ser reproducidos o que, sobre algunos datos fundamentales, hábilmente espigados, se alzara una ficción de estudio, suficiente para suscitar un continente en el concurso de proyectos. Tampoco podía oponerse ridículamente a que el comprador examinase la mercancía. Como fórmula armónica remitió los documentos a Madrid, pero con el ingeniero y el secretario, los cuales podrían añadir al proyecto cuantos informes requiriera la justa curiosidad de la *Sejes*.

En el alojamiento de los comisionados, no en las oficinas de la *Sejes*, volvieron sus ingenieros a examinar los estudios. Y luego, —conducidos entre el inglés y los franceses, y a instancia de uno y otros—fueron un día los jerezanos a visitar al presidente de la Sociedad compradora, «prócer ilustre, persona grata en Palacio, consejero de ferrocarriles, etcétera, etc.».

Cuarto bajo en cierta transversal de amplio paseo cortesano; frente a la entrada una

ventana y ante la ventana un tablero de dibujo, sin el más leve rastro de servicio; una banqueta adosada a una de las desnudas paredes de la pieza; quedan solos nuestros amigos el ingeniero y el secretario.

Paulatinamente van entrando seis o siete personas, cuya presencia allí no se explica; parecen el tendero de la esquina, la portera de al lado, el auriga en espera. Los dos amigos cruzan miradas de interrogación. Tras un lapso que parece un siglo, se abre la puerta del tabernáculo, un gabinetillo angosto y desamueblado; rodeado de su corte (los ingenieros y el agente) aparece de pie frente a la puerta el noble ferroviario. Desfila el coro de figurantes mascullando un saludo, detrás, nosotros. El conde—no da claro el recuerdo si conde, marqués o barón—tíende la mano y, a la presentación que hace el introductor de embajadores (Mr. Bonici) pliegase levemente por la cintura sin romper su rigidez hierática; balbuceamos no sé qué, y... siguiendo los pasos de los que nos preceden, salimos por otra puerta hacia la calle. Jamás pudimos explicarnos aquel caricaturesco besamano. ¿Pretendían, acaso, deslumbrar, fascinar al ingeniero y al secretario (al fin dos paletos) con la presencia de aquel magnate, tal vez de guardarropía?

Puedes creer, lector, que años después, al recuerdo de aquella escena grotesca, todavía enrojece el puntilloso secretario. Y si hoy relata el insustancial episodio, es por creer que ese brochazo pinta bien la tosca tramoya que se alzaba en torno al negocio de los secundarios españoles.

Tras el día de la farsa, el día de las impuras realidades. El proyecto es magnífico, pero el presupuesto es muy bajo. Para cerrar el negocio precisa que Gallegos firme una duplicación del presupuesto. No hay que tocar a los estudios; sólo al cuadro de precios. Gallegos sospecha que se le quiere hacer cómplice de una inflación, una de las inflaciones que por aquellos días daban tanto que hablar. Pero duplicar el presupuesto equivalía a duplicar el 5 por 100 de interés que el Estado garantizaba, si no se alteraba el gasto real. Y separándose sin acuerdo, tras largas discusiones enojosas, regresamos a Jerez.

Ocho días más tarde escribe Bonici desde París. El informe de los ingenieros sobre el proyecto es desfavorable. La *Sefes* renuncia a la opción. Estima que la línea costará, próximamente, 32 millones de pesetas, no los 18 del proyecto de Gallegos, y que, por tanto, bajo el régimen de garantía. *The studio in question worth nothing*. ¡El estudio no vale nada! La carta es del 9 de abril del 11. En otra del 13 dice no saber la verdadera causa de la renuncia total de la *Sefes*; supone que la presentación a las Cortes por el mi-

nistro Gasset de un nuevo proyecto de ley sobre secundarios. Pide autorización para vender por 65 000 pesetas, en vez de las 5 000 libras de la opción.

Garro—a quien el lector supondrá muerto para el asunto—telegrafía también armando el ascua a la sardina de Bonici. «Recibo carta de París. Malas nuevas sin culpa nadie, salvo nuevo proyecto ministro. Importa mucho acceda Sociedad nueva proposición 65 000 pesetas por peligro se pierda todo.»

No tuvo el Consejo holgura para muchas vacilaciones, porque el 22 llegó a sus manos este lacónico telegrama bilingüe: *Sociedad offers fifteen thousand pesetas*. Borrosa y emendada venía la palabra capital de la frase. ¿Fifteen?... ¿Fifty? ¿Quince mil?... ¿Cincuenta mil? Las dudas del telegrafo las aclara el correo. Con una carta del agente viene otra del vicepresidente de la Sociedad: «Nous avons l'honneur de vous informer que notre offre ne saurait être supérieure à 15 000 pesetas. Il restait entendu que le projet deviendrait notre entière propriété et que nous aurions le droit de la modifier conformément aux vues de nos ingénieurs; Mr. Gallegos restant obligé à nous donner son concours en signant le projet.»

En castellano claro y sencillo contestó el Consejo: «Proposición absolutamente inadmisibile. Recuérdole plazo termina día 30. Resultadamente no se proroga, recobrando nosotros libertad acción.—Bonanza.»

Completó nuestra información una carta de Bonici a Garro. Como éste ignoraba el inglés, aquél escribía en su pintoresca jergonza: «Mi sento mucho en pasarle una mala noticia. (Aquí la de las 15 000 pesetas.) O telegrafato al Marqués y aver le escribí carta con adjunto la de la Sociedad. No hay duda que estos señores quieren robar. Esta noticia a mí ni ha trayto loco, porque veo que lo proyecto de la ley si ha gastado el nuestro trabajo, tiempo y denaro, además de señores de Jerez. Yo no podí hacer más.» Era notorio que Bonici no dominaba el castellano; pero en punto a claridad no negará el lector que resultaba un escritor de nuestro siglo de oro.

Todavía durante algún tiempo seguimos oyendo la voz de Bonici. Un día es la triste lamentación: «He sabido con profunda pena la decisión del Consejo. La culpa no es mía de el estudio. Un ingeniero me ha dicho que el paso por Puerto Serrano y Setenil costará mucho más de 400 000 pesetas por kilómetro.» Otras veces una esperanza: «He presentado el negocio a un Sindicato de banqueros.» Ya desde Londres dice: «Creo podré

hacer mucho con los financieros Bent & Byrne.» Alguna vez apela a la lionja: «Y feel quite sanguine that with the energy and savoir faire of your secretary.» Después, una Anglo-Spanish-Railway Co. Ltd. Luego un Consorcio Francoespañol con dos Consejos. Más tarde una Sociedad con acciones de una libra... Poco a poco la correspondencia, al principio de alta frecuencia, se va espaciando, la voz se aleja y amortigua; al cabo se pierde...

Así da fin para nosotros la historia del maltés Mr. Reginald Reynolds Bonici, a los veinticuatro meses de negociación incesante. Con él habíamos escalado la cumbre de las mejores esperanzas y caído en la hoyanca del desengaño negro. Desde las 5 000 libras del inglés legendario a las 65 000 pesetas, acaso enfermias, de la *Sefes*, a los cuatro ochavos de la insolente oferta parisiña, al Sindicato ilusorio «pour l'Espagne et le Maroc», a la frase punzante «the studio worth nothing». Habíamos asistido a la última representación de la zarzuelilla de nuestros años mozos. Oro, plata, cobre y... nada (1).

6

EN LA AGONÍA

Pompas de jabón.—El concesionario malgré lui.—Un minuto de meditación ante el ideal muerto.—La locomotora y el freno.

Después y antes de la negociación Bonici y aun contemporáneamente, muchas otras se plantearon. Todas de corta vida. Ilusiones de un día, marchitas al siguiente; pompas de jabón que la inocencia o la maldicia linchan, el sol irisa y un soplo de aire desbarata. De sus recuerdos, que la corriente de los días se llevó, río del tiempo abajo, sólo flotan algunos retazos amarillentos de correspondencia particular y la reminiscencia borrosa de una ristra de nombres: Luis Torres Quevedo, Dámaso Ategorieta, Dionisio Gómez de Velasco, Rogelio Dalman, Pearson, Guillermo Sundheim, Sánchez de Toca, Pedro Gutiérrez de los Ríos, Manuel Díez Carreras, Antonio Regordán, Luis Gines, Vergara, Barreda, Lameyer, etc., etc.

Algunas de estas gestiones fueron iniciativas del Consejo. Fueron otras labor de agentes voluntarios o echados, buscadores del lucro legítimo del corretaje o servidores de un mandante de pronóstico reservado. No pocas quedaron en la petición de datos, obtenidos, desaparecieron los peticionarios

Los más reclamaban la *exclusiva*, que el Consejo no concedía: en un tiempo, porque la tenía concedida a Bonici; en otro, porque no volverla a otorgar; en otro, porque ofreció, ofreció, si no lo tienes, vete; estov propicio a regalarte el estudio si garantizas la construcción; pero tú libre y yo encadenado, nunca más.» Quizá, por último, había también quien negociaba *para detener*, ya para que dieramos vía libre a otro proyecto, ya para que en la parada nos sorprendiese la muerte que una ley nueva nos infligiera a traición y sobre seguro.

No faltaron iniciativas singulares. Un gaditano conspicuo proponía a su compañero de Diputación, el secretario del Consejo, un plan salvador para realizar el proyecto que tanto años de Incha—decía—le ha proporcionado y en cuya victoria desco acompañarle, aunque haya llegado tarde. No era difícil el plan: «Un ferrocarril desde Jerez a Villamartín; desde aquí hasta Setenil, por un lado, y hasta Grazalema, por otro, *través aéreos*. Los pueblos interesados tienen sobrados recursos; no necesitan buscar capitales extranjeros. Bormos puede aportar 2 000 pesetas, 60 000 Arcos, Villamartín, 16 000 y Jerez... 4 800 000, total, 5 470 000 pesetas próximamente. Con ellas sobra para la construcción de la línea hasta Villamartín, en cuyo punto puede enlazar con los cables aéreos.» Como se ve, Jerez resultaba generosamente favorecido en el reparto de la carga. Las aportaciones de los pueblos beneficiados, pero cuidadosamente preteridos entre ellos la capital, no resultaban muy gravosas. ¡Lástima fué que no prosperara la ingeniosa maquinación con sus fantásticos *aéreos*, atracción del turismo internacional! (1).

Espaciada sobre diez meses hay una enojosa correspondencia preñada de jactancias y alardes de desinterés. Es de un agente madrileño. Pretende la *exclusiva* por seis meses. Cuando cortésmente se le razona la negativa, replica: «¡Merecen discutirse seis meses, ya que tantos años de inútiles gestiones llevan ustedes *perdidos*!» Varias veces se muestra en contacto con poderosas empresas; una de ellas tiene encargo de construir en España ferrocarriles por valor de 50 millones de francos. Ofrece vender el proyecto, un día por ochenta y otro por noventa mil pesetas, así se le otorga la *exclusiva*. El tomará el 10 por 100 de comisión; pero si logra vender más caro, entregará a la Sociedad el 10 por 100 del sobreprecio, reservándose el 90, desinteresadamente. Forzando los estímulos, dice: «He tenido la fortuna de tropezar con quien, no sólo puede construir el ferrocarril, sino también

(1) De la negociación Bonici se conservan 54 cartas largas y 9 telegramas. Entre el 22-II-10 y el 6-II-12.

(1) M. D. C. Octubre y noviembre del año 11.

impedir que prospere un nuevo proyecto de la Sociedad concesionaria del de Villamartín-Utrera, que, de llevarse a efecto, sería la ruina de Jerez y Cádiz. Cuando pierde toda la esperanza de ser complacido, dispara la flecha del parto: «Yo le tengo dicho que mi gestión es completamente desinteresada, no teniendo dificultad en renunciar a favor de la Sociedad o... de quien usted me diga la cantidad que me corresponde.» Y aun se dolió de que no se le contestaba (1).

Surge en un pueblecito de la comarca un cauderoso pelantrín, que en unos años de pingües cosechas agencia una modesta fortumilla. También intenta el campero afortunado actuar en nuestro negocio como mandatario de cierta compañía constructora, cuyo nombre silencia y a la cual, según dice, no parecen mal nuestras pretensiones. Pero no es este agente—nos preguntamos, abortos—aquel buen hombre, ingenio y generoso, a quien otros indujeron a invertir sus ahorros en unos estudios del ferrocarril Villamartín-Utrera? ¿No es aquel triste viajero que, cargado con el fardo de sus papeles y sus aconsejadores, peregrinó por Europa en la inocente demanda de constructores para su sonado ferrocarril? ¿Y entonces...? ¿Habíamos de creer que podía y... quería hacer el nuestro? Años más tarde hemos de volver a encontrar atravesados en nuestra senda un montón de papelotes ferrocarriles y hemos de sospechar que son la herencia intestada del pobre pelantrín ingenio de nuestra historia (2).

En la primavera del año 11 llegaba el agua al cuello. Cierto que un vendaval político había arrastrado a Calbetón y arrancado de cuajo su reforma ferroviaria; pero de la misma raíz torfosa rápida y vigorosamente otro manzanillo, el *proyecto Gasset*, árbol de mala sombra que, como el de la leyenda, envenenará lo que cubra con su espeso ramaje. Le bastó nacer—el lector lo sabe—para matar nuestra laborerífica negociación anglo-hispanoamericana y convertir en humo el sueño dorado de sus cinco mil libras.

La mayor inquietud que producía el *proyecto Gasset* manaba del art. 21. Según él, cualquier particular podía tomar la iniciativa para estudiar una línea mediante la presentación de un *anteproyecto* con ciertos datos técnicos y una valoración *alzada* del presupuesto de ejecución. Además del ancho de *su metro*, podía adoptarse el de 0,75 y 0,60. Quedaba también autorizado el ministro para realizar por cuenta del Estado

los anteproyectos de las líneas del «Plan», surtiendo por los mismos efectos que los estudiados por iniciativa particular.

¡Adiós otra vez nuestros estudios! Un muñeco cualquiera urdió con intención ayiesca sobre cuatro ochavos y cuatro días de trabajo y sesenta centímetros de ancho, podía anular el proyecto de la Sociedad, sin que ello implicara la seguridad de la construcción. De añadidura, a pesar de cien recelos, reservas y precauciones, nosotros mismos habíamos prodigado bastantes datos para que cualquier técnico pudiera levantar sobre ellos un anteproyecto que nos cerrara el paso, y una vez cerrado no avanzar el tiempo.

Quedaba un recurso: presentar el proyecto y solicitar la concesión antes que la ley saliera de las Cortes. Así seríamos nosotros los que cortaríamos el viaje a todos los anteproyectos. Pero sin ir respaldados por una empresa constructora, ¿qué sería este camino, sino una vía más larga para llegar a la misma anulación, a través de la caducidad? El Consejo, aunque declarando la inutilidad del esfuerzo y la carencia de medios «hasta para los gastos insignificantes de la confrontación», acordó en su reunión de 6 de mayo del 11 presentar el proyecto. «El expediente—decía—no podrá tramitarse; pero esto en nada empeora nuestra situación actual, ya que tanto da que el proyecto esté en el Ministerio como en nuestro poder, y en cambio allí cerrará el paso a los anteproyectos que pudieran presentarse al amparo de la ley Gasset.» Temeroso de desacertar, aun tomaba una precaución: comisionar al ingeniero y al secretario para que, aconsejándose en Madrid, vieran si era posible eludir la presentación.

Cargaron otra vez Gallegos y el secretario con los 30 kgm. del proyecto tan traído y llevado. Oyeron al venerable D. Federico Rivero, consejero entonces del Norte y paño de lágrimas siempre del Consejo J. V. S. Solicitaron también las opiniones del jerezano ilustre D. Francisco Terán, ingeniero jefe de Obras públicas de la provincia de Madrid; de Gómez de Velasco, jefe del Negociado de Ferrocarriles del Ministerio, y de D. José Nicoláu, alma de las reformas de Fomento y presidente de la Comisión parlamentaria que había de dictaminar sobre la ley de secundarios (1). Unánimemente opinaron que el callejón en que nos veíamos no tenía más que una salida, aunque ella

(1) Acompañados de Terán visitaron también a D. José Quintanilla de Toca, gerente de la Compañía Nacional de O. P., recién constituida. Escuchó benévolutamente nuestra accidentada historia; aconsejó la presentación, y ofreció que, si su Sociedad actual, lo cual dependía de ciertas reformas legislativas a la sazón en curso, estudiara con la más voluntaria la construcción del proyecto (J. V. S.).

deseñara en el *Burvanco de la muerte*; la presentación del proyecto antes de la promulgación de la ley.

Resistiendo hasta el límite, quedaron los estudios, la solicitud de concesión y poder bastante para firmarla confiados a la perspicacia y recta voluntad de D. Federico. Y regresaron a Jerez los comisionados. Esta vez sin la caja.

Diez días después llegaba al secretario una carta particular del Sr. Rivero: «Como verá por la adjunta, la ley se aprobó en el Congreso con una rapidez que ha sorprendido a todos. Temiendo que en el Senado ocurra otro tanto, he presentado hoy el proyecto (3-VI-11). Discretamente lo omittía D. Federico; pero extremando la resistencia, habíamos logrado que, aun presentando el proyecto, no se cursara la instancia. ¿No podría sobrevenir antes de la votación senatorial un huracán que arrebataste al proyecto y al ministro, como en el caso Calbetón? Era la última esperanza.

Se desvaneció también. No con la rapidez anunciada, por haberse interpuesto las *imporiosas* vacaciones estivales y algún otro tropiezo dilatorio; pero disipándose al fin. Allí por los últimos días del mes primero del 12, una carta de Gómez de Velasco anunciaba haberse dado curso a la instancia, retenida próximamente ocho meses en el Ministerio. No se podía esperar más. Llegaba a su término en el Senado la discusión de la nueva ley, la ley Gasset de 23 de febrero de 1912. Por ella nos veíamos forzados a representar *el concesionario a palos*, parodia de la comedia renombrada del Mollière español.

Ahora ya no tenía remedio. «Para—gritaremos, aterrados, como el baturro en medio del Atlántico—para, que me quiero bajar.» Cogidos por el mecanismo, tendremos que ir por él y con él a donde él nos lleve. Lanzados a la pendiente, rodaremos dando tumbos hasta caer en la 4.ª División de Ferrocarriles. Que será como caer en la sepultura.

Cuando ya no se pueda diferir, insertará la *Gaceta* una Real orden anunciando el concurso de proyectos. Lograremos detener cerca de un año la remisión de los estudios a la División y el envío del presupuesto de confrontación. Cuando éste (1) llegue, volveremos a pedir limosna en demanda de las 7.535 pesetas que han de recibir previamente los ingenieros para confrontar; se amenazará de nuevo a los deudores de hace diez años; se impetrará que paguen sus descubiertos los Ayuntamientos; *abusará* de

su carácter de diputado provincial el secretario, logrando que la Provincia arriese su hombro por primera vez a este empeño de interés *provincial*, aportando 4.000 pesetas...

Pero entonces tomaremos una decisión. Puesto que todos los caminos van a Roma, sigamos el más llano; no hacer el depósito; sin él no se confronta y el expediente para. Tal vez caducará la instancia; pero, no hallando empresa, también caducará la concesión. ¿Es forzoso morir? Pues a morir cuanto antes. Y no hicimos el depósito. Quedó el proyecto oscuramente sepultado en el archivo de la División de Málaga. No le veremos más.

Consagremos al muerto un minuto de meditación.

Hay un hecho innegable: el completo fracaso de la gestión. Comenzó ésta con el siglo; doce años después acabamos de ver disiparse la postrer ilusión. Pero, ¿de quién la culpa? ¿Negligencia de los gestores? Una rígida introspección nos absuelve de todo pecado de la voluntad: altivamente puede proclamarse; no hubo ninguna más tenaz y más pura. ¿Error, entonces, de la inteligencia? Clavando cuatro jalones sobre la ruta larga y penosa, dejamos hecha la narración esquemática de la actuación del Consejo; tiene el lector bastantes datos para juzgar. Juzgue. Podía errar el Consejo, que de hombres es el errar. Pero, ¿había de errar toda España? Al amparo de la exuberante legislación española de secundarios, ¿cuáles se construyeron? ¿Culpa, entonces, de las leyes...?

¡Las leyes! Alguna reflexión acerca queda ya escrita sobre las leyes, o por su incesante variar o por atravesarse inoportunamente en nuestro camino; pero al pie del ideal agonizante, en esta hora serena y triste, hora de verdad y de justicia, es un deber declarar que había en las leyes un afán generoso y noble, una insuperable rectitud de intención. Tal vez de su ineficiencia no fueran culpables los gobernantes. Veamos.

Era notoria la necesidad. España no tenía más que 14.000 km de red ferroviaria, mientras Italia, con la mitad del territorio, gozaba de 32.000 y Francia de 55 y Alemania de 70. La construcción rápida de la segunda red aparecía como imperiosa. Claro el problema y acordes todos en la urgencia, sólo el procedimiento era dudoso.

Las ideas dominantes no admitían la construcción y explotación por el Estado, sino por empresas concesionarias. Pero la experiencia desalentaba; no había en los caminos de hierro españoles más que ejemplos de negocios ruinosos, y acobardado el ca-

(1) O. de R.—Año del 11, febrero-marzo, abril-mayo del 12.

(2) A. R.—Enero del 12.

(1) 19-IX-del 12. Ingeniero F. de Padura.

pital, se ahuyentaba de ellos. Para atraerle y confiarle se apeló al sistema de la *garantía de interés*. Otras inversiones con beneficio moderado pero cierto—la Deuda pública, por ejemplo—hallaban en el mercado libre dinero fácil y barato. Si en el negocio ferroviario se suprimiera el riesgo; si el Estado dijera: «Construye y explota tú, que yo no puedo. ¿Se gana? Tuya será la ganancia. ¿Se pierde? Tú no pierdes; yo supliré hasta cubrir el interés que convengamos...», ¿por qué no había de acudir a esta inversión el ahorro nacional?

Este pensamiento es el que parece inflamar el espíritu de aquellos forjadores de leyes que, nutridos en idearios opuestos, coincidían, no obstante, en este patriótico anhelo: Montero Ríos, Villanueva, Navarro-Rodrigo, González Besada, Sánchez Guerra, Gasset... Pero sin duda a su lado, invisible, vigilante y artero, caminaba el adversario del sistema de la garantía. Canta Víctor Hugo, no recuerdo dónde, *al dedo de la mujer*; el Supremo Hacedor, que acaba de modelarlo, sonríe satisfecho contemplando la perfección de su obra; pero en un instante de distracción divina, sigilosamente se desliza Luzbel y le coloca la uña. En la legislación de secundarios había también un fantasma misterioso que anulaba los descos mejores, neutralizaba los esfuerzos y conseguía que el ministro fuera borrando con la izquierda cuanto escribía con la derecha. Ciertamente: el ministro iba en la máquina; pero en el freno iba el diablo.

Una ligera ojeada sobre la ley del 4 ilustrará la doctrina. Al presentarla a las Cortes, tres años antes, aludía Villanueva a otro proyecto anterior que feneció sin ser ley y decía: «Mantiene el de ahora el principio capital que informaba aquél, de *garantizar un minimum de interés*; estimándose que, con la seguridad de un lucro racional, se aliena a los capitales a construir, pudiendo preñarse que en un porvenir no muy largo haríamos». Hasta aquí la locomotora. Si el lector sigue mirando, verá los frenos interpolados en el convoy.

Helos aquí: 1.º Los beneficios de la ley se reservan para el «Plano de 5 000 km que el Gobierno formará. 2.º En la primera ley de ferrocarriles de España (1850) se garantizaba el 6 por 100 de interés y el 1 por 100 de amortización, en el proyecto abortivo, antes de la ley del 4. 3.º Para poder optar a la garantía inferior a 200 km, y sólo será exigible desde el mes siguiente al en que se pongan en explotación todas las del grupo. En nuestro caso, por ejemplo, cuando estuvieran acabadas Jerez-Setenil, Villamartín a Cortes

por Grazales y tal vez Jerez a Montejade por Tempul. 4.º Se comprende que para fijar el interés logrado y determinar en su vista la procedencia y cuantía del *suplemento*, es forzoso deducir de los ingresos brutos los gastos de explotación; pero la ley *prejija* éstos en 3 000 pesetas por kilómetro, cualesquiera que sean los verdaderos; si hay más no se deducen. 5.º Tampoco se deducen los intereses de las obligaciones que haya emitido la empresa; estos intereses no son gastos. 6.º La garantía de interés sólo se otorga durante los primeros veinte años de la concesión; el resto se explotará a riesgo y ventura. 7.º El Estado no otorga la garantía de interés más que a 50 000 pesetas por kilómetro. Juzgará bien el lector de esta última limitación cuando oiga que la línea de Santander-Bilbao, tantos años modelo oficial para vías de metro, construida sin auxilio, con la economía que logra el capital privado, costó 258 000 pesetas el kilómetro; que han de llegar días en que se estimará el coste medio de un kilómetro de ferrocarriles en 500 000 pesetas, y que en el entonces no nacido de Jerez-Almargen había de haber muchos kilómetros a 700 y 800 000 pesetas y cuatro o cinco a 1 250 000 pesetas, cada uno... ¿Podrá decirse sin mentir que fuera todo aquello garantizar el interés a los capitales que acudirían al llamamiento del Estado?

Algo aflojaron los frenos en las leyes subsiguientes de los años 7, 8 y 12. Gradualmente se van dando ventajas al motor. Una extiende hasta 80 000 pesetas por kilómetro el capital garantizable, otra eleva hasta 5 por 100 el interés a cubrir y durante todo el plazo de la concesión; otra, por fin, ofrece la garantía por *secciones* puestas en explotación y asegura el interés al capital de *establecimiento*, formado éste por la agregación al de *ejecución material* de los gastos originados por seguro obrero, administración, escritura, constitución de Sociedad, impresos, proyectos, confrontación e intereses del capital hasta el comienzo de la explotación, sin más que un límite: el presupuesto de ejecución no ha de exceder de 250 000 pesetas por kilómetro.

Pero no se crea que por esto queda el tren en libertad de marchar. Es que se ha inventado un sustitutivo de aquel terminador robótico guardafrenos se ha percatado de la existencia del *Westinghouse*, un solo freno tácteamente; puede renunciarse *generosamente* a todos los demás, el solo basta. Este freno de apariencia científica y sibilina, interpuesto en la composición del articulado legal, es la *fórmula de explotación*. El legislador describe el mecanismo con

estas palabras: «Para los efectos de la garantía de interés, los gastos anuales de explotación por kilómetro se deducirán de los ingresos brutos por medio de una fórmula compuesta de dos términos, uno constante y otro variable y proporcional al producto kilométrico bruto. El término constante y el coeficiente del variable se fijarán por el Ministerio... etc.»

Había, pues, *dos* totales de gastos; el de los gastos reales y el deducido de la fórmula. Siendo el beneficio la diferencia entre los ingresos y los gastos, como había dos gastos, había dos diferencias; o sea, un beneficio verdadero y otro falso. Este era el *legal*, y sobre él calculaba el Estado el interés que suponía percibido por el concesionario; pero el concesionario percibía el verdadero y no el supuesto. Por donde el 5 por 100 de falso beneficio podía quedar reducido al 4, al 2, a lo que fuera el verdadero. ¿Era ésta la garantía de interés? ¿Esta la seguridad del lucro racional» de que hablaba enfáticamente Villanueva?

Entre distraído y desdenoso oyó el ahorro nacional la pedantesca logomaquia de la fórmula; proporciones, términos algebraicos, constantes y variables, coeficientes... ¡bah!, cepos para cazar topos, murmuró; y apoyando cautelosamente las manos en los bolsillos, aprató el paso y siguió su camino. Mientras, aquel expreso donde el Gobierno hacía viajar al anhelo ferroviario español, quedaba clavado en firme sobre la vía. Para eso era la fórmula *Westinghouse*.

Con franqueza, llameza y aspereza catalanas lo decía un senador regionalista replicando a un otro castellano que confesaba «tener atravesados los secundarios». «¿Que cómo no encuentra quien lo toza el interés? Pues muy sencillo: porque no hay tal garantía; porque se habla de garantía de interés y esto es sólo un *señuelo* con el que se puede engañar a mucha gente; pero en realidad no hay tal garantía; porque las leyes de ferrocarriles secundarios son un engaño... unas bambollos de jabón... una ficción más en este régimen de ficciones en que vivimos en España» (1).

No, no eran culpas nuestras el fracaso de

la gestión y la muerte del ideal. No eran tampoco imputables a la intención y espíritu de las leyes. Pero en el seno de éstas reinan encarnizadamente dos principios: el liberal y el estatal. ¿Quién ha de construir los ferrocarriles, los particulares o el Estado? Impotentes los adeptos de la escuela estatal para, en lucha abierta y cara a cara, adueñarse de la ley, tenían, sin embargo, la astucia precisa para filtrarse solapadamente en ella, deslizarse en la trama del articulado, sembrando trabas y fricciones que hacían imposible la marcha, esterilizando la garantía de interés. ¿No los construía el Estado? ¿Que no se construyeran. Libre de estos frenos, el principio de la garantía de interés, sinceramente, honradamente administrado hubiera realizado la red complementaria de los ferrocarriles de España. Y la hubiera realizado quince años, veinte años antes. ¡Ah!, y hubiera costado muchos millones menos de los que habrá de costar quince años, veinte años más tarde.

Persuadidos, pues, de la esterilidad de los esfuerzos, extinguidas las esperanzas, abandonamos el empeño, tras trece años de fracasos.

Moría el buen caballero D. José María Fernández (octubre del 14), seguido de cerca por su hijo D. José Manuel, que le había sucedido como tesorero de la Sociedad y que apenas tuvo tiempo por varios años el secretario a una ciudad vecina. No volvió a reunirse el Consejo.

Sobrevino la tragedia horrible de la Gran Guerra; sobre las tierras de Europa y los mares del mundo tendió sus negras alas el espectro del exterminio; por todas partes sangrientas hecatombas, resplandores de incendio, pueblos arrasados, revoluciones flotando sobre lagos de sangre, troncos hundidos y reinos desgarrados. Después, como triste escuela, la Economía y la Moral del mundo sacudidas, trastornadas, deshechas... ¿Quién podría hablar de obras de paz y progreso en este caos tenebroso de ruinas y barbarie? Olvidamos todos el frustrado ideal ¡V. S.!» Aquello había concluido totalmente, definitivamente.

(1) Garriga y Masó: *Diario de Sesiones*, 7 Julio de 1916.

SEGUNDA PARTE

El cuatrienio final

I

EL EXPEDIENTE I SPECIAL

J. V. S.

7

RESURRECCIÓN

Buscando un camino.—Martes, 13. The right man in the right place.—*Quien da, bien vende, si no es ruin el que prende. ¿Levántate y anda?...*

En el saloncillo del casino, donde al amor de la lumbre tan calurosas batallas se reñían sobre cien temas diversos—señaladamente los que el reglamento vedaba—departían perezosamente dos amigos aquella tarde de otoño. Reclinado en su butacón murmuraba el uno, como proyección externa de íntimo soliloquio: «Pues yo le tengo pedidos cinco mil duros para mi Carriola, ya veremos.—*Today, probéal!*, masculó el otro distraidamente, sin alzar del suelo la vista ni interrumpir su lento deambular a lo largo de las estancia, «Yo tengo que sacarle... y no sé cómo... 30 millones de pesetas...»—«Cristiano...», comentó el cartujo honorario, temblando por la razón de su amigo (1). Pronto el diálogo languideció. Era notorio que no vibraban sintónicamente los cerebros: cada loco rumiaba su tema.

Por la señal de sus obsesiones respectivas puede haber conocido un lector contemporáneo a entrambos interlocutores: al romántico pregonero del derruido y saqueado monasterio del silencio, por el que tuvo cariños y desvelos sin correspondencia, y al viejo secretario del más que muerto y olvidado ferrocarril serrano.

Mal resignado éste con tales muerte y olvido, la fulminante exaltación de un jerezano hasta la más alta cima del Poder, soplabla sobre el rescoldo no bien extinguido de un anhelo truncado, algo así como un amor sin fortuna de la pasada juventud. Desde el altozano solitario en que políticamente vivía, había visitado la inundación y contemplado cómo, rompiendo los diques nuevos—con tanto sacrificio levantados—, el turbio oleaje del torrente iba a derramarse sobre la madre vieja. No sabía el por qué cauce correrían íntimamente las aguas. Pero, entretanto, el victorioso caudillo jere-

zano había entrado triunfalmente en los dominios de la Historia. Cuajaba el Poder entre sus manos. Y... ¿qué poder! Tal vez se acercaba la hora propicia para que los amigos del ferrocarril corrieran presurosos hacia el sepulcro malagueño y gritasen al ideal muerto: *Levántate y anda.*

Vacilaba, no obstante, el secretario. Si—como sus creadores proclamaban—iba la situación a ser pasajera, ¿a qué bueno escandalizar con el estruendo de un redoble, llamando a reagruparse al pie de la bandera a aquellos voluntarios que las derrotas y el correr de los días dispersaran? Pero... ¿y si se perdía la ocasión? Supo que allá en Carriola—aun no corrido el mes del cataclismo—caminaba a marchas forzadas un proyecto de línea cántabrolevantina. Procuró inquirir en la *Montaña* y en la Corte. ¿No podríamos seguir la senda que allí siguieran? ¿La misma Compañía, ¿por qué no había de hacer nuestro ferrocarril?

Desde Santander le dijeron en los primeros días de noviembre que el ferrocarril *Ontaneda-Burgos-Soria-Cabatayud* lo intentaba una Sociedad Inglesa al amparo de la legislación de secundarios; que esta Compañía tenía ya situados en España 300 millones; que exigía que la garantía cubriese el 5 por 100 de interés anual durante noventa y nueve años, a 348 millones, o sea a *pesetas 839 000* de cada uno de los 415 kilómetros del trazado.

«Por usted y por Jerez», le contestaba desde Madrid, brindando su eficientísima colaboración, un gran jerezano; luego, en la serie de una copiosa correspondencia, iba diseñando los alfileres del tortuoso sendero por donde serpenteaba trabajosamente el Santander-Mediterráneo. Un día aparecía amparado por su valor estratégico, como segunda línea de defensa, al otro, repudiado por su inflación. Tan pronto corría el rumor de dictámenes contrarios, como se oía una voz de ignorada procedencia anunciando jactanciosamente: «El ferrocarril se hará con los informes o contra los informes. En un momento la gestión sucumbe; en el siguiente se incorpora y marcha, aunque con grandes resistencias y éxito dudosos».

Pero entre los datos y noticias apunta este consejo: «No confíe usted demasiado en el colgar del gancho de Santander nuestro ferrocarril serrano.» Y este otro: «En el párrafo 3.º, artículo único, capítulo 21, del presupuesto de Fomento hay 3 millones no invertidos para construcción de ferrocarriles *por el Estado*. Siguiendo atentamente las oportunidades, quizá convenga intentar algo en este camino. Es posible que si se consiguiera, anduvieran las obras más despacio de lo conveniente; pero, al cabo, más valdría que esperar otros veinte años con el proyecto

(1) Recordará el lector que el presupuesto de Gallegos era de 18 millones. Esta cifra, obediente a la ley, va creciendo y multiplicándose con el transcurso de los días. Lo verá quien leyere.

seguramente dará como inmediato resultado la Real orden para el estudio de la línea con *vía ancha*. «La Sociedad que solicitó la concesión debe presentar una instancia al secretario de Fomento manifestando que desiste de la petición, cediendo gratuitamente al Gobierno el proyecto y poniendo a su disposición todos los planos, trabajos y antecedentes que posee, tanto para la solución de *vía estrecha* como de *vía ancha*.»

¿Desistirse? ¿Donar? Precisaba la autorización de la *Junta general*. En sesión subsidiaria se obtuvo el 15 de marzo. Votaban cincuenta y seis accionistas con 405 acciones. En la presidencia, el marqués de Villamarta, alcalde de Jerez. Transcribiendo algunos fragmentos de la «Manifestación» del Consejo y del expuesto sometido a la Junta, quedará el lector en posesión de todos los datos para juzgar los acuerdos, sus motivos y consecuencias.

«Dos palabras. Escritas, para que consten siempre. Aspiran a fijar claramente la opinión del Consejo y sus motivos. La Sociedad que hace veintitrés años nos confió la gestión del ferrocarril, nació como una Sociedad popular: acciones de a 50 pesetas, 700 suscriptores, pago en cuatro plazos...; bastan estas cifras para probar aquel carácter. Si tuvo forma, nada más que *forma*, sino porque no fue porque buscara el lucro, sino porque creyó que así se creaba un organismo permanente, el Consejo de Administración, siempre vigilante, siempre atalajándolas. Así ha sido, en efecto; la experiencia confirmó la previsión. Si el buen éxito no acompañó al esfuerzo, culpése a la insuficiencia de las leyes, o, tal vez mejor, a la enorme magnitud de la obra, para cuya gestación no son muchos veinte años.»

«Dice después que la subida del Directorio no podía ser desaprovechada. Discretamente se insinúan los consejos de Madrid que el lector conoce, preliminares de la *construcción por el Estado*, y a continuación comenta: «Por el Estado! Esta solución estaba totalmente excluida de nuestras más ambiciosas previsiones; buscábamos una empresa ferrocarrilera; si ahora construye y construye el nuestro, bien podemos reputar esta opinión como singular y extraordinaria. Laizable a la *cesión* y desistimiento que se solicitó, estuviera en sus atribuciones que se solidificó hablar de las pobres 50 pesetas de la acción, cuando lo que está en el telar es la prosperidad de Jerez y de veinte pueblos

de la comarca. No hay ni uno entre los accionistas, ni uno que frente a tan altos intereses discuta ni regatee la mezquindad de unas pesetas; pero si hubiera alguno amigo de echar sacrificio es mínimo y su balance no se altera: aunque la Sociedad ofrece noblemente todo lo que tiene, el accionista, en rigor, no da nada, porque es nada la acción que nadie compra, y es menos que nada el ilusorio derecho de una concesión que nunca se tuvo.»

En el «Expuesto» se anunciaban breves observaciones y modestos ofrecimientos. Y decía: «Son dos las observaciones complementarias: refiérense a la *entidad constructora* y a la *anchura de la vía*. En cuanto a la primera, para declarar que, a pesar de la forma alternativa de nuestra petición de 12 de diciembre, ni teníamos entonces fe, ni la tenemos ahora, en solución alguna que no sea la *construcción por el Estado*. Veinte años de amargas experiencias, fracasando siempre en la busca de Compañías constructoras españolas o extranjeras, abonan nuestro escepticismo. El capital particular es medroso; los negocios ferroviarios, inciertos, ineficaz la protección de las leyes. Once mil kilómetros de ferrocarriles secundarios y estratégicos hay presentados en el Ministerio de Fomento, según oímos años hace a cierto orador senatorial... ¿Cuántos han encontrado dinero...? Acaso ninguno.»

La *anchura de la vía* quedaba en aquel expuesto íntegramente sometida a la resolución del Estado; idéntica misión hacemos ahora expresamente; mas séanos lícito manifestar que si la Sociedad hizo, bien a su pesar, un proyecto de *vía de un metro*, fue solamente por acoplar su estudio de *vía ancha* a una ley que aparentaba ofrecer ciertas ventajas a las líneas estrechas, pero con la firme convicción de que la línea que aspire a unir otras dos de *vía normal* ha de ser de *vía normal*, so pena de complicar la explotación con enojosos y perjudiciales transbordos de viajeros y mercancías. El notorio interés estratégico de esta línea nos suministraría el argumento decisivo a favor del ancho normal; pero la más elemental discreción aconseja silenciarlo; dirigimos nuestros razonamientos sin autoridad a quien en esta materia tiene tanta su competencia y su patriotismo harían nuestras palabras ofensas e impertinentes.

Dos son también los *ofrecimientos*: tienen relación con los *estudios* realizados a costa de la Sociedad y con la *concesión* por ella misma solicitada; y sobre esto nada se decía en nuestro expuesto de 12 de diciembre. Hemos pensado después que si el Estado decide construir, habrá de comenzar por hacer los estudios de campo y gabinete sobre un largo centenar de kilómetros: trabajos, dila-

ciones y gastos innecesarios. La Sociedad, que jamás pensó en lucrar de sus proyectos, puede facilitar y abreviar la *obra del Estado*, ofreciendo a éste los estudios de que es propietaria y constituyen su único capital. Además, en 2 de junio de 1911 la Sociedad solicitó la *concesión* de esta línea, de esta peti-

Queda anticipado. Los amigos del ferrocarril irán a Málaga para desenterrar el proyecto al conjuero de levantate y andas. Euron, efectivamente, al comenzar este período y... el muchas veces penoso servicio de la verdad obliga al historiador a registrar aquí un episodio inesperado y pintoresco. El pro-



D. Pedro M. González Quijano, académico de la Real de Ciencias, profesor de la Escuela de Caminos, incansable cooperador de la gestión pro ferrocarril «J. V. 8»

ción podrían derivarse tal vez algunos derechos, o tal vez estén ya caducados; pero aun en este caso, la declaración de caducidad es la consecuencia última de un expediente largo. Podemos abreviar trámites y suprimir obstáculos, si renunciamos a esos derechos más o menos eventuales. La Sociedad debe hacerlo y lo hace en este momento» (1).

(1) Libro de actas págs., 181 a 184.

yecto no estaba. Vanamente se esforzaron los ingenieros en la busca y captura. En lugar de los estudios tuvimos que contentarnos, al fin, con una explicación: «Se habían traspapelado.»

Si *traspapelarse* es ocultarse un papel entre otros, no era muy improbable la contingencia; el lector del capítulo 3 de esta Memoria sabe bien en lo que consistía nuestro proyecto: 30 kilogramos de fibras y papeles en sus pastas y carpetas, que, apilados cuida-

dosamente, formaban un bloque de 40 por 35 por 30 centímetros, podían, al menor descuido... traspapelarse, como un papel de fumar. Nunca más volvimos a saber nada de este singular extravío, página dorada de nuestra celosa administración. Habíamos, pues, lanzado nuestro elevatante y andas ante un sepulcro vacío. Por fortuna no fué el proyecto de vía estrecha el que al final anduvo, sino el de vía normal, que guardaba *Diez Vergara*. Pero ¿quién había tenido interés en... levantar aquel muerto?

8

DE LA CECA A LA MECA

Migajas de un epistolario.—Un viaje más, con el proyecto a cuestas.—El trámite penúltimo y el último consejo.—Hosanna: «Balance zumarío y envío cordial».

Lo que seguramente vamos a hacer es el ferrocarril de la Sierra, pronosticaba el marqués de Estella a unos paisanos que le visitaban en aquellos días. ¡Vives lo reclama sin cesar, por su gran importancia estratégica.

El noticiario particular iba diariamente confirmando el lisonjero augurio. ¡No faltaba más, siendo quien era el arispece! Enero 20: «Las indicaciones para estudiar la conveniencia de que el Estado construya nuestro ferrocarril han partido del nuevo subsecretario, para resolver la necesidad estratégica de unir los arsenales de Carraca y Cartagena con una línea algo apartada de la costa. Esto se conseguiría si el Estado construyese los ferrocarriles secundarios de Tótana a Mazarrón y Jerez a Setenil, que Lorca y las líneas de Alcantarillas de «Sevilla-Cádiz» y «Bobadilla-Algeciras». Febrero 25: «Como usted sabe, en Real de Guerra y Marina; éste contestó ya favorablemente, pero el primero, todavía no. ¿Podría moverse un poco allí? No sabía el movimiento estratégico que solicitaba. El Estado Mayor Central de la Armada funcionaba. Pero el organismo cuyo dictamen sin dificultad, en Guerra era nada menos que la Junta Nacional de Defensa del Reino; el Rey la presidia; la integraban, con los capitanes generales de mar y tierra, los ex jefes de Gobierno. Maura, Alhucemas, Sánchez Guerra, Laros, es decir, reunirlos en junta. Aguardando mesiánicamente el advenimiento de la Junta imposible, el río de los expedientes

se empantanaba; en el pantano, el nuestro. Al fin se decretó la *suspensión* de la J. N. D. R.; sus atribuciones pasaron al Directorio. Y los anhelos del corresponsal fueron inmediatamente bien servidos.)

Marzo 17: «Hablé el sábado con el jefe de la Sección de Ferrocarriles y con el director general de Obras públicas; están muy interesados en la construcción de nuestra línea. Defendi la vía ancha y me aseguraron que en este sentido habrán informado al Sr. Vives... La tramitación es la siguiente: Para lograr consignación en el presupuesto de Fomento precisa la inclusión entre las obras a ejecutar por el Estado. Para esto se necesitan los siguientes informes favorables: Junta Nacional de Defensa del Reino, Estado Mayor central de la Armada, Dirección general de Obras públicas, Consejo Superior de Ferrocarriles, Consejo de Obras públicas, Divisiones de Ferrocarriles a quienes afecta la línea, Consejo de Estado, Consejo de ministros...»

«En la actualidad han informado favorablemente Marina y Guerra; el sábado dejé preparado el oficio remitiendo el expediente a la Jefatura de Construcciones del Centro y Sur de España...» Marzo 23: «Recibí el expuesto con la donación y el desistimiento, y al día siguiente los entregué al subsecretario...» Marzo 31: «Adjunta va la Real orden de aceptación de los estudios; es provisional porque está condicionada por la construcción a cargo del Estado, la cual sigue su tramitación, pero en buena marcha. El proyecto debe venir a Madrid a la Jefatura.» Abril 5: «Ya han informado favorablemente las Divisiones tercera y cuarta; la tercera por lo que se refiere a Totana-Mazarrón y la cuarta por lo que respecta al nuestro. Anteayer se dictó Real orden ordenando la confrontación del proyecto donado. El expediente se va a enviar al Consejo Superior de Ferrocarriles.» Abril 21: «Recibidas sus tres cartas... ¿Cree el lector que los corresponsales del secretario vivían a media correspondencia?... sus tres cartas. No hay por ahora motivo de alarma. Todos esos proyectos de ferrocarriles que desenfrenadamente se han lanzado a luz no tienen ninguna probabilidad de ejecución. El nuestro podrá adelantarse a todos. De cierto proyecto de que usted me habla sólo han llegado al Ministerio telegramas a granel de la región interesada, sin más eficacia que la de aumentar la recaudación por ese concepto. Le escribo para tranquilizarle. Si notara algún síntoma alarmante, avisarle; pero hoy todo parece viento en popa.»

Para hacer entrega del proyecto y realizar las últimas gestiones marchó a la Corte

una Comisión del Consejo (1). Puntual cuenta de sus pasos y pensamientos una narración contemporánea, bajo el título de *Treinta horas en Madrid*. Desde la estación—dice—y sin sacudirse el polvo del camino, marchó la Comisión a las oficinas de la Jefatura de Estudios y Construcción de Ferrocarriles del Centro y Sur de España para entregar el proyecto. Es éste bastante voluminoso e iba encerrado en la artística caja de caoba que lo guarda hace veinte años.

Fué hecha la entrega a los ingenieros de la Jefatura, que, previamente advertidos del viaje, esperaban en la Comisión. Tuvo ésta la satisfacción de escuchar frases lisonjeras para el proyecto y para el rasgo generoso de la Sociedad cediendo los estudios al Estado; pero allí mismo se vió desagradablemente sorprendida: el ingeniero ante quien la entrega se verificaba es también vicepresidente del Consejo Superior Ferroviario y... era criterio—decía—predominante en el Consejo el establecer y fijar un plan de prioridad, clasificar y numerar los incontables proyectos de ferrocarriles españoles y luego irlos construyendo por el orden riguroso preestablecido... Justamente aquella mañana—añadió—media hora después iba a celebrar reunión el grupo del Consejo conocido con el nombre de *Representación del Patrimonio del Estado en los ferrocarriles*, para dictaminar acerca de este tema; y por la tarde, el pleno, para resolver sobre el dictamen. El ingeniero que daba estos informes se despedía de la Comisión para acudir a la sesión matinal, y la Comisión quedaba perpleja y vacilante ante la incógnita imprevista. ¿Proseguiría el criterio cerrado? Si prosperaba, ¿no habría que renunciar al ferrocarril?

Duró la duda poco; dos horas más tarde, un jerezano ilustre, el Sr. González Quijano, llegó al hotel con la grata nueva de que el dictamen del «Grupo» no cerraba la puerta a la esperanza; y aquella tarde el director general de Obras públicas, a quien los comisionados visitaron, presentados por el mismo sabio ingeniero, anticipó que el Pleno votaría en la sesión vespertina favorablemente a la línea Jerez a Setenil. Y así ocurrió.

No interesa al lector seguir paso a paso los de la Comisión. Pero hay dos momentos de alto y vivo interés, los cuales quisieramos ofrecerle con la obligada brevedad, pero con escrupulosa exactitud; porque está en la primera la promesa rotunda de quien puede prometer y cumplir, la consagración definitiva del triunfo de nuestro ferrocarril; y está en la segunda la explicación sencilla

de los patrióticos motivos de nuestra victoria.

Un telegrama del Sr. Díez había prevenido al Presidente del Directorio del viaje de una audiencia de dos minutos. El teléfono del hotel primeramente y una cariñosa tarnerosidad del hombre abrumado por las angustias del tiempo, anunciaron a los comisionados que el general los recibiría entre las doce y las dos. Aguardaban muchos en la antecámara cuando, a las doce en punto, llegó la Comisión jerezana; pero el Presidente estaba en el Palacio. Una hora después se supo que había llegado, e inmediatamente pasó Jerez al salón en que despaacha el Presidente del Directorio.

Es imposible reproducir aquel torrente de palabras con que el general, sin dejar un instante la enojosa tarea de firmar el enorme montón de papeles que están sobre su mesa, habló a los comisionados de todos los intereses jerezanos con locuacidad vertiginosa, con agilidad desconcertante. Y sus primeras palabras fueron, próximamente, éstas: *Pero, ¿cómo... os ibais esta noche sin venir a darme un abrazo?... ¿Y a qué venís?... ¿Por el ferrocarril?... Pero si eso está hecho... El Directorio lo aprobó hace tiempo... (1). ¿No habéis visto a Vives? No hay que ocuparse de eso; el ferrocarril es cosa acordada. Y luego, siempre firmando, tomando rápidamente la mirada del papel a los interlocutores y de éstos a aquél, habló del puente de la Florida, del Catastro, del Marco «Jerez», de los corchos y los Tratados con Portugal, de los canales del Pantano, de los precios del trigo, preguntó por la situación de los sembrados... Alzándose después dió un abrazo a los jerezanos, terminando la entrevista como la había comenzado: *Id tranquilos; el ferrocarril está acordado. Ved a Vives.**

Había que visitar al general Vives, subsecretario de Fomento, al cual el día anterior pretendió ver la Comisión, sin lograrlo, por hallarse en reunión del Directorio. Por un teléfono de Guerra se solicitó la audiencia; el subsecretario la otorgó para antes de las dos o para después de las seis. Era la una y media; diez minutos después la Comisión se hallaba en Fomento y ante el general Vives, presentándose a sí misma, a falta de mejor introductor. No era tampoco necesario; el subsecretario de Fomento es un hombre inteligente, afable, sencillo, y habló ante los comisionados con perfecto conocimiento del asunto. No había que agradecer

(1) Díez, Martel y Sáiz de Bustamante.

(1) Sin duda en funciones de J. N. D. R.

nada, decía; la obra no era de favor, sino de justicia; más aun: de necesidad para la defensa nacional; había que ligar las bases navales Carraca-Cartagena. «El año 20 era yo —añadía— jefe de los ferrocarriles militares españoles, y ya entonces, cuando no era posible barruntar el Directorio, informé al Estado Mayor de la necesidad imperiosa de construir este ferrocarril; más tarde fui destinado a Cartagena, y desde aquel cargo reiteré mi propuesta, que hoy cuenta con el fervoroso asentimiento de la Marina. Llegado ahora a este Ministerio, ¿cómo no había yo de trabajar con entusiasmo por la realización de un proyecto con el que estoy encariñado desde aquellos días en que no cruzaba por mi mente la idea de regir este Centro ministerial...?»

Para terminar. La Comisión que presidía el benemérito jerezano D. Francisco L. Díez ha estado en Madrid treinta horas. Y viene convencida de que en estos días del auto, del tele, del Meiro y del taxi, en los que, por aprovechar el tiempo, hasta las palabras se parten por la mitad, quizá no es posible aprovecharle más de lo que ella lo aprovechó. Bien puede estar satisfecha —yo creo firmemente que lo está— de haber cumplido su deber. (Guadalete, 15-11-24. — A. S. de B.)

Nos acercamos rápidamente a la meta. Las últimas migajas del epistolario de este período registran los trámites postreros. Mayo 6: «Se aprobó al fin el micrófono del Consejo de Obras públicas. Creo que en esta semana lo sacaré para el Ministerio, donde M. y M. no espera otra cosa y al Consejo de Estado. En fin, el asunto va bien, y en el tiempo que le falta para quedar resuelto no es de temer ya que se descarrile...» Mayo 23: «Por fin ayer salió para el Consejo de Estado, como ya sabrá por el telegrama carril de la Alpujarra con su secuela San Fernando-Málaga pueda ya perjudicarnos...» Dejamos, pues, el expediente, nutrido con sus ocho dictámenes favorables, caminando sobre el penúltimo trámite, y digamos algo de lo que narra el acta del último (?) consejo de la Sociedad de «Estudios» (1).

Fue esto el 27 de junio. Se habló del viaje de los conserjeros a Sevilla para saludar al Presidente del Directorio y recibir de sus manos la última resolución acerca del fer-

carril. Así se le había anunciado en telegrama que él contestó inmediatamente. Es de notar que se le dijo «la última» porque, dictaminado favorablemente el asunto por múltiples organismos y «anunciado para uno de aquellos días el informe del pleno del Consejo de Estado, no faltaba para la conclusión del expediente más que el Real decreto ordenando la construcción por el Estado. Este Real decreto es el que de modo indirecto solicitaba el telegrama. Fue difícil cambiar con el Presidente más de las cuatro palabras de una salutación, rodeado como siempre estuvo de una muchedumbre imponente. «Ni vista la dificultad, dice el libro, se hizo lincaipé en la entrevista, ya que el general había de pasar el día siguiente en Jerez.»

En la Casa Consistorial tuvo lugar, en efecto, al siguiente día, una recepción en honor del jerezano predilecto. «Entró en dicho solemne acto el Consejo al frente de muy nutridas comisiones de los pueblos interesados en el ferrocarril, los cuales habían sido previamente invitados. Hallábanse presentes los alcaldes de Arcos, Villamartín y Algodonales, y representados el de Montellano y fuerzas vivas de Olvera, que interesaron serlo por el Consejo. El conserjero Sr. Martel, a quien previamente se había confiado esta misión, presentó a las representaciones de los pueblos, las cuales —dijo— se apresuraban a rendir el sincero homenaje de su agradecimiento al Presidente por la protección que había dispensado al proyecto del ferrocarril. A lo cual, tomando inmediatamente la palabra, replicó el general que, estimando mucho aquellas manifestaciones y siendo cierto que la construcción de la línea podía considerarse una realidad, tenía, sin embargo, que decir que a él no había nada que agradecerle, puesto que el ferrocarril se construía por razón de su alto interés estratégico y por haber sido reclamado por el Estado Mayor Central.»

El Sr. Díez —añade el acta— dijo que en diferentes ocasiones, después de ese acto, el general le dio reiteradamente las mismas seguridades, insistiendo en que la realización del proyecto se debía exclusivamente al interés militar de la línea como unión de las bases navales.»

Puso el colofón el secretario, diciendo que «puesto que esta reunión sería la última, consideraba de justicia hacer constar la gratitud del Consejo hacia el ilustre ingeniero señor González Quijano, que tan asiduamente se había trabajado para favorecer y acelerar la marcha del expediente por los centros que hasta ahora habían distaminado. Ello constaba de aquel montón de cartas que estaban sobre la mesa dirigidas al que habla en los seis meses de tramitación, conteniendo noti-

cias, advertencias y consejos. Por unanimidad se aprobó la propuesta del secretario.»

El cual, tomando desde lo alto la mirada al áspero camino recorrido, escribió unas cuartillas en vísperas de la victoria. Había en ellas la alegre emoción del triunfo, la justiciera mención de los cooperadores y tal cual ráfaga fugitiva de amargura producida por la frialdad y la incomprensión del medio. Y decía:

«HOSANNA

*Mes arrivés-neuve
me devront cet ombage.*

En la alborada del siglo unos cuantos buenos ciudadanos —al frente el caballeroso marqués de Bonanza— resucitaron en la Cámara de Comercio, entidad esta que hizo por el Jerez de ayer y de mañana más de lo que las gentes creen; es que los hombres ven a ratos las cosas, pero jamás las causas. Tres artistas de afición (1) pintaron —entre deciros alegres y risas juveniles y copas de olorosos viejos— líneas, colores y letras sobre enorme lienzo, que aun pende de los muros de la sala de actos, y en él, dentro de artística cartela, pueden leer los que sepan. Carretera de Jerez a Cortes, Pantano del Guadalete. Ferrocarril de Jerez a Villamartín y Sotillo. Los tres sueños de Gallegos, el ingeniero de las fantasías; sin amigos, dinero ni influencias para realizarlas; a solas con los delirios de un cerebro inflamado en el amor de Jerez, de su Jerez, que él llevaba —como Unamuno diría— en el cogollo del corazón... Pero en la Cámara reconstituida también había soñadores. Y aquella cartela fue como su bandera de combate.

Veinticinco años después, la carretera está terminada. El pantano está hecho; para rendir sus frutos sólo le falta pasar por el fracaso. Los heroicos afanes de un filántropo insigne (modelo de bondad y espejo de ciudadanos), las concepciones milagrosas de un grupo de sabios ingenieros, no podrán impedirlo: hay una realidad jurídica, aplastante, invencible. Está escrito; escrito desde antes de comenzar la obra, por la misma mano que lo escribe ahora: «Hacer un gran pantano en la tierra clásica del latifundio, sin fragmentar ni colonizar la zona, es malrotar el caudal de España sin más resultado que echar el agua a

(1) Joaquín Escudero, Salvador Díaz Delgado y José Domate.

la mar por otros cauces que el río.» Después de fracasar, resurgir aleccionados; el hombre no aprende a andar más que cayendo. Y al resurgir —cómo no!— el pantano será fuente de perenne riqueza para Jerez y para la Patria.

Pero el ferrocarril anduvo más despacio; al fin, ferrocarril español; ¿cómo hincar empresas sin tener los «estudios»? ¿Cómo hacer los estudios sin tener dinero? ¿Podemos hacer de puerta limosa para hacerlos; y se formó la Sociedad para crear un organismo permanente que velase por la idea. No hay espacio aquí para narrar las vicisitudes, el cambiar de las leyes, las gestiones sin éxito, la agria soledad en que vivimos cinco lustros, olvidados de todos, naufragos en este mar sombrío de incomprensiones y egoísmos. Pero al fin también parece que el ferrocarril. La pluma salta entre los dedos, afanosa de escribir la frase rotunda: todo impulsa hacia ella: la utilidad de la línea, la defensa nacional, la opinión de los técnicos, las promesas de los gobernantes... sí, sí, seguro: ¡el ferrocarril es un hecho!, si lo previstos no lo descarrila.

Si el ferrocarril se hace, los pueblos deberán gratitud a Jerez, que trabajó por ellos más que ellos. Y Jerez a un puñado de sus hombres; al jerezano histórico que desde las cimas del Poder responde con la palabra decisiva al clamor de una comarca deparrada; a los que, con raro tesón, han perennado veintitrés años trincados a la bandera, laborando en silencio, sin provecho ni gloria; y, en fin, a aquel ingeniero iluso... el que soñó los sueños que luego fueron realidades.

¡El! Viejo amigo, compañero de largas jornadas en este triste viaje de la vida, el viaje acabat... Pero la labor está hecha. La bandera que unos pocos izamos en los albores del siglo flama victoriosa en las cumbres del buen éxito. Nuestro Jerez será grande; su ferrocarril le hará metrópoli de una comarca floreciente; su pantano poblará la desierta campiña con 20 000 huertanos felices. Hemos plantado un arbolito —dijimos, como el poeta— cuya sombra no disfrutaremos. ¿Qué importa! Otros la distrutan. Ellos no se preguntarán a quién la deben; ¿qué importa! es la ley; unos para otros y todos para la Humanidad... (¿Quién inventó la rueda?, inquiría una vez Eche-garay; a nadie le importa; y, sin embargo, si suprimes la rueda, hundes el mundo en la barbarie. ¡Viejo camarada!, estrecha esta

(1) Páginas 190, 91 y 92.

mano y di conmigo: Bienaventurados los que cruzan la vida haciendo aquel bien que nadie agradece; porque en la alivia alegría de hacerlo sin recompensa está la mejor recompensa.

9

EL CAPITULO INVEROSIMIL

En barrena.—Una «Notas aguda.—Del Poder y el Azar.—El descarrilamiento.

Cumplamos el enojoso deber de escribir la página increíble. Sabe bien el bondadoso lector que esta Memoria—libro insustancial y monótono por desmaña del escritor y parvedad del tema—es, a pesar de sus macas, una historia verídica y sincera. Precisa, sin embargo, renovar el juramento de decir verdad; pues, aun con el delante, maliciarán algunos que lo que vamos a narrar no es más que una fábula: tosa intriguera de cuentista para producir el cosquilleo de una inquietud y alimentar el interés de un relato sin él.

Porque si hay certidumbres en la Tierra, ninguna como la nuestra: una convicción plena, bien fundada, incommovible, indestructible. El ferrocarril J. V. S. no era el interés local o el capricho de campariño, había sido reclamado por el subsecretario de Fomento en funciones de ministro de la Corona; este ministro era un general de Ingenieros militares, autoridad singular en comunicaciones estratégicas. Dictaminó a favor el Directorio... el Directorio en funciones de Junta Nacional de Defensa del Reino. Informaron después, siempre a favor (como miembros de ocho Cuerpos consultivos) más de un centenar de especialistas, marinos, militares e ingenieros civiles. ¿Faltaba algo? También teníamos el salvo que faltaba: la voluntad cuasosoberana del general Primo de Rivera. El nos dijo en Madrid: El ferrocarril es un hecho. Un hecho, proclamó solemnemente ante las representaciones de los pueblos en la Casa de la Ciudad... Bueno: pues... vaya de una vez. El expediente, especial J. V. S. naufragó de improviso, totalmente, definitivamente, sin que quedara flotando la más leve esperanza de salvamento.

Haremos gracia de los detalles del siniestro: la coronazón del vidente que, acuciado por extraña televisión, vaticinó al Presidente de Estado, antes del riesgo del Conquistador, «Cortez», oyendo una palabra trágica, incomparable, serviliza González Quijano, al avizorar en el remoto horizonte una mubeclla sobre el proyecto de dictamen;

las angustiosas demandas de auxilio lanzadas por nuestro D. Francisco en la hora de la tribulación. Transcribiremos—y ello basta—cierta nota que trajo el vendaval a manos de Díez; era, como tantas otras, fidedigna aunque misteriosa, anónima y mecanográfica, que a todos estos embozos obligaba el miedo a la veda de datos de las oficinas públicas. Y decía:

«En 5 del actual ha tenido entrada en el Ministerio de Fomento el informe emitido por el Consejo de Estado en pleno, con devolución del expediente sobre construcción por el Estado de los ferrocarriles secundarios incluidos en plan, de Jerez a Setenil y de Totana a Mazarrón. En el referido informe, en trámite de resolución y despacho, se proponen como conclusiones las dos siguientes: 1.ª Que si bien con cargo al crédito del capítulo 21, artículo único, concepto 3.º del presupuesto vigente de Fomento, no debe autorizarse la construcción por el Estado de los ferrocarriles de Jerez a Setenil y de Totana a Mazarrón, al Gobierno corresponde apreciar las razones de orden estratégico y alta conveniencia nacional que pudieran aconsejar la rápida construcción de los ferrocarriles expresados; para los cuales, en ese caso, habría de consignarse la oportuna dotación en presupuesto. 2.ª Que debe procederse con toda urgencia a la formación del plan general de ferrocarriles de cuya construcción haya de encargarse el Estado.»

Suavemente, dulcemente, el Consejo entornaba, y no más, la puerta. Cierre hermético fué, sin embargo, para el Gobierno, que no osó traspasar los umbrales. La decisión del Directorio fué esta vez de acuerdo con el Consejo, aunque en discordia con los organismos técnicos y aun con la Junta Nacional de Defensa del Reino. Por los deberes de su cargo vivaba el Presidente en aquellos días por tierras de Africa y seguidamente por la costa cantábrica, Oraba ante el apóstol en la basílica compostelana, mientras acéfalo el Directorio fulminaba el rayo que nos hundió.

Buena ocasión sería ésta—si, en vez de memorialista, fuera filósofo el que narra—para especular un poco sobre la fragilidad de las certezas humanas y sobre el exiguo poder del Poder. El Gran Poder es el Azar. Llegar a la hora o llegar a destiempo es triunfar o es morir. Un momento antes había llegado a toda marcha, sin luces ni silbato, el Santander-Mediterráneo; y a pesar de su proverbial hinchazón y a pesar de que un instante después tuvimos nosotros que parar y retroceder y sucumbir ante la puerta entreabierta. Quizá el paso del gigante que nos precedía, cargado con el fardo de sus informes contrarios, destruyó el camino. O quizá en ninguna relación ambos su

cesos, que la delirante desesperación de nuestro infortunado relacionaba.

Pero allí estaba el hecho. Querían, querían el jefe del Gobierno y el ministro de Fomento hacer nuestro ferrocarril. Podían. Su poder era el mayor que gobernante alguno hubiera tenido o pudiera tener en España. Y el ferrocarril no se hacía. ¿No querían poder lo que querían? ¿No podían querer lo que querían? Era igual. Se devolvió el expediente a su origen, que fué como tenerle por no hecho; ocho meses de labor oscura y perseverante, tiempo malgastado; instancias, escritos, cartas, conferencias, gestiones, viajes... trabajo perdido. El Consejo Superior de Ferrocarriles recibió el encargo de formular un Plan general de Ferrocarriles de España, ¡Iria en el plan nuestro infortunado J. V. S.? Y si iba, ¿con qué carácter? ¿Con qué número en el orden de prelación? Peor que empezar.

El noticiario madrileño decía, entre otras cosas confusas e ininteligibles: «El asunto del ferrocarril lo considero muerto y de muy difícil resurrección.» Y algunas semanas más tarde: «El estudio del Plan sigue sus trámites. No hay que contar con que esté terminado en tres o cuatro meses. Por ahora no se puede hacer nada más que... esperar.»

¡Esperar! No todos saben. Tal vez el ronroneo de los impacientes provocó la publicación de un alegato, narración de hechos para los no informados, lamentación sobre el fracaso, promesa de prosecución, no con la alegría del que corre hacia el triunfo, sino con la sumisión al destino del que camina bajo el látigo de una maldición gitana: «Andarás, andarás y nunca llegarás.» Si gustas, lector, de las impresiones contemporáneas del suceso, lee el alegato; y si no, sáltalo, que en saltarlo poco pierdes.

«EL DESCARRILAMIENTO»

... Sí, sí; el ferrocarril es un hecho... si lo improviso no lo descarrila.

El error de Juan de la Sierra.—Yerras, Juan de la Sierra, yerras y agravias, cuando supones que los que hemos tomado sobre los hombros la pesada cruz de tu ferrocarril sesteamos perezosamente de espaldas a tu afán. Yerras; ni momento de olvido, ni día de reposo; sólo que bajo la consigna *jaire sans dire*. ¡Ah! Vieras tú las innumerables notas del buen caballero y ejemplar patrio D. Francisco Díez a un su pariente de singular poder y valimiento; vieras el centenar de cartas con que el último de los consejeros de la Sociedad de Estudios asaceta a sus mejores amigos de la Corte invocando

el nombre sagrado de Jerez... Vieraslo, te digo, y con mejor justicia juzgarías. Oye, Juan, el sucinto relato que para ti compongo con hechos reales, bartrantos imprecisos y rumores vagos; que así se teje la Historia con lo que se sabe, lo que se infiere, lo que se sueña.

Los ingenieros jerezanos.—Apenas establecida la situación política nacida del hecho militar del 13 de septiembre, dirigimos expuesto al Presidente del Directorio, nuestro insigne paisano,

«No puedo, Juan, referirte, trámite a trámite, los muchos por donde cruzó el expediente, con la adición del nuevo expuesto 15 de marzo y la donación del proyecto, aceptada y agraciada por el Estado en Real orden de 22 del mismo mes. Yo te aseguro que no se dejó de impulsar ni un solo día; y te debo añadir—*quam cuique*—que ésa no fué nuestra obra: obra fué de otros, muy especialmente de tres ingenieros de quienes Jerez podría justamente vanagloriarse. Muchas veces auxilió Castellón, que colaboró hace veinte años en los estudios de nuestro ferrocarril, hoy jefe de Via y Obras en la Compañía del Norte; otras veces, Terrán, el ilustre ex ministro de la Corona y subdirector de M. Z. A., y siempre, siempre, González Quijano, el sabio profesor de la Escuela de Caminos y académico de la Real de Ciencias, el constructor genial de esos maravillosos arcos triunfales alzados, como glorificación de la Ingeniería española, en el sifón de la Junta de los Ríos. Y esto te digo, Juan, no por aquellos hombres, que no han menester ni tu aplauso ni mis alabanzas, sino por ti, porque es bien que sepas los nombres que has de pronunciar con gratitud, y que ellos trabajaron por ti, Juan de la Sierra, y no por quien les rogó, que era, al fin, uno de los más insignificantes ciudadanos de la comarca.

Así plugo a los dioses.—Serpenteando por entre Ministerios, Consejos y Divisiones, llegamos a las postrimerias de junio. Tú y un ciento como tú vinisteis alborozados de los pueblos, ofrendadéis vuestros homenajes al insigne caudillo, escuchasteis su fácil y cálida palabra, y al retornar a vuestros hogares os brincaba en el pecho el corazón rebosante de alegres esperanzas.

Mientras, allí, en Madrid, el expediente llegaba al término del viaje, traspasando el escabroso destallero del Consejo de Estado. Estábamos—al fin!—en la tierra de promisión; tras dictámenes tantos favora,

bles, sólo faltaba una palabra del Directorio, y el hágas del Directorio era, por cien motivos, para nosotros pájaro en mano, realidad incontrovertible, certidumbre absoluta.

... Considera, Juan, cuán fugaces las dichas humanas, cuán deleznales las mejor cimentadas esperanzas. El Directorio—según rigurosa intención que es lícito hacer especulando sobre la marcha ulterior de nuestro proyecto—, el Directorio no pronunció el descontento hágase, sino el insospechado *Desdúlvase a Fomento; formese un plan general de ferrocarriles a construir por el Estado*. Y nuestro expediente murió.

No tuvimos una palabra de protesta, de censura, apenas de queja, y esto no sólo porque, como dijo el poeta, *Son los grandes dolores siempre mudos*, sino porque creímos firmemente que un obstáculo insuperable, totalmente imprevisto, había caído como del cielo en nuestro camino, cerrando el paso a la buena voluntad del Directorio, por actos anteriores conocida; creímos y creemos que su resolución vino impuesta por alguna muy poderosa razón, ante la cual, como ante la Fatalidad, reina y señora del mundo, no quedaba a todos más que inclinarse resignadamente la cabeza. *Ha diis placuit*.

¿Y ahora?—Ahora, el Consejo Superior Ferroviario fragua lentamente el Plan. Alguien inventa un fantástico trazado más interior, más al norte, acaso para suscitar una absurda rivalidad. Aun si triunfamos en esta contienda, las líneas del plan se harán, una tras otra, cuando la caja ferroviaria tenga fondos... ¡Ay, Juan!, cuánta mudanza en tan breve espacio: el año pasado te decía yo mismo enfáticamente: *Si, si, el ferrocarril es un hecho*. Y ahora...

Tramítate con mil trabajos un expediente especial y andas hoy men ligando a la puerta de un plan general en lucha y discordia con cien otros mendigos. ¡Doce mil kilómetros de proyectos forman «colas» hace años en Fomento! Dice un humorista amigo mío que marchábamos vía libre, a toda máquina, y al llegar a las agujas de la estación terminal fuimos lanzados por una vía muerta; y otro de humor más tétrico supone que estamos enterrados en la fosa común, que es el plan, porque nuestro ferrocarril y todos los otros dormirán en el plan el sueño eterno.

Nosotros somos nosotros.—Y murmuras tú: «Años ha que truífamos ferrocarril si hubiéramos aceptado la cooperación de una Banca británica o india, de las que, a favor del cambio y del tiempo, hipotecan por un siglo la miserable hacienda de un país pobre. Y luego podríais haber forjado una Compañía

con careta española, acciones liberadas, Consejo de notables, garantía de interés, presupuesto inflado...» Calla, Juan, de la Sierra, de lirias: todo eso es pura—o impura—cavilación de tu malicia serrana, cuentos tártaros. Acaso alguna vez nos propusieramos. Pero no hay en España quien haga esas cosas; y, aun si lo hubiera, no será entre la gente del ferrocarril «J. V. S.», porque... te lo diré con la frase altiva y despectiva que, con menos razón, escupiera aquel político del antiguo régimen honrado como pocos y soberbio como ninguno. *Nosotros somos... nosotros*.

Dame la mano, Juan.—Adiós, Juan de la Sierra. No desmayes; espera, espera siempre. Viajeros somos del desierto, que peregrinamos por la ansiedad en el alma y la sed en los labios; allá en el horizonte, un ilusorio espejismo nos finge el oasis: verdes praderas, frescas umbrías, cristalinas fuentes. Corremos anhelantes y, al ir a tocarlas con las manos, la ilusión se desvanece; pero más allá otro espejismo se levanta misericordioso y nos alienta a seguir. Alguna vez el oasis será real. Entretanto, yo perdono tus agravios, en gracia de tu desgracia; dame la mano, Juan, de la Sierra, y caminemos juntos por este desierto sin fin hacia el eterno espejismo, perpetuamente renovado y perpetuamente desvanecido.

II

UN PLAN GENERAL DE FERROCARRILES DE ESPAÑA

10

EL ARCO IRIS FERROVIARIO

Nueva ruta.—Pesimismo secundario.—El cuento de nunca acabar: Penencias, secciones, plenos: 15 000 000 000! — Negros y raros, verdes y amarillos. — Morón-Almargen.—¡Avante!—Mirando bajo otro ángulo.

Aspero y largo el sendero que ahora se abre delante de nosotros. Estrecho el portillo de entrada, tal que un hombre solo—el puente—bastaba para obturarlos y cerrar el paso. No era el portazguero devoto de J. V. S., ni se inclinaba reverente ante el brillo marcial de su vestidura estratégica, que acaso él más tenía por disfrace que por propio y natural indumento. Y así, con el primer paso dimos en el primer tropiezo.

Hacia los días últimos de enero del 26, cuando ya llevaba la Penencia sobre seis meses de cribar y cerner el voluminoso montón de las vías férreas proyectadas, necesitadas o apatécidas, no había logrado la muestra más que ser enrollada en las filas, sin esperanza de los ferrocarriles regionales. Y si luego le dieron—no sé si por méritos de lucha, por influencias o por antigüedad—un ascenso, no fué sino a riesgo de pasar definitivamente a la reserva.

No habría en el relato la prometida sinceridad si se disimulara que la actuación de todos los sostenedores de J. V. S. se desenvolvía en la atmósfera neblinosa de un pesimismo resignado. Terán—miembro de la sección de *Planos y Proyectos del Consejo Superior Ferroviario*—nos comunicaba: «Hoy hemos terminado el estudio de la Penencia y te escribo para demostrarte que no he echado en olvido tus desos y la conveniencia de mi pueblo; y si mis gestiones no han dado mejor resultado, ha de atribuirse: a los desfavorables términos en que la cuestión viene planteada. Van ambos ferrocarriles (Jerez-Satenil y Morón-Almargen) en el Plan con carácter de nacionales, esperando los resultados de la *información pública*, para ver cuál de los dos ha de prevalecer.»

Y en otra carta: «Permíteme que te exponga una consideración como vocal de la Sección. Me aterra pensar el cúmulo de instancias e informes que entrarán como resultado de la *información*. ¿Cuánto tiempo habrá de necesitarse para formar el plan definitivo? Aprobado éste, ¿habrá dinero para ejecutarlo? ¿Fracasará también esta nueva tentativa? ¿Temo que así suceda. «Tengo—escriba otra vez—esperanzas de que al fin prosperen las aspiraciones de nuestro pueblo. Aludo en este pronóstico, como ya supondrás, a la inclusión de nuestra línea en el plan, *porque en lo relativo a su construcción... ya concoces mis opiniones*. ¡Ojalá, como buen español, me viera obligado a rectificar!»

Más cruda y directamente, a pesar de su natural mesurado y circunspecto, hablaba Castellón: «Por lo que se refiere al ferrocarril J. V. S. tampoco yo tengo ninguna esperanza de que su construcción llegue a ser una realidad.» Y con humorismo un poco zumbón, decía Quijano: «Esta tarde me han dado la noticia, sin tiempo ya para que la carta alcance el expreso; pensé telegrafiarle; pero me parece mejor escribirle la presente, que, aunque tardará un día más en llegar, todavía llegará antes que se empiece el ferrocarril...»

Como el optimismo ciego, el pesimismo agudo es estéril. Certeza del triunfo y convicción de la derrota son dos caminos opuestos que conducen a la misma inacción. Igual

se cruzan de brazos el que confía y el que desespera: si la victoria es cierta, no es necesario hacer nada, y si es cierto el fracaso, no es inútil hacer. Pero nuestro pesimismo no era un narcótico, sino un estimulante: los grandes obstáculos no fueron motivo para echarnos al surco desplomados, sino ocasión para erguirnos y encresparnos y redoblar los esfuerzos. Sentimientos más fuertes que el destino nos sostenían: el amor a la ciudad y la devoción del deber. Por ellos, frente a los grandes reveses de la fortuna, siempre adversa, lejos de descorazonarnos, tuvimos alientos para gritar: *Sursum corda*.

Un escrítulo de aquellos días comprueba bien este dualismo espiritual: amarga ante los contratiempos, volunta firme de superarlos. Y por esto y, aun más que por esto, por ser un balance de situación un itinerario de la marcha de nuestras gestiones, se transcribe el escrito.

«EL CUENTO DE NUNCA ACABAR

Cuatro cuartillas (sin importancia para satisfacer la curiosidad legítima de algunos buenos ciudadanos de los pueblos de la comarca que preguntan con explicable afán por la suerte de su ferrocarril, y para acudir al mismo tiempo a un amable requerimiento con que me honra el director de *El Guadalete*. Lo que éste y aquéllos procuran inquirir es lo siguiente: «Hay un plan general de ferrocarriles de España. ¿Cómo afecta al nuestro, al veterano «J. V. S.»?»

Claro que para dar cabal idea convendría historiar una larga y laboriosa gestión iniciada y sostenida tenazmente durante ocho meses por el Consejo de la Sociedad de *Estudios*, gestión que no logró el éxito feliz que fundísimamente esperaba y en buena justicia merecía (1). Pero, dejando para ocasión más propicia este inútil relato de una labor infructuosa, comencemos nuestro cuento—*El cuento de nunca acabar*—justamente en aquel hito que marca sobre nuestro camino el fracaso de la primera fase y la iniciación de la segunda en las últimas gestiones *pro ferrocarril*, y comencemos a la manera evangélica: «En aquellos días... los días de julio pasado—ordenó el Directorio al Consejo Superior Ferroviario la confección de un Plan general de ferrocarriles...»

Es numeroso el C. S. F., integrado por representantes del Estado, de las Compañías y de los usuarios; y partidos en Secciones, que, a veces, designan Penencias. Tal ha debido ocurrir en este caso. Uno o dos ingenieros de la Sección de *Planos y Proyectos* habrán acaso sido encargados de estudiar y formu-

(1) El lector del capítulo precedente ya conoce esa historia.

lar un plan; medio año después, los seis consejeros que forman la sección lo habrán discutido, reformado y sometido al Pleno. Este acordó (ya esto consta en la Gaceta) abrir una información pública por dos meses.

Las noticias, cifras, mapas e inventarios de líneas férreas que se publican y comentan en la Prensa madrileña y provinciana se refieren, pues, a un anteproyecto. Cuando el plazo de la información expire y se clasifican y estudian los informes, y el Pleno delibere y resuelva, la obra estará hecha. Pasará inmediatamente al Estado Mayor Central, y después al Consejo de Obras públicas (donde también habrá, digo yo, Ponencias y Secciones), y más tarde al Consejo del Directorio. Ya entonces quedará definitivamente confeccionado el Plan general de los ferrocarriles de España. Y no faltará nada más que el dinero para hacerlos.

Bien es verdad que eso no habrá de faltar mucho tiempo en un país tan rico como España. Por otra parte, el sacrificio no es cosa mayor. Abarca el Plan:

Ferrocarriles de interés nacional.....	3 176 km.
Idem id. regional.....	4 089 »
Idem id. local.....	1 877 »
Idem en construcción.....	1 707 »
TOTAL.....	10 849 km.

Que a pesetas 500 000 que presuponen los expertos para cada kilómetro, exigen una cantidad que, aproximadamente y en números redondos, se cifra así:

Ptas. 5 500 000 000

...

Pero en ese Plan, ¿qué papel desempeña nuestro ferrocarril? Figuraba desde 1905 (1) en el plan de secundarios y estratégicos que habrá servido de base a los estudios de la Ponencia. Esto es seguro; no lo es tanto lo que habrá ocurrido en este trámite del C. S. F.; porque a la distancia a que estamos sólo nos llegan, como en las audiciones radiofónicas, rumores imprecisos y frases interrumpidas y entrecortadas. Tal vez la ponencia no acogió con cariño nuestro ferrocarril, y al trasladarlo del plan antiguo al flamante, lo incluyó como regional (debemos suponer que al construir, el interés nacional será predominante). Quizá en las discusiones de la sección se alzaron algunas voces amigas que, conocedoras de la comarca y del proyecto, aportaron razonamientos suficientes para que la sección lo reconociera

como nacional; mas como, al mismo tiempo la Ponencia admitía con igual carácter la línea Morón-Almargen (que une Sevilla-Cádiz y Bobadilla-Algeciras, con menos construcción, aunque con mayor recorrido), las dos líneas quedaron sobre el mapa en lucha abierta y con las espadas en alto, como en la escena cervantina, mientras la información se hace y el Pleno decide.

Debo a la bondad de un ingeniero jerezano, vecino de la Corte, un ejemplar del mapa sobre el cual ha estudiado el C. S. F. el plan en formación; en el se señalan con colores diferentes los diversos grupos de ferrocarriles: negros los construídos, rojos los nacionales, los regionales, verde, y los locales, amarillo; pero entre tantas líneas rojas—32 ferrocarriles—como cruzan el mapa, solamente la nuestra, la infortunada «J. V. S.», tiene el triste privilegio de lucir bajo la raya roja una serie de puntos del mismo color. Es el estigma de la eventualidad; eventualidad que quiere decir: «Si se hace Morón-Almargen no se hará Jerez-Setenil.» Inclusio unius, exclusio alterius.

...

[Morón-Almargen] ¿De dónde ha salido este rival advenedizo que nadie ha pedido ni estudiado, que nadie necesita y a nadie aprovecha? ¿Es acaso un toco ardid para neutralizar nuestro argumento estratégico? ¿Qué extraño parangón es este con nuestro viejo proyecto, estudiado técnicamente hace veintitrés años, incluido en el Plan desde hace veinte, pedido afanosamente por una comarca rica, en el que se annan la razón militar y el enlazar por camino más corto dos grandes arterias de la circulación ferroviaria nacional y el ligar los pueblos de media provincia con su capital (de la que viven divorciados) y el llevar el ferrocarril a una veintena de pueblos que, como Arcos, Bornos, Villamartín y Olvera se encuentran al trasponer el primer cuarto del siglo xx vergonzosamente—dijámoslo otra vez—vergonzosamente privados de comunicaciones con el mundo...?

...

El Consejo de la Sociedad de Estudios no desmaya, no se deja aplastar por la desesperanza; mira serenamente cómo se derrumban sus más legítimas ilusiones y... prosigue su camino. A trabajar de nuevo. Son estos negocios de ferrocarriles, aun más que los demás negocios humanos, negocios de azar; tan pronto las esperanzas más firmes se hunden y pulverizan; tan pronto sobre-

viene, como llovida del cielo, una concepción inesperada.

...

Registremos aquí, sin la precaución cautelosa con que obligadamente lo insinuaba el artículo, que la vigilante diligencia de la vanguardia cortesana puso en nuestro poder, tan pronto como fraguados, la Propuesta, Plano y Memoria de la «Sección» del Consejo. Catalogados en la primera, pintados en el segundo y razonados en la última estaban la friolera de 114 ferrocarriles de diversos colores. Examinamos los documentos con febril y angustiosa curiosidad. En el anteproyecto no iba nuestra línea; iba solamente una contingencia, una interrogación: ¿Jerez-Setenil o Morón-Almargen? Y se nos antojaba locamente que igual pudieran preguntarse: ¿Jerez-Setenil o Villablino-Pravia?

Razonaba la Memoria de esta guisa: «La línea de Morón-Almargen tiene por objeto buscar un acortamiento importante en las comunicaciones de Huelva, Cádiz y Sevilla con Málaga y Granada y el litoral de Levante, al mismo tiempo que para las relaciones de las bases navales de Cádiz y Cartagena.

Esta línea, en relación con el actual itinerario por Morón-Marchena-La Roda y Bobadilla, produce un acortamiento de 23 kilómetros; sensiblemente igual (en kilómetros de diferencia, aproximadamente) al que se conseguirá, según proyecto aprobado, con la de Jerez a Setenil, que también ha sido estudiada con el mismo objeto.»

A través de un «también» sugestivo y de un inocente «al mismo tiempo» trocábase en accesorio lo principal y se introducían factores nuevos que no estuvieron nunca en el problema viejo. Lamentamos entonces más que nunca nuestra ignorancia, que no nos consentía entender los motivos profundos de las decisiones técnicas, y nos arrastraba con ciega ofuscación a la idea absurda de que los mantenedores de la solución flamante eran hombres que contemplaban el problema desde Madrid, poseídos del criterio centralista y radial, con el mapa de España colgado norte-abajo. ¿No era nuestro ferrocarril, según pensaban otros técnicos, el seguro contra la estrangulación de las comunicaciones atlántico-mediterráneas? ¿No lo habían pedido por eso Vives y el Estado Mayor Central? ¿No partía de la base naval de La Carraca, para enlazarla por el camino más corto con la de Cartagena? Y entonces... ¿qué tenían que ver en esto Huelva, Sevilla y Málaga, Villacañas o Madrid?

Pero... el Presidente del Directorio anunciaba una de sus visitas-relámpago a la ciudad natal. No había más remedio que interponer el recurso de casación.

SERMONES PERDIDOS, PAPELES MOJADOS

La costa y la sierra, Jerez y Morón.—El sacrificio de Setenil: un kilómetro... largo. La información.—Retazos de una entrevista: «La ultralehdezca del general; nuestra soledad y nuestra fe.—El último fracaso.»

Diestra y mañosamente tomó Díez en su coche al marqués de Estella en las Ventas del Cuervo, adonde, carretera adelante, habían salido muchos para recibir al general. Estos hombres de la cumbre, si bajan al llano, se ven siempre circundados, perseguidos, acosados por la muchedumbre de los que se querellan, pretenden, claman justicia, mendigan favores o simplemente farolean. Y son inabordable: hay que cazarlos al vuelo.

Solo ya con el Presidente presentó Díez—mientras el buick tragaba la corta distancia que les separaba de Jerez—la demanda de una entrevista privada y sin angustias de tiempo, en la que oiría la verdad acerca del ferrocarril. «Otorgada—dijo—; pero delante de Vives, que vendrá mañana, sobre el jefe del Gobierno pesan mil preocupaciones heterogéneas. Vives es militar, es ingeniero, un especialista; dialogad con él a mi presencia, y yo juzgaré.»

En el suntuoso palacete del marqués de Villamarta se dialogaba al atardecer del día siguiente con el subsecretario de Fomento. El acta del 6 de mayo del 25 pone en labios del Sr. Díez el sucinto relato que hizo de la entrevista para conocimiento de los consejeros que no la presenciaron. Y refiere cómo se verificó la reunión asistiendo el marqués de Bonanza, Sáiz de Bustamante y el dicente. «Por espacio de una hora—añade—se habló del ferrocarril, llevando la voz, previo encargo de sus compañeros, el secretario, quien concretó al final sus razonamientos en una nota escrita, que se trasladó al acta, y de la cual pidieron copia los generales.»

El secretario, en efecto, entró aquella tarde en la mansión señorial con un cartapacio voluminoso bajo el brazo. Sin las restricciones de tiempo que son pie forzado de conferencias tales, disertó abusivamente sobre los múltiples planos de su cartera, alentado por el asentimiento del Presidente del Directorio y por tal cual contradicción benévola con que le honró el subsecretario.

Hubo primeramente que desmenuzarse del rival costanero, el cual no era admitido en el anteproyecto sino de verda (interés re-

gional), pero que algunos se empeñaban en vestir de rojo (interés nacional). Se parafrazó esta tesis.

«Podría decirse por algunos interesados, produciendo la natural confusión, que para unir las bases navales Carraca y Cartagena era mejor construir la parte no construida del ferrocarril costero San Fernando-Málaga, Torre del Mar-Zurgena, Aguilas-Cartagena, en vez de construir Jerez-Setenil y Totana-Mazarrón. Esta confusión se ha procurado producir en los últimos tiempos en diferentes lugares. Parece evidente, sin embargo, que el estratégico interior es incomparablemente más fácil, más seguro y muchísimo más económico.»

«Gráficamente lo demostraba en el plano que se exhibía la comparación de dos rectas representativas de las longitudes de línea a construir en las dos soluciones. Numéricamente la comparación era esta:

Costero

A construir:	Kilómetros
San Fernando-Fuengirola.....	236
Torre del Mar-Zurgena.....	434
Aguilas-Cartagena.....	97
	767

Interior

A construir:	Kilómetros
Jerez-Setenil y Totana-Mazarrón: No llegarán a.....	150

«Conviene añadir: 1.º El ferrocarril costero está inevitablemente dominado desde el mar en la mayor parte de su extensión... «No hay que insistir—interrumpió alguien—, conocemos bien el escaso valor de las líneas dominadas.»

Libres de este adversario, se concentraron los fuegos sobre el otro, que, por más irracional, era más temible; porque entre hombres tal vez es perder el tiempo la siembra de la verdad; pero el absurdo arraiga fácilmente, florece y se perpetúa. No hay para qué recoger los detalles de este informe... ante el Supremo. Sólo el apuntamiento que le sirvió de guía.

Jerez-Villamarín o Morón-Almargen?

Esta es la alternativa que propone el anteproyecto del C. S. F. Creemos firmemente que el problema no es ni siquiera dudoso, y

que el ferrocarril que debe figurar en el Plan y construir el Estado es

J. V. S.

Ante todo: Reconocemos la necesidad de una variante en el extremo oriental del trazado por razones de mayor facilidad en la obra y en la explotación y mayor acortamiento. La línea deberá buscar el enlace con la de Bobadilla-Algeciras, cerca de Almargen, en vez de buscarla en Setenil. Nuestro ferrocarril será, por consiguiente, desde hoy

Jerez-Almargen

Ahora razonemos sumarisimamente a su favor. Para unir Carraca (San Fernando) y Cartagena a través de líneas en su mayor parte construidas, pueden seguirse tres trayectos, entre San Fernando y Bobadilla:

1.º Por Utrera-La Roda (línea construida)	Kilómetros
San Fernando-Utrera.....	108
Utrera-Bobadilla.....	134
	242
2.º Por Morón-Almargen (línea proyectada)	Kilómetros
San Fernando-Utrera.....	108
Utrera-E. de Morón.....	16
E. de Morón-Morón.....	19
Morón-Almargen.....	57
Almargen-Bobadilla.....	31
	231
3.º Por Jerez-Almargen (proyectada)	Kilómetros
San Fernando-Jerez.....	35
Jerez-Almargen.....	126
Almargen-Bobadilla.....	31
	192

OBSERVACIONES. — Morón-Almargen sólo hace ganar, en comparación con la línea ya construida Utrera-La Roda, once kilómetros. Vale la pena construir 57 km con un logar más que un acortamiento de «11 km en trazado tan largo como Carraca-Cartagena y sobre un territorio montuoso y despoblado?

Jerez-Almargen hará ganar, comparando con la misma línea Utrera-La Roda, cincuenta kilómetros, que ya es un acortamiento importante. Y aunque para lograr este resultado hay que construir más línea, todo el nuevo ferrocarril correría por un país fertilísimo, rico en bosques, minas, ganados y cultivos; poblado con más de 170 000 habitantes y con ciudades y villas de tanta in-

dustria y riqueza como Jerez, Arcos, Bornos, Villamarín y Olvera.

Las cifras anteriores demuestran también que si se comparan «Morón-Almargen y «Jerez-Almargen» solamente como acortamientos entre San Fernando y Bobadilla, resultará que el segundo es unos 40 km más corto que su rival de Morón.

Por último. No parece dudoso que «Jerez-Almargen», si no fuera reconocido, según es de justicia, como de interés nacional, habría de serlo necesariamente como de interés regional. Y bien. Si se construyese ahora «Morón-Almargen», y ahora o luego «Jerez-Almargen», el primero tendrá que resultar totalmente inútil, una construcción en pura pérdida; como estratégico será sustituido por éste por ahorrar 40 km: para el tráfico de tránsito ocurrirá lo mismo, por idéntica razón; el tráfico local sería mínimo, por la despoblación y esterilidad de la zona.

«Morón puede enlazar cerca de Olvera con «Jerez-Almargen» por medio de un trazado bien corto, que ligaría Sevilla con Algeciras (1).

Tras el delicado agasajo con que el de Villamarta tuvo la gentileza de coronar la jornada, salió a la calle la Comisión, alborozada y jubilosa. No podían los ministros prometer sin prejuzgar, porque el anteproyecto estaba en trámite; pero los consejeros creían haber conquistado en buena lid el ánimo de los que tenían que dictar la última sentencia. Alaban el castillo de sus esperanzas sobre los resultados de aquella información casual y extraordinaria, oral y privada.

El plazo de la reglamentaria, pública y escrita estaba a punto de expirar. A ella iría la Sociedad de Estudios armada de todas armas. Por nuestros requerimientos y súplicas nos harían coro los Ayuntamientos de la comarca. Presentarían sendos informes las Cámaras Agrícola y de la Propiedad Urbana. La de Comercio un trabajo tan concienzudo, como que era obra de Gallegos. La Diputación, un escrito que por honroso y bondadoso encargo de su vicepresidente, el coronel de Ingenieros Belando Santisteban, per-

geó el secretario de la Sociedad de Estudios. Esta, una extensa y razonada Memoria, fruto del hondo pensar y castizo decir del sabio ingeniero González Quijano. Redondeaba nuestra información una colección de cinco planos a escala 1: 50 000: Plano general del ferrocarril Jerez-Almargen, Perfil longitudinal, Planos y perfiles de dos trazados entre Morón y Almargen. Obra ésta primorosa, sugerente y demostrativa, con la que el insigne ferroviario Castellón ilustra el trabajo de su compañero.

Toda esta labor meritísima, supuesta la ciencia y experiencia de la mayoría de los generosos colaboradores, quedó presentada en el Gobierno de la provincia el día 13 de mayo, último de la información pública. No sabíamos más. Ahora a aguardar los resultados.

Mediaba el verano. Cargado con la balumba de sus mil informes, reptaba el expediente por entre los cien burós del tortuoso itinerario prefijado. Un forastero que, acaso por serlo, juzgaba de interés para los indígenas estas cosas del ferrocarril, interrogó al secretario. Era catedrático el forastero, y director de la Revista del Ateneo; en ella insertó las respuestas. Algunas pueden todavía servir a la curiosidad de un lector aficionado a las pequeñas psicologías individuales y colectivas. Se relataban los fracasos; al aludir al último, el profesor inquiriere rectílicamente:

«—Pero el general no es partidario...»

—Si se contentara usted con una hipótesis mía, una cavilación, una sospecha, yo podría decirle. El Presidente es jerezano; por serlo ama a Jerez, conoce sus necesidades y anhela su prosperidad; pero el Presidente debe medir escrupulosamente sus acciones. No haría más que justicia, justicia estricta, bien para Jerez y bien para España, si, utilizando su inmenso poder, ordenase la construcción del ferrocarril; pero el ferrocarril es de su pueblo, y un motivo que yo he llamado otra vez de *ultradelicadeza* le impone la abstención. Si en un país donde jamás el Estado construyó ferrocarriles se decidiera de pronto construir uno, y este ferrocarril único fuese el del pueblo del primer ministro... todo el poder de Dios sería necesario para cerrar el paso al desbordado torrente de las murmuraciones y maledicencias.

—Pero, entonces, ¿aguardan ustedes con las manos cruzadas?

—Cuando muertos mi amigo la vida es afán, desasosiego, inquietud. En primer lugar, nosotros mantenemos un contacto incesante con el Presidente, notificándole neces-

(1) Libro de actas, páginas 192-196.

tras gestiones, nuestras esperanzas, nuestros recelos. Después... vea usted este voluminoso cartapacio, en cuya tapa puede leer *Gestión particular*; es un curioso epistolario *Gestión particular*; de Quijano y Castellón, y algunos de Terán y otros; son la persecución, día por día, del expediente *especial* y del proyecto *general* a través de los andurriales de *M. La Buzau*. Y donde la voz de los amigos no puede sonar, la Sociedad procura que suene la suya: últimamente hemos distribuido un millar de *El Guadalete*, con los informes de la Diputación, la Cámara de Comercio y la Sociedad de Estudios; y hemos hecho llegar una colección de dichos informes y otra de planos a treinta y cuatro señores del C. S. F. y a doce del Estado Mayor Central. Este montoncillo son cartas, «besalamanos» y «saluditas», con que acusan su recibo y ofrecen estudiarlos el general Weyler, los cronicles de Ingenieros Sojo y Gil-Clemente, el catedrático Sela, los directores generales del Norte y M. Z. A., Boix y Maristany, los ingenieros civiles Mendizábal, Terán, Coderch y Artigas, representantes de fuerzas nacionales como D. Carlos Prats y D. Mariano Matesanz, etc., etc. Y... nada más; porque no hay que pensar en el auxilio—salvo un telegrama circunstancial y efímero, impuesto o mendigado—de las corporaciones, pueblos, Prensa, personajes locales o comarcanos...; la Sociedad de Estudios laboró siempre sola. Sobran dedos con los dedos de una mano para contar los que han trabajado realmente por el ferrocarril. Ya verá usted—usted, que es joven—los padrastreros que le brotan el día del triunfo... —¿Del triunfo? ¿Pero aguarda usted el triunfo?

—Sin vacilaciones ni desfallecimientos. El E. M. C. y los consejeros de O. P. informarán favorablemente; la línea figurará en el Plan, y, al cabo—ahora o luego, pronto o tarde, con estos gobernantes o con los que les sucedan—el ferrocarril de la Sierra será un hecho. Los que penetramos en el siglo xx tremolando esta bandera y dándole guardia hemos envejecido, acaso habremos marchado al país de donde no se vuelve...; pero el ferrocarril será un hecho. ¡Cuántas veces el sembrador no ve la recolección! El surco está abierto, echada la semilla; ella sola germinará y... Jerez recogerá la cosecha.

En las postrimerías del año 25 llegaba el voluminoso expediente—sin duda en camión—a las puertas del Consejo de Obras públicas. De su paso por el E. M. C. dice el (1) libro de actas: «Al terminar la informa-

ción, sus innumerables documentos pasaron al E. M. C. Allí se inmovilizó el expediente casi todo el segundo semestre del año, bien a pesar de la gestión privada, emprendida por varios conductos. Fue imposible vencer la clásica inacción de las vacaciones estivales, agravada esta vez por el estado preagónico del alto organismo, que poco después era suprimido y disuelto.

Antes de morir dictaminó, resolviendo a nuestro favor la incongruente disyuntiva: ¿Jerez o Morón?, otorgando a nuestra línea el tercer lugar entre las preferentes. El E. M. C. había tenido para nosotros el *del morir* que, según el poeta, *onora tutta la vita*. Su dictamen, que tenía carácter de última voluntad, constituía un excelente legado. Pero era notorio que iba la Muerte con nosotros: moría ahora el E. M. C. como antes había fenecido la J. N. D. R.

Ni eran estas las más dolorosas defunciones, porque en aquellos días también sucumbía ministerialmente el subsecretario de Fomento. Se iba Vives; el que, según su propio decir, había iniciado en 1919 la idea del ferrocarril J. V. S.; el que ordenó en enero del 24 el expediente especial y en julio del 25 el plan general; aquel a quien creíamos haber conquistado en la entrevista de Jerez. El nuevo ministro era para nosotros una terrible incógnita. Conferencias de Madrid, pláticas en casa de Villamarta, notas y gráficos de la información privada, escritos y planos de la pública... ¿Qué serían sino sermones perdidos y papeles mojados?

III

EL AÑO DE LA VICTORIA

12

EL PLAN DE FERROCARRILES

DE

URGENTE CONSTRUCCION

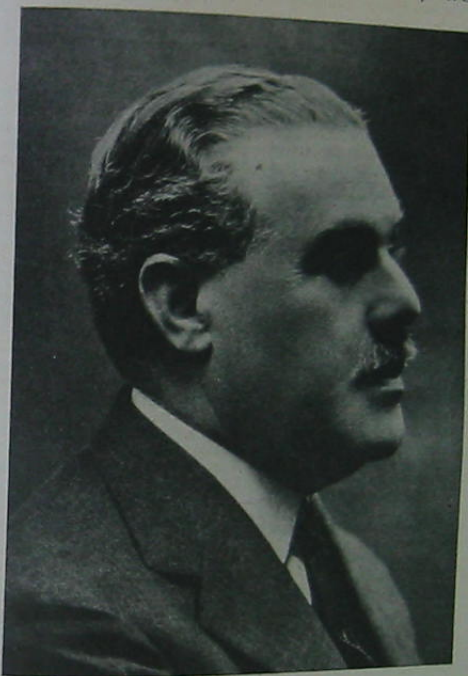
Camino llano.—El Consejo del «breco».—De Villanueva a Guadalhorce.—Hacia la realización.—Rebautismo de J. V. S.—¿He terminado?—Un telegrama del Presidente.—¿Quién hizo el ferrocarril?

Mutación súbita. El agrio sendero por donde hemos venido tanto tiempo serpenteando abre de pronto sobre la llanura. El panorama se ensancha, las perspectivas crecen, vistese el paisaje con el verdor de la es-

peranza. En el fondo del valle risueño se dibuja como un arco de triunfo la aurora del éxito.

Aquella incógnita que era en nuestro problema el Excmo. Sr. D. Rafael Benjumea (1), conde de Guadalhorce, flamante ministro de Fomento, se despejaba con inesperada

fiesta de la Universidad agustiniana. En el *break* de Obras públicas, que rodaba a remolque del mixto de Galicia, deliberaban los consejeros del Rey. Guadalhorce lograba que le aprobasen un plan de ferrocarriles de realización rápida e inmediata, a ejecutar directamente por el Estado, mientras



Excmo. Sr. Conde de Guadalhorce, ministro de Fomento, autor del «Plan de ferrocarriles de urgente construcción»

facilidad. Pudo el gobernante técnico atacar de frente la montaña de papel alzada sobre las 114 líneas del *Plan general*; pero corría el riesgo de perecer aplastado. Y prefirió flanquearla.

El 10 de enero del año 26 un extraño Consejo de ministros se celebraba a lo largo de la vía férrea del Norte, entre Madrid y San Lorenzo del Escorial. Iba el Gobierno a una

el C. S. F. perfilaba su magno proyecto. Entre la media docena de líneas que formaban en los primeros momentos el plan de urgencia figuraban, según la nota oficiosa, *Burgos-Madrid, Baza-Utiel, Teruel-Liria* (a unir con la red francesa de Saint-Girons), *Cuenca-Utiel, Zamora-Orense*, etc.; poco después *Soria-Castujón*. Más tarde, otro ministro—añadida la nota—ha encontrado una fórmula para que estas construcciones no signifiquen nuevas cargas para el Tesoro.

(1) Ver el final del capítulo 11 y el principio del 3.

Aluda seguramente a las Obligaciones amortizables 5 por 100 emitidas más tarde por la *Caja Ferroviaria* para pago de los contratas.

[Paréntesis largo a la moderna usanza. En los pequeños como en los grandes sucesos humanos puede resultar interesante contemplar la interdependencia y trabazón de los hechos, los cuales cuelgan unos de otros en cadena infinita, como frutos de una evolución rápida o lenta, manifiesta o invisible. Para los descreídos que no conculgan en los dogmas de la improvisación fulminante, la generación espontánea, la invención *ex nihilo* o el milagro revolucionario, es tal vez curioso observar en este pequeño acontecimiento del plan de urgencia cómo se anuda y empalma con el viejo anhelo de los porfiados estadistas ferroviarios; y sobremanera, cómo se prolonga y articula—por debajo de catorce años y el torbellino de la gran guerra—con la ley olvidada de ferrocarriles complementarios del año 12, refrendada por Villanueva.

Mandaba, en efecto, esta ley: «Las líneas de interés general que representen *acortamientos* serán comprendidas en un plan que recibirá la denominación especial de «Ferrocarriles complementarios». El Estado auxiliará la construcción por medio de la creación de Obligaciones amortizables que devolverán el 5 por 100 de interés. Los seis ferrocarriles de vía ancha que desde ahora se considerarían comprendidos en este plan son: Zamora-Orense, Burgos-Segovia, Lérida-Saint-Girones, Cuenca-Utiel, Soria-Casleón y Medina-Benavente.»

La semejanza es notoria; la ilación, la continuidad, evidentes. Es la idea-semilla, soterrada catorce años, que germina y brota cuando las circunstancias del medio le son propicias. Como la Naturaleza, el pensamiento humano no camina a saltos.

Así pues, la brios a arrancada de Guadalupe no arrollaba al C. S. F., que podía seguir madurando su plan de las 114 lusiones; sencillamente ponía en vigencia una ley incumplida. Hasta el principio de la construcción por el Estado era como una resurrección—el lector lo sabe—del criterio de la primera ley—1850—de ferrocarriles españoles.)

Y cerrando el paréntesis, anudemos el hilo roto de nuestra narración. El Consejo del *break*, ¿traía algo para nosotros? Oigamos la noticia y el comentario del momento.

Un ministro que por su carrera y por su nacimiento y residencia conoce bien los problemas de la incomunión de España y de la provincia que algunos llamaron «La Cenicienta», ha formulado un plan de aque-

llas siete líneas que son, en su opinión autorizada, de mayor necesidad en la red ferroviaria española. Hay en ese plan *acortamientos* de notoria justificación que acercan unas cuantas horas a la capital de la nación ciudades del litoral tan importantes como Coruña, Valencia, Bilbao, Santander...

Ese plan—que por múltiples motivos transformará el problema de la circulación ferroviaria, descentralizándola y acelerándola—se declara de interés inmediato, inaplazable, *preferente*.

Y en ese plan figura nuestro Jerez-Setenil. ¿Hay alguna razón para alegrarse?

Desde el 12 de diciembre de 1923, en que se inició nuestra gestión cerca del Directorio, ¡cuántos esfuerzos ineficaces, cuántos trámites inútiles! Y repentinamente el ministro—que acaso como técnico tenía de antiguo mortificado su espíritu por el abrumador problema de los transportes y meditada una solución que sólo como ministro podría realizar—salta por encima de los trámites dilatorios y formula el «Plan de urgencias». Y en ese plan figura nuestro Jerez-Setenil. ¿Hay alguna razón para alegrarse?

El Consejo de la Sociedad de *Estudios* alcanza hoy una generosa recompensa de sus incontables amarguras. Ha fracasado cien veces: con las Empresas españolas y extranjeras; con las leyes, cambiantes cada día; con los Gobiernos de todos los matices; había fracasado... hasta con el Directorio. Pero todo, todo, trabajos estériles, cavilaciones inútiles, tropiezos y desencantos, todo pesa menos y vale infinitamente menos que esta alegría de hoy» (1).

Aunque marchábamos ahora por camino llano, quedaba todavía algún tropiezo que eludir, algún recodo donde retardar. No faltó, por ejemplo, la mal disimulada oposición de un periódico cortésano que, en prolijo alegato, relleno de citas legales, señalaba la irregularidad del procedimiento por la omisión de algún dictamen de cierto Cuerpo consultivo. Supuesto el régimen de excepción vigente en España, no era para aterrarse la omisión, ya que el Cuerpo aludido lo nombra, organiza, reorganiza y disuelve con entera libertad el mismo ministro que ahora lo saltaba; pero éste, o por evitar la crítica, o por acatar sus propias leyes, o—lo que yo más creo—por obligado respeto y consideración debida a sus ancianos compañeros de Cuerpo, envió el plan preferente a los Consejos de ferrocarriles y Obras públicas, en demanda de un dictamen *urgente*

(1) El *Guadalupe*, 17-1 28.—A. S. de B.

Mientras se sustanciaba el incidente cayó en Jerez una carta semi-oficial, de alta procedencia e insuperable autoridad, pidiendo datos sobre la mayor conveniencia de los pueblos interesados. En el libro de actas, y bajo la fecha *3 de marzo*, se copia la respuesta confidencial enviada por conducto autorizado:

«Consideramos una idea feliz la de anunciar la subasta del ferrocarril bajo el título *Jerez a la Sierra*, determinando de este modo el punto de partida, señalando la dirección, pero dejando en una discreta indeterminación el *empalme* de la nueva línea con Bobadilla-Algeciras. ¿Será Almaraz? ¿Será Setenil? ¿Será otro sitio? Que la línea ha de servir directamente Jerez, Arcos, Bornos y Villamartin, no es dudoso. Que pasado Villamartin el ferrocarril ha de servir una ciudad tan importante como *Olvera*, tampoco; pero el punto de inserción de la línea es opinable. La Sociedad «Estudios del ferrocarril J. V. S.» hizo a su costa y donó al Estado el proyecto «J. V.-SETENIL». Esta misma Sociedad se vio obligada, sin embargo, a sugerir «J. V.-ALMARGEN» para contrarrestar la idea inesperadamente propuesta por el Consejo Superior de Ferrocarriles en su anteproyecto de «Plan general, idea que se presentaba en esta extraña alternativa: Jerez-Setenil o Morón-Almaraz? Pero, desvanecida esta inopinada rivalidad, no hay interés en sostener aquella sugestión, motivada por la necesidad de mantener *Jerez* enfrente de *Morón*, etc., etc.»

Y añade el libro: «Se transcribe esta nota, y otras muchas no se aluden, porque explica el extraño nombre con que durante un tiempo figura nuestro ferrocarril y *porque registra, además, uno de los últimos inútiles esfuerzos en pro del empalme en Setenil*». Dos días después—el 5 de marzo—firmó el Rey el Real decreto de ferrocarriles urgentes. Iba en el plan con el número 4.

Jerez-Villamartin-Olvera a la Sierra

denominación incongruente, pero que aseguraba el ferrocarril para Jerez, Arcos, Bornos, Villamartin y *Olvera*, dejando sin definir el empalme, como en la nota anterior se interesaba (1).

Tiempo hacía que el secretario, convencido de la imposibilidad de ver congregados

(1) Logramos, en efecto, la indeterminación del empalme, como trepa para gestionar. Propusimos inmediatamente un tratado desde *Olvera* a *Arcos*, pasando por *Alcalá* y *Setenil* (traballo). La petición se estrelló en un argumento irrefutable: la línea sólo tenía un fundamento para estar en el *Plan de urgencia*: el *acortamiento estratégico* entre Jerez y Bobadilla. Para eso precisaba empalmar en Almaraz.

en las Juntas generales cuatro accionistas a quienes contar las andanzas del ferrocarril, empleaba como sustitutivo las columnas de un hospitalario periódico local, que solamente a este efecto y algún otro análogo solía utilizar. La noticia de aquel domingo 7 de marzo era, bajo el epígrafe *Junta a la mala*, la de la firma del «Plan». Comparaba el costo de la obra que se iba logrando con las mayores que Jerez conocía: la obra magna de las aguas de Tempul, 46 km de conducción, minas, sifones, puentes, depósitos, distribución urbana... siete millones; la empresa gigante de los *Riesgos del Guadalquivir*, con su presa colosal, su maravilloso sifón de la Junta, su túnel de Jécula, puentes, canales, veinte años de trabajos... iban gastados quince millones. El ferrocarril pasaría de

sesenta millones de pesetas.

... Y, acaso un poco entristecido ante la incomprensión del medio, acababa diciendo: «Será, pues, verdad, que al fin va a realizarse nuestro afán de toda la vida? Tocándolo estamos y aun nos parece sordo. ¡Era tan difícil, tan gigantesco, tan... ilusorio lo que pretendíamos...!»

Lector: Si no has tenido tiempo para meditar sobre los inmensos beneficios que esta línea férrea producirá a Jerez y la comarca; sobre el aumento de valor de las haciendas y caseríos de las poblaciones favorecidas; sobre el acrecentamiento de las industrias y el tráfico comercial, medita un instante al menos sobre la *magnitud* de esta obra que hemos procurado realizar entre la indiferencia o la burla de las gentes; mídela y apréciala aunque no sea más que por el costo. Y después considera cuán gran motivo tienes para disponderte a abandonar por un momento tu natural triste y taciturno, bendiciendo jubilosamente el instante en que—llovido del cielo—te caiga el ferrocarril. Yo aprovecho esta hora de alegría y buen humor para despedirme de ti pidiendo perdón. Veinticinco años mortificándote hablando del ferrocarril son muchos años. Ahora, lector, el ferrocarril es un hecho. *Yo he terminado*. ... Aun quedaba un rato.

No bastaba estar en el Plan; en un plan habíamos estado veinte años, aguardando en vano el santo advenimiento. Era preciso que el Gobierno autorizara a su ministro de Fomento para sacar a concurso las líneas del Plan. El 29 de abril recibió Dices un telegrama del marqués de Estella, expedido a las doce de la noche:

«Consejo ministros acaba de aprobar propuesta Consejo Ferroviario de sacar a su-



Excmo. Sr. D. Miguel Primo de Rivera, marqués de Estella

TELEGRAMA DE GRATITUD. 7 marzo 1926.

AL EXCMO. SR. PRESIDENTE DEL CONSEJO DE MINISTROS

«Acabamos de leer con alegre emoción el R. D. de Ferrocarriles de urgencia. Creemos firmemente que el Ministro realiza una obra de justicia al incluir nuestra línea de JEREZ A LA SIERRA. Por estimarlo de justicia, la hemos defendido abincadamente y sin desmayos desde el año primero de este siglo. Pero con igual firmeza creemos que, sin el cariñoso amparo del jerezano insigne que preside el Gobierno de España, nuestro anhelo, aunque justo, hubiera sido siempre un sueño sin realización. Jerez, Arcos, Bornos, Villamartin, los pueblos todos de la comarca, la provincia entera de Cádiz deben a V. E. eterno agradecimiento. El Consejo de la Sociedad «Estudios del Ferrocarril J. V. S.» ruega a V. E. se digne aceptar el humilde, pero sentido homenaje de su fervorosa gratitud.—Bonanza, Rojas, Martel, Díez, Sáiz de Bustamante.»

basta trozo ferrocarril a Arcos en un recorrido de 28 km. Un abrazo.—Miguel.»

Se apresuró a remitirlo al secretario. Su incorregible modestia clavó sobre el telegrama del triunfo esta tarjeta generosa:

«Con otro abrazo al que todo lo ha hecho. Su a., F. L. Díez.»

«Cierto—murmuraba con viva emoción el aludido—, cierto: yo lo he hecho todo, yo he hecho el ferrocarril... aquel martes trece en que logré la fortuna de meter en el Consejo este hombre ejemplar, generoso y humilde.»

13

GUTTA CAVAT LAPIDEM

Una maniobra envolvente.—El eje del mundo. Un profetismo contra otro.—Ante el forjador del eje.—El auxilio de Cádiz.—«Jerez-Arcos» o el principio del fin.—La estación de Arcos.—El problema y las soluciones.—Los trámites de un litigio.—Otro viaje relámpago.—Las convulsiones posteriores.—9 de enero del año 27.

Corría, pues, el plazo del concurso. Nuestra ansiedad y los apremios del ministro no habían logrado extraer de los ingenieros del Estado más que los estudios correspondientes a las explanaciones y obras de fábrica de 28 km entre Jerez y Arcos. Disentían radicalmente del proyecto Gallegos, proyecto del que no quedaría a la postre ni un solo metro vivo. Esta incomprensible disparidad planteaba un dilema: esperar años al nuevo proyecto total o substar parcialmente. Se optó por esto: «Una ridiculez—decía Guadalupe—, tres millones en obra tan importante; ni siquiera las edificaciones, ni siquiera la vía.» Mas nosotros perseguíamos con afán el comienzo, poco o mucho, lo que fuera, pero pronto. «Habíamos rodado tantas veces a la vista de la meta!

A la vista estábamos ahora, y se vislumbraba, no sin sobresalto, cómo un enemigo, sospechado tiempo atrás, se iba corriendo, aproximando, interponiendo en las visperas mismas del concurso. Era antigua y de gran envergadura la maniobra.

Se inició el movimiento en la canícula —tiempo propicio a desvaríos y alucinaciones— con la altisonante propaganda de cierto rotativo cortésano a favor del ferrocarril directo Dax-Algeciras, que en su extremidad meridional cortaba el nuestro. El propagandista juzgaba—quizá algo tardíamente—un error funesto no haber establecido la capital de la nación en Córdoba, matriz fecunda en genios y héroes. Ponderaba el Estrecho, sondeante cinta azul, colosal y agraciada es-

quina inevitable de los universales caminos actuales y posibles. Desde el estrecho de Behring, por Siberia, Rusia, Alemania... llega a España la corriente de vida del N. E.; desde el Japón y China, por Turquestán, Hungría, la del E. N. E., desde Cantón, por Calcuta, Bombay... la del E. S. E. Y así sucesivamente. De toda la rosa de los vientos llegaba a España—agri somnia!—la corriente de vida.

Ya en el otoño el delirante redoble se iba aproximando. Es ahora «Dax-Algeciras» el ferrocarril eje de España y del mundo. «Árbol de majestad—profetiza—, árbol de majestad que surge en la esquina (!), que consorcia las más poderosas corrientes vitales del mundo puede llegar a ser España.» Y si el directo no se hace? ¡Ah!, entonces, scada hora que corre camina España a pasos gigantes a su ruina, sin ulterior posible remedio (1). Se insertan mapas y cuadros de distancia; se reparte profusamente el periódico, enviándose centenas a los Ayuntamientos de la comarca. Pídesse la adhesión expresa al proyecto del eje del mundo, que, por cierto, pasa al O. de Villasmartin... Se aproxima el ataque.

Recelosos, tal vez un poco tocados del iluminismo profético del adversario, lanzamos nuestro angustioso S. O. S., el de los tranques mortales: un grito de socorro que vuela sin destino cierto, ignorando quién lo recogerá. Nuestra jactancia era algo así como esto:

«Ferrocarril J. V. S. Confidencial. Se tiene la sospecha de que algún, tal vez ostentando representación de Corporaciones oficiales, podrá proponer al ministro de Fomento variantes de trazados al sólo propósito de engendrar confusiones y diferir la obra. Conviendría prevenir al ministro, rogándole que no atienda ninguna proposición de trazado que no vaya por conducto autorizada, muy especialmente si la proposición tiende a diferir la subasta con el pretexto de hacer nuevos estudios.»

Entraba la primavera. Florecen nuestras esperanzas al aparecer J. V. S. en el Real decreto de urgencia. Arrección, en cambio, los vendavales. Ahora el cuartel general enemigo se traslada a Cádiz. Desde Cádiz se lanzan los ataques a fondo con todas las fuerzas... ¡Vivas y muertas!

El Jercifias ferroviario que había predicho desde el rotativo cortésano la ruina de España si no se hacía su «Dax-Algeciras» presagiaba ahora desde la Prensa gaditana el hundimiento de toda la provincia si se hacía J. V. S. «Dije y digo, que los señores de Jerez cooperadores del proyecto que se va

(1) Correspondencia Militar, 24 agosto, 20 noviembre y 24 diciembre de 1925.

a construir son nobilísimas personas, admirables por su tenacidad, pero obcecados y a la postre perjudiciales a lo que desean defender.» «El proyecto aprobado pasa por el borde de la provincia de Sevilla, que con un ramal de 34 km puede unirlo a Utrera...» «Esto y lo que implica inconsciencia y maldad, si que es grave» (1).

Hasta Jerez mismo lanzaron sus patronos al augur de los tristes vaticinios, abroquelándolo en la bondad y prestigio del vicepresidente de la Diputación. Era a la Diputación adonde había venido consignado. Vimos, por fin, de cerca al forjador del eje del mundo: nos pareció muy inferior a la alta empresa; le escuchamos una hora en silencio y con pena. ¿Quién metía a aquel buen señor en semejante berenjena? No objetamos.

Los que habíamos aprendido qué cosa es un proyecto de ferrocarril, manejando tantos años el nuestro, podíamos haber sonreído piadosamente delante de aquellos sonreídos calcos del Instituto, con sus cuatro rayas arbitrarias. ¿Le advertiríamos que su trazado era vesánico? Jerez-Pantano-Villamartin-Olvera es aquella Z inverosímil que no puede ocurrir ni a quien comenza el terreno ni a quien sepa deletrear sobre un plano. Quizá debíamos destacar la incoherencia de que pusiera tanto empeño en dislocar y retorcer nuestra línea, solamente para hacerla coincidir con la suya durante 25 km, cuando su fantástico *directo* tenía más de 1.000. Podíamos añadirle que la que él creía *segura* posibilidad de empalmar desde Villamartin a Utrera con un ramal de 34 km, era un *riesgo eventual* de nuestro proyecto, que el suyo daba ya realizado, puesto que su *directo* corría desde Villamartin a Marchena, brindando al ramal sevillano cien puntos de inserción más próximos que Villamartin, y aun encontrando *hecho* el temido ramal al cortar la línea Utrera-Morón. Esto, fuera de que nosotros no sabíamos saltarnos un ojo por ver ciego al vecino, y sabíamos, en cambio, desde muy niños que las tierras de Sevilla también son España. Pero considerando innecesaria la réplica, limitamos a esto nuestra respuesta: «El ferrocarril, buen hombre, lo hace el Estado, lo paga el Estado, lo llevan los ingenieros del Estado por donde creen conveniente. Allí usted con ellos.» «Emprendimos la retirada, mientras el augur, descendiendo del trípode a la prosaica realidad, murmuraba la última lamentación: «¿Pero vos vais...? ¿Yo hago yo con estos papeles...? ¿V el dinero que he gastado en venir hasta aquí?»

Se cumplieron las profecías, las nuestras,

las del S. O. S. *Se tiene la sospecha...* El 7 de mayo llegó al Ministerio un escrito fechado en Cádiz. Lo suscribían la *Cámara Oficial de Comercio, el Centro Mercantil y la Unión Patronal*. Aspiraban a suspender el concurso *sine die*, mientras se hacía «un contraste entre los posibles trazados hasta ahora conocidos y los que indicaba el informe, en evitación de la obra ruinosa que han preparado los señores de Jerez para la provincia, muy especialmente para Jerez, Arcos, Bornos, Ubrique, etc.» «Todo lo cual—decían las fuerzas vivas gaditanas—se lo habían demostrado presentándole planos con curvas de nivel...» (1).

Virtud de nuestro radiograma o clara visión de la maniobra, es lo cierto que el Ministerio desoyó aquel extraño clamor de Cádiz. *Hay que pensarlo más.* Pensarlo más a los veintiséis años de estarlo pensando! Utilizando la autorización del Real decreto de 29 de mayo, la Dirección de Ferrocarriles publicó el 2 de junio el anuncio del concurso, que había de realizarse el 6 de julio. El presupuesto total era de 3.105.750 pesetas; se adjudicó a D. Manuel Troitino con el 20,50 por 100 de baja. La longitud de línea concursada era de 28.700 metros. Correrían los trenes por la vía de Cádiz a Sevilla hasta el kilómetro 103, donde estaría la estación *empalmé*.

Después habría estaciones o apeaderos en *El Rizo, Jédula, Troncoso y Arcos de la Frontera*. La ubicación de esta última era un difícil problema que por igual preocupaba al Consejo, a los arcenses y a los ingenieros. ¿La estación de Arcos! ¿No hacía un *cuarto de siglo* que nos habían hablado de esto a los postes de una cena?

Un anillo de cerros circunda la vega; en el llano se retuerce el río, el cual viene y escapa por dos estrechas tajaduras de la muralla. Desde un lugar de la pared interior de ésta, un promontorio avanza en el valle hasta la orilla del Guadalete, que lame, humilde, los pies de arcilla del altivo espigón. Sobre el promontorio—alto, largo y angosto—cabalga hace siglos la noble ciudad de Arcos de la Frontera, piña apretada de casitas blancas, cobijadas como rebaño de tímidas ovejas, al amparo del castillo roquero, dominador y sombrío.

Se adivina el problema. La línea férrea

(1) *Informe...* que recomiendan al ministro de Fomento la Cámara O. de Comercio, etc.—Cádiz, 1926. Imp. «La Unión», Castelar, 12.

que quiera servir Arcos tendrá que escindir, horadar o trasponer los montes, penetrar en el recinto murado y luego... salir.

No es tan fácil: habrá que perforar la Peña deleznable; pasar bajo el caserío urbano...; una fantasma, una diablura. Por algo Gallegos entraba en la ratonera y salía de ella siguiendo la lección multiseccular del río. Quedaba la estación a la vera del *barrio bajos*, pero a cuatro kilómetros del salto, sacudiendo los nervios del banquero amigo. *Más valdrá que no hagáis el ferrocarril, yo, por mí, echaré a mis jacas carretera adelante.* Por algo, también, el flamante proyecto *Torre-Polanco* esquivaba la barrera y, bordeando la pared exterior, huyendo de Arcos y su problema, plantaba ingenuamente la estación a tres kilómetros de las casas más cercanas del barrio alto, y a seis o siete del bajo, con la muralla interpuesta en ambos casos. Y ahora planían a una los dos barrios. *Tanto da como no tener ferrocarril.*

Conocíamos de antiguo el problema, y desde antes del concurso, la última solución propuesta. Para la amenazada maniobra de Cádiz nos hizo enmudecer. Demandar variantes en aquel momento fuera como reforzar la petición gaditana de la suspensión de la subasta *ad haledas graecas*. Nunca. Lo primordial era subastar algo del ferrocarril; después... ya se vería.

Lo que había que ver, vióse pronto. No bien el concurso pasó, sobrevino la lucha pertinaz entre el deseo y el deber, la necesidad de la reforma y las dificultades para hacerla. Ni aun reducido a la silmeta puede narrarse el largo episodio. No es tampoco preciso; su parte más pública anda rato ha en bien documentadas historias impresas (1); lo que de la gestión privada puede contar el narrador discreto, es hoy eco remoto de olvidadas discordias, rastro borroso de viejos resquemores, agua pasada.

Fué la tierra porfía como el vaivén de un péndulo entre dos puntos extremos, pasando por todas las posiciones intermedias: la Jofatura, defendiendo ahincadamente y por escalones el proyecto de su ingeniero, los fueros de la técnica, los dineros del Estado; nosotros, implorando en nombre de los 16.000 moradores de Arcos, abogando por la idea madre de nuestro ferrocarril: la reconstrucción de la provincia, la unión de los pueblos dispersos... Tal vez esos dos puntos extremos, entre los cuales oscilan las pendoladas de nuestra contienda, se determinan y concretan en los fragmentos de dos cartas, separadas por muchas otras y no pocos días.

«Me permito molestarle una vez más—decía el secretario al ingeniero jefe (octubre del 26)—con la súplica de que abogue por el acercamiento de la estación de Arcos. Ya sé que la ubicación adoptada fue la más razonable a la hora del estudio, hecho sobre el pie forzado del máximo acortamiento; pero hoy tal vez pudiera suavizarse el rigor absoluto de ese criterio. Tengo la esperanza de que usted patrocinara esta variante, desde que me honró con su opinión sobre el caso en nuestra entrevista de San Sebastián: «Los ferrocarriles se hacen para servir los pueblos; un ligero aumento en obra de tantos millones no es razón suficiente para dejar sin servicio al pueblo más importante de la línea», me decía usted con claro sentido de la realidad.»

«No es posible—escribía finalmente el ingeniero jefe al secretario (diciembre del 26)—tomar la iniciativa para proponer una variante como ésta. Mucho me contraría esta dificultad, porque estaba encarrionado con la idea de facilitar el acceso a la estación al pueblo más importante de la línea. No veo más camino que el de presentar una instancia que el alcalde formule y ustedes apoyen. Esta solicitud vendrá a informe nuestro. *No he de ocultarle que no me mostraré favorable,* y lo digo desde ahora, porque no soy un farsante; lo honrado es decir claramente lo que se va a hacer...»

El «No rotundo de Bellido derribaba hasta el cimiento el castillo de las ilusiones arcenses y arrancaba de cuajo el generoso ideal de la *vieja Sociedad de Estudios*. Urge a nuestra honradez declarar que en la aparente contramarcha del recto funcionario no influyen menudas pasiones, prejuicios ni malquerencias. Por sus órdenes había el ingeniero encargado (D. Leonardo Nieva) tanteado varios acercamientos, y sólo encontraba satisfactorio el fantástico proyecto de taladrar la Peña y pasar bajo el pueblo. Pero esta solución prolongaba el trazado 3 kilómetros con un sobrecosto de cerca de 3 millones. Y el jefe retrocedía, aterrado. «¿Cree usted que un ingeniero tiene autorización para promover una variante de trazado que implica un aumento de presupuesto que llega a doblarlo, sin recibir una seria repulsa de la Dirección general?» Esta invencible oposición que tan hondamente nos contrariaba, era, pues, fruto de un íntegro y escrupuloso cumplimiento del deber.

También nosotros teníamos deberes: tremolar sin rendirla la vieja bandera de la Sociedad y amparar los justos anhelos de Arcos, que, en busca de redención, caminaba lealmente a nuestro lado desde principios del siglo. Acaso nuestra doctrina, que un tiempo compartiera el jefe: «Los ferrocarriles se hacen para los pueblos: donde no hay pueblos,

(1) «El ferrocarril de la Sierra-Rinates, Arcos, 1927.

(1) *Diario de Cádiz*, 11 de junio de 1926.

donde no hay hombres, los ferrocarriles huelgan, era impugnable para los que contemplaban la línea bajo otro ángulo, como un fragmento elemental del total sistema ferroviario de España; acaso nuestro pensamiento iba impregnado de un prosaico amor de la patria chica, de un localismo miope, ciego para todo lo que no sea el primer término; pero la defensa de la ciudad de Arcos era en nosotros obligación hidalga; no podíamos, sin traición, abandonarla. Por lo que, perdido el pleito en primera instancia, tras seis meses de litigio, había que interponer la apelación.

* * *

El 11 de diciembre del año 26 llegaban a la estación del Mediodía, en la Corte, Díez y el narrador del aburrido relato que toca a su fin. Era que el hombre bueno a quien deben los pueblos de la comarca todos los días claros de la plomiza historia de su ferrocarril había dicho con resolución, al conocer la última repulsa de la Jefatura: «No pueden tomar la iniciativa? La tomaremos nosotros. A Madrid esta misma tarde... y usted me acompaña.» Puesto el pie en tierra, un rápido acoso telefónico nos hizo saber que a la misma hora llegaba en el tren asturiano a la estación del Príncipe Pío el ilustre ferroviario, experto y paciente procurador nuestro ante el ministro de Fomento. He nombrado al ingeniero Castellón. También había disenso de nosotros en este asunto de Arcos. ¿Por convicción doctrinal? ¿Por noble y generoso compañerismo? Pero en los últimos días escribió al secretario, ofrendando en el altar de la amistad «el sacrificio de sus convicciones.» Y esto—añadía—es lo único que tiene usted que agradecerme.

Sin sacudirse el polvo del camino los viajeros del tren andaluz y sin dejar al del Norte llegar a su casa, marcharon los tres por la Ronda, y bien de mañana, en demanda del conde de Guadalhorce. Visto éste y libertado Castellón, corrimos, ganando minutos, al palacio de Godoy, logrando atrapar al marqués de Estella, ya con el pie en el estribo camino de Guadalperal, donde le aguardaba el Rey. Cuando, a las dos de la tarde, nos sentamos frente a frente para almorzar, pudo decir, pibullo, alborozado, rebosando alegría y arreos juveniles el venerable septuagenario: «Todo hecho, todo conseguido. ¿Nos vamos esta misma noche?» Y dictó un telegrama: «Alcalde Arcos. Llegados hoy, visitamos inmediatamente ministro acompañado Castellón. Ministro ofrece ordenar estudio acercamiento con firme voluntad realizarlo. Visitado seguidamente Presidente Consejo, asegura también que Arcos puede

descansar tranquilamente en la buena voluntad Gobierno. Uno y otro dicen no ser necesario envío Comisión (1). En los últimos días mes actual se verificará inauguración solemne obras ferrocarril Jerez-Almargen, asistiendo marqués Estella y ministro Fomento. A los dos deben los pueblos de esa comarca, Arcos especialmente, eterna gratitud.—Díez, Amalio.»

Apéndice de alto interés. El general llevó aquel día en la cartera, para ponerlo a la firma del Rey, el Real decreto anunciando el concurso del ferrocarril entre Arcos y Olvera. La consagración definitiva de nuestro ideal. Aquel sábado gris del áspero invierno castellano era para nosotros un luminoso sábado de gloria.

* * *

La voluntad de los gobernantes, aun firme y recia, no lo es todo. Bajo su impulso vigoroso marcha, ciertamente, el móvil, pero frenado por los rozamientos, gruñendo y rechinando. El mes diciembre del 26 enero del 27 vino para nosotros preñado de peripecias y obstáculos, avances y retrocesos. Primero, la negativa de la Jefatura, el viaje a la Corte, las promesas del Gobierno. Después, la Real orden de la Dirección tomando la iniciativa que el jefe repugnara. Más tarde, la caprichosa terquedad del secretario de que la fiesta inaugural había de ser en Arcos, justamente, precisamente, en el lugar de la estación; quién sabe..., quién sabe si para granjear un éxito personal o político. ¿No estaba allí Gaultina, a las puertas de casa? ¿A qué ir tan lejos?

Con cántabra tozudez el secretario se obstina; quiere que el Gobierno confirme en Arcos la estación al pie de la Peña; y huye de que se consagre en Jerez un temido sanjerinismo del que considera prematuro hablar. Se atraviesa en el circuito una resistencia pasiva. ¿No será imprudente dictaminar sin meditación? ¿No será temerario marcar un sitio a la tribuna sobre una línea más que estudiada y decidida, pero no aprobada todavía?

Llegan muy arriba las infantiles alarmas, los escarceos legales, los escrúpulos monjes. Y Castellón escribe: «Temo que el ministro no pueda ir; sus ocupaciones... su modestia...» El secretario replica (23-XI-26): «Pero es el caso que yo he propuesto Arcos porque solamente en Arcos es donde podemos hacer una acogida al ministro digna de su obra. En el resto de la línea subastada estaremos siempre en medio de los campos desiertos, en el seno de la mayor frialdad y soledad.

(1) «A menos que no querían pasar unos días alegremente fuera de la familia», había añadido el buen humor de alguno.

dad. En Arcos hay 16.000 criaturas dispuestas a exteriorizar su gratitud. Arcos es, además, centro de varios pueblos: Espera, Algar, El Bosque, Bornos, Villamartín, Olvera, que caerán ese día en las fiestas de la inauguración. Si nos encastillamos en otro plan será preciso tener en cuenta que la línea corre sensiblemente paralela a la carretera, pero a 2 km al N.; para ir al trazado habrá que marchar a campo traviesa o por una pista improvisada; si llueve, ni los pájaros. Inconveniente único: un inconveniente de papel sellado: que el pueblo de Arcos no está en el proyecto aprobado. Pero si no nos hemos de pagar de ritualidades sin sustancia, ¿qué valor tiene el reparo? ¿No está estudiada la variante? ¿No ha prometido el Gobierno hacer el acercamiento? Llamo la atención de usted porque con esos tiquismiquis se puede comprometer el éxito de una jornada en la que yo no compareceré a pedir, ni parte de homenaje, pero que quisiera hacer, y hago cuanto puedo porque sea, una jornada popular, entusiasta y cariñosa.» Castellón contesta (27-XI-26): «Como le tengo indicado, el ministro ha desistido de su viaje... sus muchas ocupaciones no le consienten...»

Entretanto, un arcense mal aconsejado promovía un incidente dilatorio representando ante el jefe del Gobierno contra la idea que habían forjado «varios individuos, a medida de su capricho, de poner la estación de bajo de la Peña, cosa que hasta el escuchador causa risa». Alzabase irritado el pueblo contra el querellante, pedía auxilio al alcalde... Es tan fácil en Arcos despeñar un cristiano. Por fin, adhiriéndose Díez al pedimento del secretario, rogando al marqués de Estella que fuera el mismo quien invitase al ministro, se obtuvo el siguiente telegrama del general: *Tré con el ministro de Fomento el sábado 8 para inaugurar el domingo 9 en Arcos la línea Jerez-Almargen.*

* * *

Día memorable el 9 de enero del año 27. último de esta verídica narración. Bañada en la claridad resplandeciente de su cielo andaluz amanece la ciudad de Arcos prendida con las galas más vistosas: colgaduras multicolores en los balcones; pórticos triunfales en las avenidas y plazas; en las calles, gallardetes, flámulas y banderas, músicas alegres y muchedumbres alborozadas; restallar de cohetes y sinfonía de campanas en los aires. Y luego, el desfile calle abajo de los ministros, entregados al pueblo en cuerpo y alma, loquesida que los aclama y vitorea. Y seguidamente, la solemne inauguración del ferrocarril Jerez-Almargen, al pie de la Peña

de Arcos. Discursos vibrantes, tronadas de aplausos, vivas ensordecedores. Con voz emocionada y trémula leyó D. F. L. Díez dos cuartillas del secretario ausente, esclavo fiel de sus palabras, Dios sabe con cuánto dolor y a cuánta costa, y las cuartillas—relato sumarismo de la guerra de los veintisiete años, en la que no se dió un paso sin una batalla—, cerraban así: «La Sociedad de Estudios», cumplida su misión, muere en estos solemnes instantes. Sean sus últimas palabras para pedir una vez más la consagración definitiva de los anhelos de Arcos y para poner a vuestras plantas, con el humilde homenaje de nuestro reconocimiento, la impercedera gratitud de la comarca.»

Moria la Sociedad; pero al morir podía contemplar en aquel magnífico escenario de la Naturaleza la esplendente apoteosis de su obra: el ideal, irguiéndose sobre las pequeñeces y miserias de la vida, glorificado y triunfante. Premiaba el Buen Exito no el saber, no el poder, sino el perseverar. El túnel bajo la Peña de Arcos sería para el perpetuo símbolo de nuestra labor. La constancia lo taladraba; la constancia, piedra angular del gigantesco empeño del Ferrocarril de la Sierra. Nuestra obra era el trabajo oscuro, callado y tenaz de la gota de agua. De la gota de agua que socava la roca... non est, sed saepe cadendo.

Y esta sea, lector, a falta de otra más buena, la moraleja de mi historia.

EPÍLOGO

Todavía la estación de Arcos.—Hojando el proyecto «Jerez-Almargen».—Las pesetas intangibles.—La mejor recompensa.

Para cerrar las cuentas pendientes vienen a decir los preceptistas clásicos que sirven los epílogos; para narrar las últimas consecuencias de lo narrado ya, dando a la obra nuevo y definitivo remate. Epílogos, sumisos a los preceptos, para no dejar cabo sin atar ni cuenta sin rendir.

* * *

La consagración *ubi et ubi* que plugo al marqués de Estella hacer de la estación de Arcos, frente a la Peña y ante la comarca, no fué bastante para lograr la ejecutoria. Desde el 9 de enero—fiesta mayor que debe hacerse perpetua en el calendario de Arcos—estaba sentenciado el pleito; pudo discutirse antes cuál era mejor trazado, si el de Gallejos o el de Torres o el de Nieva; pero desde aquel día la duda era ofensiva para la seriedad de los gobernantes. En la tortuosa cam-

bera de la tramitación burocrática aun hubo, sin embargo, baches y tropiezos; ello, en fin de cuentas, no podía tener más eficacia que la de derripar un semestre el obligado final.

El 7 de junio del 27 el director general de Ferrocarriles y Tranvías comunica de Real orden al C. S. F.: «Su Majestad ha tenido a bien aprobar la variante del ferrocarril Jerez-Olvera a la Sierra, frente a Arcos de la Frontera». Así dió fin el litigio. Merced a él, Arcos tendrá su estación al pie de la Peña... «que hasta el oírlo causa risa». Y el ferrocarril después, en un alarde de audaz ingeniería, perforará la roca, pasará por debajo del caserío de la población y continuará su marcha triunfal río arriba hacia Bornos, hacia Villamartín, hacia Olvera...

Como el héroe de la leyenda castellana, pelearíamos después de muertos. Y como él, ganábamos batallas. Otras quedaban: pelear era, sin duda, nuestro sino. Podíamos superar el escepticismo del vate romántico dudando hasta de *la paz de los sepulcros*, única paz en que el poeta creía.

Camino del cazadero de Guadalperal dejamos en el capítulo 13 el Real decreto acerca de las obras entre Arcos y Olvera. Firmó el Rey, anuncióse el concurso, acudieron a él diez contratistas, y cuando, el 19 de febrero del 27, se procedió a la apertura de pliegos, pudo verse, no sin asombro, que uno de aquellos, bajo la firma de «Valentín Vallonirat, S. A.», ofrecía con tranquila naturalidad el 28,85 por 100 de rebaja. El oferente se obligaba, pues, a realizar la obra por *once millones!* menos del costo del presupuesto. *Esto, ¡nó, ello se alaba,— no es menester alabarlo...*

Aprovechemos esta ocasión, pues no habrá otra, para diseñar un apunte esquemático de nuestro ferrocarril, brindándole, lector curioso, un ramillete de guarismos escuetos y desnudos referentes al proyecto «Arcos-Olvera», coronado con algunos otros números sugestivos del resto del trazado. Te hago merced del comentario: que si con atención las miras y sobre ellos meditas un instante, llegarás a comprender, sin lazarillo ni intérprete, cómo te llevo sobre una obra que por su dificultad, estudio y magnitud, es la mayor de cuantas se intentaron en esta provincia en el transcurso de todos los días de su historia.

Como los datos, los entresaco y rebusco en un voluminoso montón de papeles que tengo ante los ojos: ese montón es el proyecto «Arcos-Olvera» en el ferrocarril Jerez-Almargen. Doceenas son los cuadernillos que lo forman, algunos de 400 páginas; hay planos, memorias, cubicaciones, perfiles con re-

lieve de pesadilla, planas y planas de apretados guarismos en columnas sin fin...

Firma el magno trabajo Gonzalo Torres, un distinguido ingeniero que hace honor al apellido que lleva; apellido que su padre, el genial Torres Quevedo, levantara hasta las cumbres del renombre y la gloria.

A lo largo de la línea se hallan las estaciones de Jerez, Empalme, El Rizo, Arcos, Bornos, Villamartín, Coripe, Puerto-Serrano y Olvera. Hay otras menos importantes, como la de Jédula, de gran porvenir cuando se cultiven las zonas de regadío, y varios apeaderos, como los de Zaframagón y Navalagrulla, aquél con vistas a posibles entronques o ramificaciones de la línea y éste por exigencias de la explotación inmediata. Desde Jerez hay al Empalme 6 km, 34 a Arcos, 43 a Bornos, a Villamartín 52, 63 a Puerto-Serrano, a Coripe 77, y 100 a Olvera.

Partimos de 45 metros sobre el nivel del mar en Jerez para alcanzar 100 en Arcos, que son en Olvera 454. Las pendientes con que se trepa a estas alturas no exceden nunca de 14 milésimas, ni bajan de 400 metros los radios de las curvas.

Hay interpuestas en el trazado unas trecientas obras de fábrica: entre ellas, pasos superiores e inferiores, pontones, alcantarillas, etc., etc.; hay también tres importantes viaductos, dos grandes puentes y dos más pequeños.

El viaducto del kilómetro 70, cerca de Coripe, tiene 57 m entre estribos, sobre cinco arcos de 10 m de luz con pilares de altura variable, algunos de los cuales pasa de 17 m hasta el arranque de los medios puntos. El puente sobre el Guadalporcín al kilómetro 78 en el apartadero de Zaframagón tiene una longitud total de 136 m, arcos de 10 m de luz sobre pilares hasta de 22 m de altura. En el kilómetro 71 se alza otro magnífico puente sobre el Guadalporcín, inmediato al mayor túnel de la línea; tiene trece arcos, uno, entre ellos, de 25 m de luz y una longitud total de 180 m.

Sobre la línea se encuentran treinta y cuatro túneles, veinte de los cuales exceden de 100 m; algunos, como los señalados con los números 13 y 27, tienen 604 y 615 m; y el número 15, entre un viaducto y un puente en las cercanías de Coripe, mide 1 016 m. La suma total de las longitudes de los túneles arroja la cifra de 6 500 m y asciende su coste de contrata a 13 169 145 pesetas; la mayor partida del presupuesto.

Sigamos hablando de dinero. El precio medio de contrata por kilómetro es de 196 000 y 200 000 pesetas entre Arcos y Villamartín, salvo la Angostura; y llega a ser de 745 000 entre Zaframagón y Navalagrulla, y de 850 000 en las proximidades de

Olvera. Pero hay 4 500 metros entre los kilómetros 67 y 72, allá por Coripe, cuyo costo por kilómetro es de 1 255 816; es decir, *grosso modo, cuatro kilómetros de línea, cinco millones de pesetas* (1).

Para contarlo todo hay que añadir algunas partidas. La variante de Arcos aumenta tres túneles a los treinta y cuatro ya previstos, el proyecto Olvera-Almargen prevé diez más. Total, cuarenta y siete túneles en toda la línea. A los 93,989 km que existen entre Cañina y Olvera, hay que sumar 6 desde Jerez a Cañina o *El Rizo*: 3 de prolongación a causa de la variante de Arcos, y 23,945 entre Olvera y Almargen. Total: 126 km.

El monto del presupuesto «Arcos-Olvera» es de 38 400 000 pesetas. Habrá que agregar 3 millones del concurso «Jerez-Arcos», otros 3 de su variante, 5 de las estaciones de Jerez, 15 del trayecto «Olvera-Almargen», y, por último, lo que supongamos por 126 km de vía entre las dos estaciones terminales. ¿Suponemos para este menester, a ojo de buen cubero, 10 millones? Resultará, calculando por defecto, un total aproximado de

75 000 000.

Esta cifra mide en pesetas el valor del esfuerzo realizado por la Sociedad «Estudios del ferrocarril J. V. S.»

Hay en el capítulo 6 de esta Memoria, bajo el paradójico epígrafe *El concesionario malegré lui*, la relación puntual de un singular apuro de la Sociedad. Forzada a tramitar un expediente de concesión, carecía de fondos hasta para los menudos gastos de la confrontación reglamentaria. Y cuentan las actas que se tocaron todos los registros, entre ellos el de que el secretario, «abusando de su carácter de diputado provincial, lo grara que la Provincia arrimase su hombro por primera vez a este empeño ¡tan provincial!», *aportando cuatro mil pesetas*.

La Diputación, en efecto, había presenciado con serena impasibilidad cómo aceptaban el sacrificio de su óbolo muchos Ayuntamientoes y 700 comprovincianos. Su aportación tardía la libertaba del afrentoso sambenito de permancecer irriamente al margen de los afanes de sus pueblos, por los cuales y de los cuales vivía. Las cuatro mil pesetas —más exactamente, las 3 952— fueron recibidas en Cádiz por el diputado solicitante, entregadas aquí mismo día en Jerez al Tesorero D. José María Fernández e ingresa-

(1) En el proyecto *Gallego* el costo medio kilométrico era de pesetas 180 440. El ferrocarril *Jerez-Troadero* costó a 840 000 reales. En ambos con inclusión del material móvil.

das por éste al siguiente en cuenta corriente de la Sociedad en el Banco de España (21-V-912, resguardo 1.367).

Transcurrieron seis años. En el verano del 18 publicó un diario de Cádiz cierta intervenció con un significado político de la capital en la que se le atribuían estas palabras: «... fueron entregadas las 4 000 pesetas, sin que por mi parte y hasta esta fecha haya sabido poco ni mucho de la inversión de la expresada suma. Oportunamente requerido, aclaró el personaje gaditano su inofensiva reticencia. No era preciso, porque, como alguien decía entonces al secretario: «En Jerez todo el mundo le conoce a usted...—Sí; pero en Cádiz...—En Cádiz todo el mundo le conoce a él.»

Y dice el libro de actas: «Los consejeros se prometieron no poner jamás sus manos en las 4 000 pesetas de la Diputación, y que si los gastos de la gestión por ferrocarril exigían su inversión parcial o total, saldrían esos gastos del bolsillo particular de los consejeros, nunca de las pesetas de la Diputación, las cuales declararon... *intangibles*» (1).

Así se cumplió estrictamente. Los consejeros se han disputado la honra de subvenir a los gastos todos de la Sociedad en los últimos años. Uno muy especialmente, cuyo nombre pondríamos con versales sin el temor de sus iras. Pero las pesetas que para ayuda de costas aportó la Diputación han estado invariablemente en poder del Banco de España durante quince años, desde el 21 de mayo de 1912 hasta el 8 de agosto de 1927.

Y en ese día salieron para dar en las manos piadosas de Sor Jacinta Sáinz, Sor María de Jesús Román y Sor Paz Carrasosa, superiores en Jerez de la Casa de Expositos, el Asilo de Huérfanas y el Hospicio Provincial. De esta manera volvió a la Provincia, en las personas de sus pobres albergados, el dinero de la Provincia que el Consejo de la «Sociedad de Estudios» no tuvo ocasión de utilizar.

En llegando, lector, a este lugar comprendes que el viaje termina, y tal vez te asalta un pensamiento triste. Nos vieron tus ojos cien veces entre tropiezos y caídas, amarguras y desengaños; no pudieron ver nunca a la multitud, por quien se trabajaba y sufría, acudir a sus defensores con el socorro de su adhesión, el aliento de su entusiasmo, el consuelo de su gratitud. Y acaso, lector, te sientes empujado a murmurar con Goethe: «Es que cuando alguien hace algo por amor al mundo, el mundo se cuida de que no vuelva a hacerlo.» *Quien sirve al Común, sirve a ningún,* añadirás tal vez, exhumando el

(1) Libro de actas, pág. 292.

arcaico decir de la seca Castilla. Y aunque errarás en gran parte, acertarás en algo. Porque, a decir verdad—como es necesidad del alma *in limine mortis*—, salvo los cuatro amigos fieles cuyos nombres tuviste ocasión de conocer y bendecir en el transcurso de esta historia, solos hicimos nuestras jornadas, solos sobre el páramo estéril de la indiferencia o la burla de aquellos a quienes podía aprovechar una obra que a nosotros para nada nos aprovecharía.

Y ¿no será éste cabalmente el crónico mal de España que por acá se agudiza? Insensibilidad para el afán colectivo, hábito secular de resignar en los directores los cuidados todos de la tierra y del cielo, sanchipancismo socarrón que Insúa definió con esta frase sencilla: «Cada uno a lo suyo y nadie a lo de todos...». Fué este dolor nuestro inseparable compañero en la penosa peregrinación: la frialdad del ambiente, la soledad del camino.

Pero entiendo lector, que este desdén para la idea no llegó a ser ingratitud para los mantenedores. Nosotros tuvimos muchas veces plácemes y alabanzas. Y desde que, por encima de los nevados picos del Guadarrama, aquel día histórico del Consejo del «break», apuntó la aurora del triunfo, los elogios de la Prensa y los honrosos acuerdos de las Corporaciones fueron incesantes (1). Tantos, tan personales algunos y nominativos, que el secretario hubo de salir presurosamente al paso de los homenajes en cierne con unas palabras sinceras, que entonces creyó necesarias y ahora reputa adecuadas para remate de esta historia.

Por lo que a mi toca...

«Hace unos meses, dos convecinos ilustres de tan opuesto ideario y tan idéntico jereza-

nismo como D. José Barrón y D. Pedro Gutiérrez Quijano, tuvieron la muy agradecida bondad de proponer desde este mismo *Guadalete* un homenaje para honrar y enaltecer mi personalidad insignificante. Supliqué el desistimiento.

Ahora, Fernando Carrasco y Onofre González Quijano formulan desde el mismo lugar una proposición análoga en honor del Consejo, de quien yo soy el más humilde. Públicamente se hicieron uno y otro requerimiento. Públicamente quiero yo rendir el testimonio de mi gratitud sincera y cordial a los proponentes, por lo que me pueda tocar de las frases amables que en uno y otro caso prodigaron. Y por lo que también me pueda tocar del homenaje que proponen, públicamente quiero decir a ellos y a los de Jerez y los pueblos que estuvieran en trance de dejarse seducir por el prestigio merecido de firmas tan autorizadas, que yo me siento mucho más que bien pagado con la alegría de ver el ideal en camino de realización; con la satisfacción del deber cumplido, con la dicha inefable de soñar que en un porvenir no remoto, aunque más allá de mi vida, Jerez será, merced al pantano y al ferrocarril, grande, próspero, opulento, feliz... Y que como estoy pagado con usura, declino respetuosamente, con la gratitud más ferviente, pero con la más firme resolución, todos los homenajes que ellos bondadosamente, generosamente quisieran ofrendar.

Es a la Comunidad—creada por nuestros padres y que nuestros hijos continuarán—a quien debemos cuanto somos y cuanto tenemos, vida de hombres civilizados, cultura y bienestar. Devolver a la Comunidad con nuestros esfuerzos algo de lo que le debemos no es más que cumplir una obligación que no merece recompensa. En todo caso, la recompensa está dentro: está en poder dialogar sigilosamente con la conciencia, musitando con tímidez palabras como éstas: «Quizá mi tránsito por la vida no ha sido totalmente estéril, como el de tantos otros que pudiendo más quisieron menos; quizá algunos hombres de mañana tendrán por mi trabajo de hoy riquezas o bienestar; quizá un pedazo de pan alguno que sin eso no lo tendría...» (Qué son frente a este regocijo espiritual los homenajes de la tierra sino ilusión y vanagloria!)

9 de enero

de

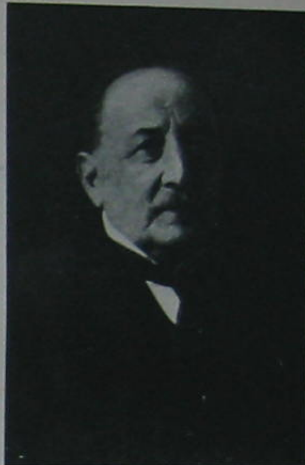
1927

Inauguración de las obras

del

ferrocarril

«JEREZ A LA SIERRA»



Excmo. Señor Marqués de Bonanza

EL PRESIDENTE

y

EL SECRETARIO

de la

SOCIEDAD



Amalio Sáiz de Bustamante

(1) El Ayuntamiento de Jerez nombró hijos esclarecidos de la ciudad a los señores marqués de Bonanza, Díez, Rojas, Martel y Sáiz de Bustamante (22-1-26). Los alcaldes de la comarca, reunidos bajo la presidencia del de Jerez, acordaron otorgarles una medalla conmemorativa, perpetuar sus nombres y los de Batella y Guadalupe en lapidas de bronce que se colocarían en todas las estaciones de la línea y editar un libro en que se narra la vicisitudes de la gestión pro ferrocarril, cuya redacción se interesó de uno de los consejeros (22-III-26). Desde Valencia propuso Juan de Jerez—hijo cuyo humilde esbozo sospecharon algunos al R. P. Fray E. S. P.—que se diesen los nombres de Díez, Castellón y Sáiz de Bustamante a las nuevas vías del proyecto de Ensanche (*Guadalete*, 13-VIII-27). El Ayuntamiento, hizo surta esta iniciativa en la última sesión de enero de 1928.

A N E X O

LAS ESTACIONES DE JEREZ

por

AMALIO SAIZ DE BUSTAMANTE

LAS ESTACIONES DE JEREZ

En la lucha de varia fortuna entre la Voluntad y el Destino, que es la trama de la precedente Memoria, parecía éste al fin vencido y sojuzgado. Y, sin embargo, pataleaba.

Un ingeniero jerezano ideó el camino y lo bautizó Jerez-Villamartin-Setenil; por Jerez y para Jerez trabajaron años y años los hombres de la jerezana Sociedad de Estudios; otros dos ingenieros jerezanos consagraron su saber y renombre a la lucha por el ideal, el cual sólo pudo llegar al triunfo cuando llegó al mando supremo de España un jerezano todopoderoso. Así, era «Jerez» quien por el esfuerzo de los mejores de sus hijos había hecho el ferrocarril Jerez a la Sierra.

Bueno; pues el ferrocarril *no tocaba en Jerez*. ¿No sería esta cosa extraña, pintoresca y absurda un pataleo del destino derrotado? ¿No sería la parodia ridícula de aquel escamoteo de la línea Jerez-Algeciras, la cual, estudiada, aprobada, votada en Cortes y bien avanzados los trabajos a partir de Algeciras con rumbo a Jerez, dió fondo en... Bobadilla?

Este apéndice tiene como propósito exclusivo la transcripción de cuatro charlas periodísticas tras una Real orden de Fomento, en ellas el problema se plantea y resuelve. Sean como la narración sucinta del último episodio de nuestra larga historia.

I

Cada hora su obra.—El «sanjerónimo» jerezano.—Un recuerdo, una excusa y una instancia.—Las tres partes de un plan ilusorio.

Cuando se acordó en el Consejo histórico del *break* de Obras públicas el plan de ferrocarriles urgentes y en el plan entró el de la Sierra, dimos nuestra misión por acabada. Erráramos. ¿No podía ser la letra de esta ley, como la de tantas otras, letra muerta? Había que conseguir siquiera comenzar, se logró la subasta de Jerez-Arcos: 28 kilómetros. Era poco; un nuevo criterio de gobierno podía abandonar la obra y perder 2 000 000 por no gastar 60, o por odío al criterio antecedente, un día triunfante y al otro derrocado. Se trabajó lo preciso para vencer la repugnancia ministerial hacia la subasta múltiple: «Un contratista sólo y ya es bastante», pensaban en lo alto. Se logró al fin el concurso hasta Olvera, 94 kilómetros y 39 millones. Ya esto era casi todo.

Entretanto hubo que luchar un poco a favor del proyecto aprobado contra los que apetecían el traslado de la estación de Jé-

dula; y hubo que pelear tozudamente contra el proyecto y a favor del pueblo, en la contienda por la estación de Arcos, ubicada a 3 kilómetros, con la sierra interpuesta. Algo costó—Dios lo sabe—traer el Gobierno a inaugurar al pie de la Peña la línea Jerez-Almargen; y, aunque parezca extraño, algo ha costado después llevar la variante al puerto seguro de la Real orden de 7 de los corrientes, sorteando el difícil escollo de los Consejos de Fomento. Pero ahora, sí, ahora habremos terminado.

¡Terminar! Sí, como solía decir el más perspicaz y oportunista de los políticos de antaño, «cada obra a su hora», esta de ahora es la hora de Jerez, de Jerez, que con gesto señorial y generoso ha trabajado por todos, posponiéndose a todos. Creemos llegado el instante de que la ciudad de Jerez piense algo en sí misma.

Porque es el caso, lector amable, que el ferrocarril de Jerez a Almargen... de Jerez a Almargen, no nace ni muere en Jerez. Nuestra estación (¿nuestra?) en esta extraña línea está allá en medio de los campos solitarios de las dehesas de Angulo y el Hipódromo, en el kilómetro 103 del ferrocarril de Sevilla a Cádiz, a 6 kilómetros de la ciudad. Allí la sitúa el proyecto aprobado, provista de todos los atributos de las cabezas de línea, hállase generosamente dotada con muelles descubiertos y techados, viviendas de empleados, cochérn para carruajes, depósito de locomotoras, etc. Es, pues, la terminal del ferrocarril... «Caulina-Almargen». Y es, como se comprende, un «sanjerónimo» más.

Un *sanjerónimo*; los viajeros de esta provincia sabemos bien lo que eso quiere decir de molestias, transbordos, falta de enlaces, inseguridad e interrupciones de los viajes, unas veces la noche toledana en las orillas del Betis; otra la inesperada *garden-party* en los vergeles floridos del Empalme pintoresco. Nuestro San Jerónimo el podrá ser igual o ser peor: ello dependerá de la organización que dé a los servicios la compañía explotadora; habrá para los viajeros de Arcos, Bormos, Olvera, etc., paso condicionado de sus trenes a la línea de Andaluces, según lo consientan los trenes de la línea que manda; o habrá—y esto será más divertido—cambio de tren. Pero una cosa es cierta desde ahora: *Jerez no está en la línea de Jerez a Almargen*. El empalme en plena vía a la altura de Caulina deja a Jerez fuera de la línea nueva; coloca a Jerez, respecto de ella, en situación idéntica a la de La Parra o Puerto Real, Cinco Casas o Getafe.

Pedíamos en Madrid por el acercamiento de la estación de Arcos. Nuestro insigne interlocutor nos reconvenía cariñosamente: «¿Pero no sabíais eso? ¿Cómo habéis dejado pasar la subasta? La disculpa era fácil. Mal informada cierta ciudad vecina instó, en vísperas de la subasta, la suspensión *sine die*, a pretexto de nuevos estudios. «Habíamos de anular ciegamente la manobra: Subastárase la línea y luego... ya se vería.» Acaso no falte un lector que nos dirija ahora, con motivo de la estación de Jerez, análogo reproche. Anticipemos los datos de la defensa.

1.º No hay en la tramitación de estos importantísimos expedientes de ferrocarriles, cuyos errores posibles son de imposible remedio, ni un solo momento en que se dé audiencia a los interesados, para que conozcan el trazado y hagan oír sus protestas justas o sus aspiraciones legítimas. Se hace la línea, pero no se oye a los pueblos. ¿Qué saben los pueblos!

2.º Es el proyecto, como documento oficial administrativo, cuidadosamente reservado, salvo en los días inmediatos a la subasta y en el lugar que señala la *Gaceta*.

3.º Los voluntarios—recuérdese que este ferrocarril no fué jamás gestionado por organismos o representaciones oficiales—los voluntarios que trabajaron cuanto pudieron por facilitar esta empresa no tuvieron nunca el deber, ni siquiera el derecho, de pedir, instar u oponerse, salvo en el círculo de sus amistades privadas y con carácter estrictamente oficioso. Ellos, no obstante, son los únicos que, en el primer día en que pudo saberse, supieron la anomalía que vamos comentando, y elevaron su alerta tan arriba como les fué posible, y consultaron con sabios ingenieros jerezanos, y aun gestionaron, corriendo el riesgo de humillación a que suele exponerse quien gestiona sin personalidad o poderes bastantes, por puro y candoroso quijotismo... Pero vengamos a lo que interesa.

Creemos deber y poder afirmar lo siguiente: la cuarta Jefatura de Estudios y Construcciones de ferrocarriles, a la cual pertenece Jerez-Almargen, no tomará la iniciativa para variar la ubicación de la estación Jerez-Enpalme (1). Deberá tomarla inmediatamente la representación de la ciudad pidiendo al Ministerio de Fomento en respetuosa instancia: 1.º, la supresión completa de las edificaciones y empalme de líneas proyectadas para el ferrocarril Jerez a la Sierra por Villamartín y Olvera en tierras de la dehesa de Angulo, sobre el kiló-

metro 103 de la línea Sevilla a Cádiz, a 6 kilómetros de la población; 2.º, la prolongación de la vía sin empalme alguno intermedio, hasta la actual estación de Jerez de la Frontera sobre la línea de Andaluz.

Acabemos aquí. Al tomar la pluma era más amplio el propósito; el título y el sumario lo denuncian. Pero el tema es largo y el espacio corto. Otro día... tal vez. Conviene quizá dejar aquí aislado, solitario y de relieve, sin involucreción con otros temas conexos que enreden y confundan, este curioso y sugestivo episodio del *sanjeronimo* jerezano.

(26-VI-27.)

II

... Las tres partes de un plan idusorio.—Viajeros.—Pequeña.—Un ensanche.—Fábulas, logi, somnias.

Aspiráramos en nuestra última charla a patentizar cómo el pueblo de Jerez no está en la línea férrea de Jerez-Almargen, a causa del inopinado «Empalme» de Caulina. Jerez ya lo sabe: Jerez se pondrá en pie para impedir que prospere la extraña anomalía que, si no viniera preñada de perjuicios, podría pasar por una broma de salón.

Había problemas conexos y hemos tenido—bien a nuestro pesar—que separarlos por interés del asunto de importancia y urgencia preferentes. *Caulina* es lo principal; lo demás, accesorio; aquello es la necesidad; esto de hoy la conveniencia, la aspiración, un ideal. Hemos deslindado los campos al aislar en el artículo precedente el problema de la estación de Angulo; conversemos ahora acerca de las estaciones de Jerez. Pero sabe, lector, que salimos del área de la realidad y entramos en el mundo de la ilusión y del ensueño.

Corto y derecho, preciso y conciso. Las estaciones de Jerez son francamente indignas de Jerez. Justifiquemos la aserción. Sábase que la ciudad es de primer orden por su término, por su riqueza, por su población, que hoy bordeará los 80 000 habitantes y en un mañana próximo rebasará los 100 000, si el diablo no se empeña en estorbarlo. Dícese que su tráfico ferroviario es de los mayores y de mayor rendimiento de la red. Consta que en ella se centralizan y anudan los movimientos de tres líneas: Jerez-Almargen, Jerez a Sanlúcar y Bonanza, Sevilla a Jerez y Cádiz. ¿Falta algo? Su vieja historia y noble abolengo; en esa antigua estación de Pequeña se inauguró, hace más de setenta años, el camino de hierro de Jerez al Troca,

dero: el fué entonces el ferrocarril tercero de España y primero de Andalucía.

Un observador—aun siendo tan imperito y distraído como el que va con nosotros a todas partes—tendrá que observar lo siguiente: a poco que mire las estaciones jerezanas:

Viajeros.—Construcción asimétrica, parte y no más de un proyecto mayor comenzado hace medio siglo; el pabellón más reciente quiere ser, sin lograrlo, el cuerpo central del edificio. Hall insuficiente donde se amontonan todos los servicios del público, despacho de billetes y facturación de equipajes; las «colas» de los primeros obturan el paso de los últimos y cierran el camino de los andenes. Salas—algo hay que llamarles—de espera, sin comodidad ni decoro, cuya construcción por medio de mamparos parece haber buscado su inspiración en el clásico colmado andaluz. Explanada variada de manifiesta estrechez. Restaurante, lamparera, viviendas, etc., en un cobertizo contiguo, armado probablemente sobre aprovechamientos y refritos de elementos usados en las obras de fábrica primitivas. No hay pasos inferiores para los andenes. No hay una marquesina general que los cubra; los raquíticos tejadillos que intentan en vano sustituirla dejan por todas partes penetrar el sol y la lluvia. Finalmente, la construcción toda vive a caballo sobre un terraplén: por uno de los taludes trepa la rampa de acceso a la estación.

Pequeña velocidad.—Estación de retroceso, herencia infauista de la línea primitiva, en la que por ser cabeza el problema era otro; sobrepasan los trenes de Sevilla hasta las cercanías del paso superior del camino de ronda, para entrar desde allí a *reculons* en la estación de mercancías: los trenes de sentido contrario recularán para salir. El tráfico creciente y la exiguidad del espacio deberán hacer muy penoso el trabajo de formación y descomposición de trenes y provocarán frecuentes congestiones. No hay que destacar la mezquindad de los edificios y muelles. No hay que insistir en la dificultad de la manobra en la vía única de entrada y salida, precisamente sobre un paso a nivel. La planta toda de la estación de P. V. está clavada en el cuerpo de la ciudad, cuyo caserío la flanquea, prolongándose en dos brazos laterales que parecen querer estrangularla. Bien merece serlo.

¿Tienen remedio estos males? ¿No sería ocasión oportuna esta que da ahora el ferrocarril serrano para atacar y resolver el problema integral de las estaciones de Jerez? Si hay—pensáramos y decíamos—algunos

miles de pesetas condenadas a crear en Caulina un *sanjeronimo* absurdo, innecesario, perjudicial, no será mejor actuar de acuerdo con Andaluzes e invertirlas en adecentar, ampliar o concluir la actual estación de viajeros? Derribar el sórdido caserón actual, retrotraer la edificación para ampliar la superficie viaria y colocar dos líneas más, y alzar un edificio amplio, sencillo, elegante, moderno, que dijera a los viajeros yentes y vientes y aun a los transeúntes que la miraran desde la ventanilla: «Aquí detrás hay una ciudad europea, digna de su renombre mundial.»

La insuficiencia de la estación de P. V. no puede remediarse *in situ*: hay que arrancarla de cuajo. En las cercanías de la de viajeros, dentro de discos, hay una ubicación insuperable: los terrenos frente a las bodegas de «Méritos», entre la ronda y la carretera de Arcos. Por la amplia calle de este mismo nombre tendría su natural entrada y salida el tráfico de mercancías, descongestionándose la estrecha vía de *Fernán Avandá*, ahora intrasitable.

La extrinsecación de este cuerpo extraño de la estación de Pequeña incrustado en el corazón de la urbe dejaría los terrenos que hoy ocupa libres para fines de urbanización y ensanche, lo que tanto necesita la ciudad, ya que el cementerio taponó para siempre su única línea de expansión. Podría edificarse la acera de los pares de la calle de *Carlija*; dos transversales enlazarían con esta calle el Mundo Nuevo, Madre de Dios y Porvenir, y en el eje del nuevo barrio que hoy usurpan las vías, una gran avenida, prolongación rectilínea de la calle actual sobre el histórico Egido, con caserío, pavimento y alumbrado modernos, arbolado frondoso y policía europea, daría espléndida entrada a la ciudad de Jerez, ligando en dos minutos el patio de la estación con la linda alameda de las Angustias.

Mucho dinero? No tanto, acaso, si el sacrificio fuera equitativamente diluido. Nótese que hay unos miles de duros para el malgasto de Caulina, los cuales pueden tener útil inversión en la estación terminal de Jerez. Andaluzes, es cierto, tendrá que comprar terrenos para la nueva *Pequeña*; pero podrá vender los de la vieja. El Ayuntamiento, que habrá de comprar éstos, venderá a su vez los solares resultantes de la urbanización. No se trata, pues, de los cuarenta millones de pesetas que, según el ilustre ingeniero Sr. Mendizábal, ha de costar a la Compañía M. Z. A. la solución del problema ferroviario en la estación de Barcelona, sino de cuatro ochavos mal contados y bien invertidos.

Esta fantasía urbanística será tan estéril como tantas otras. Como aquel delirio del

(1) Así lo hizo categóricamente el ingeniero Jefe Sr. Durán el secretario de la Sociedad, en el curso de una conversación solemne.

salientes se hará por la calle de Arcos. La estación tiene su acceso por la carretera, inmediatamente después del paso inferior, frente a la entrada de la fábrica de botellas.

VIAJEROS Y MENSAJERÍAS

Esta estación es aquella de quien decía el imperito y distraído observador que va con nosotros a todas partes: *Construcción asimétrica, hall insignificante, camarotes de espera, restaurante en cobertizo de refritos, sin marquesina general, sin paso inferior... Mejor derribarla.* Castellón la derriba. Se había especulado sobre múltiples soluciones: desviar la carretera, voladizo encima de ésta, colocación de vías en el patio, dejando la estación en isla, etc.; todo imposible; no hay más remedio que destruir el caserón arcaico. Tiene actualmente la estación cuatro vías; hacen falta, por lo menos, seis; el proyecto prevé siete.

El edificio nuevo se levantará retrocediéndolo un poco, dejando entre él y la verja sobre el camino de Cartuja 45 metros de superficie viaria: el espacio libre necesario para tres andenes y las siete vías. Un paso inferior con surtidors en los tres andenes librábrá a los viajeros del riesgo de cruzar las vías al tomar y dejar los trenes. Una marquesina metálica los protegerá de las inclemencias del tiempo, cubriendo seis de las siete líneas, dejando fuera solamente la de enlace con la estación de P. V.; un tabique acristalado correrá a lo largo de los 90 metros de longitud, entre la sexta y séptima vía, completando aquella protección al cerrar el paso del sol, el viento y la lluvia.

El edificio de viajeros tiene dos plantas. En la baja, lado Sevilla, se alinean el comedor, cantina, salida de viajeros y, contigua a ésta, salida de equipajes. En la misma planta, lado Cádiz, salas de espera, despachos del jefe, subje y representante de la línea de Almargin, telegrafo público, archivo, policía y servicio médico. En el cuerpo central, un gran hall, al que dan acceso cinco amplias puertas, alberga los despachos de billetes y facturación; este salón, de veinte metros de largo por diez de ancho, tiene como altura la altura total de la construcción.

La planta principal se distribuye por cuartas partes en viviendas: tres para el jefe, subje y representante de Almargin; la cuarta, en el extremo Sevilla del edificio, es un pequeño hotel con ocho dormitorios, donde los viajeros de tránsito pueden hallar alojamiento confortable. Estas viviendas tienen escaleras independientes; dos de ellas se desarrollan en las dos torres extremas de la edificación y las otras en las dos torres laterales del pabellón central.

Inmediata a la estación de viajeros, separada de ella solamente por el paso sobre la carretera de Cortes—paso que también se ensancha y peralta en el proyecto—está el edificio de G. V. Alzase sobre terrenos de la *Huerta Pintada*, al borde de la línea actual, y consta de un amplio muelle de 65 metros de longitud por 10 de anchura; junto al muelle cerrado hay uno descubierto, especial para el pescado, con boca de riego y desagüe. Estas instalaciones de G. V. tienen su entrada para el público por la prolongación de la calle de Cartuja, en las cercanías del paso inferior. De esta suerte el movimiento de mercancías queda totalmente separado del de viajeros.

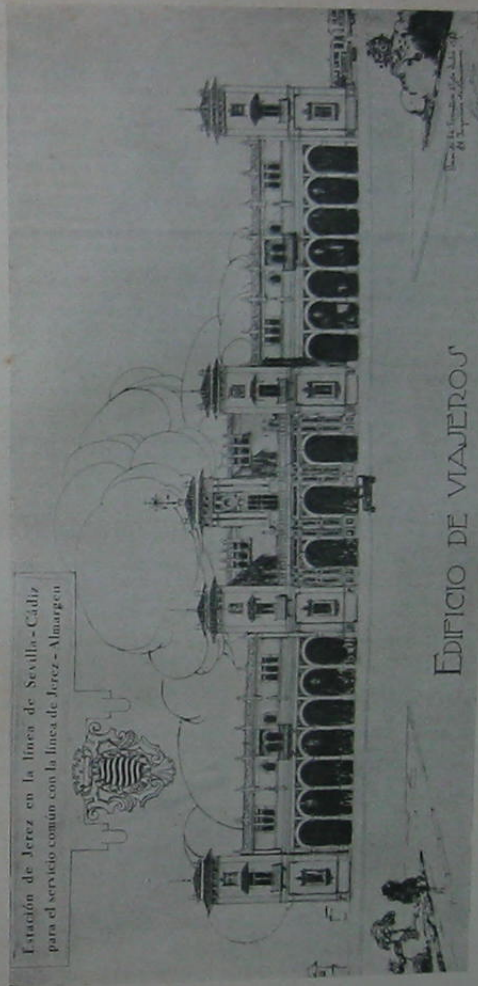
UN ENSANCHE

Ante los ojos tiene el lector, y no ha menester explicaciones, el plano de ensanche con que el Sr. Castellón redondea su acabado estudio. Este plan, del que fué una tosa anticipación nuestra *fantasía urbanística*, consiste en cuadricular con varias vías los terrenos que hoy *usurpan* las líneas y muelles de la estación de Pequeña. La edificación de las manzanas resultantes dará lugar a la formación de varias calles, dos de entre ellas de excepcional importancia: la transversal desde Fermín Aranda a Madre de Dios, que enlazará directamente dos núcleos de población hoy mal comunicados, y la gran Avenida de 25 metros de anchura, prolongación de la calle Diego Fernández de Herreza, que ligará derechamente el patio de viajeros y la linda alameda de las Angustias.

PARA TERMINAR

Varias cifras y una jactancia. No tienen las cifras la exactitud y fijeza de un estudio definitivo; aspiran solamente a servir de apoyo al lector para la formación de su idea sobre la magnitud precisa de la obra, para que su imaginación no la finja mayor ni más pequeña de lo que es realmente.

La estación de Pequeña ocupa una extensión de algo más de tres hectáreas. Sus muelles cerrados y descubiertos suman una superficie de 4 200 metros cuadrados. La vía de maniobras se tiene sobre 350 metros. Los andenes de viajeros tienen 200 metros de longitud. El edificio, 90 por 14; sus torres se elevan a 20 metros. La marquesina, 90 por 37 por 18. La superficie adoquinable con microgranito mide 16 000 metros cuadrados. ¿Pesetas? Los muelles de pequeña costarán algo así como 700 000; otro tanto, el adoquinado. Las vías en las dos estaciones, 470 000. La marquesina, 40 000 duros; el edificio, 100 000. El presupuesto total



Estación de Jerez en la línea de Sevilla-Cádiz para el servicio común con la línea de Jerez-Almargin

EDIFICIO DE VIAJEROS

oscilará alrededor de cinco millones de pesetas.

Mañana lunes será presentado en Madrid escrito del Ayuntamiento, solicitando que se ordene a la 4.ª Jefatura de Estudios y Construcciones la formación de un proyecto con arreglo al anteproyecto que se acompaña. Es decir: mañana lunes la ciudad de Jerez subirá las escaleras del palacio de Atocha del brazo de su hijo predilecto D. Francisco Castellón. Que la fortuna le acompañe. La ciudad va a pedir que se realicen las tres partes de nuestro plan ilusorio, con sujeción a los estudios del ilustre ingeniero jerezano. El ministro conoce la pretensión y la acogerá benévolutamente. El general jerezano la amparará desde la más alta cima del Poder, por motivos de amor y de justicia. La Jefatura del S. O. y la Compañía de Andaluces tendrán inmediatamente la palabra. Los ingenieros del Estado saben bien la certeza de nuestro mal y han de fiar en la terapéutica de su ilustre compañero el médico de la casa.

Por último, la Compañía no podrá menos de poner con gratitud el pensamiento en los caudales que Jerez le ha dado, cuando no fuera estímulo bastante la razón sentimental de que es Jerez quien hizo a su costa el camino de hierro, noble decano de su red; el primero de Andalucía, fundado con el sacrificio de sus fundadores, cuando no había en España más que 78 kilómetros de ferrocarril. Esperemos; confiemos.

(10-VII-927.)

IV

La penúltima cuartilla

La última... iba a escribir como epígrafe. Pero hubo un oportuno arrepentimiento. Porque—fuera de que en Jerez no es costumbre de buen gusto el hablar de «la última»—muchas veces en largos años creí acabar, y, no obstante la candorosa ilusión, el inacabable asunto me obligó a reincidir, usurpando las columnas de este veterano *Guadalete*, única ventana por donde Jerez y

la Sierra se asoman de higos a brevas a su ferrocarril.

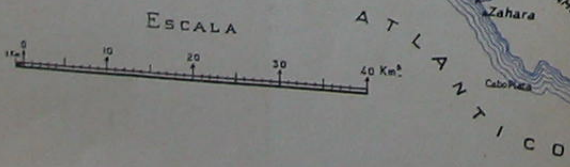
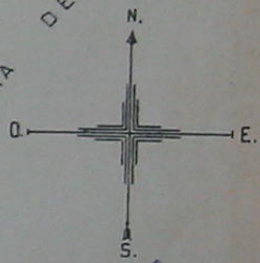
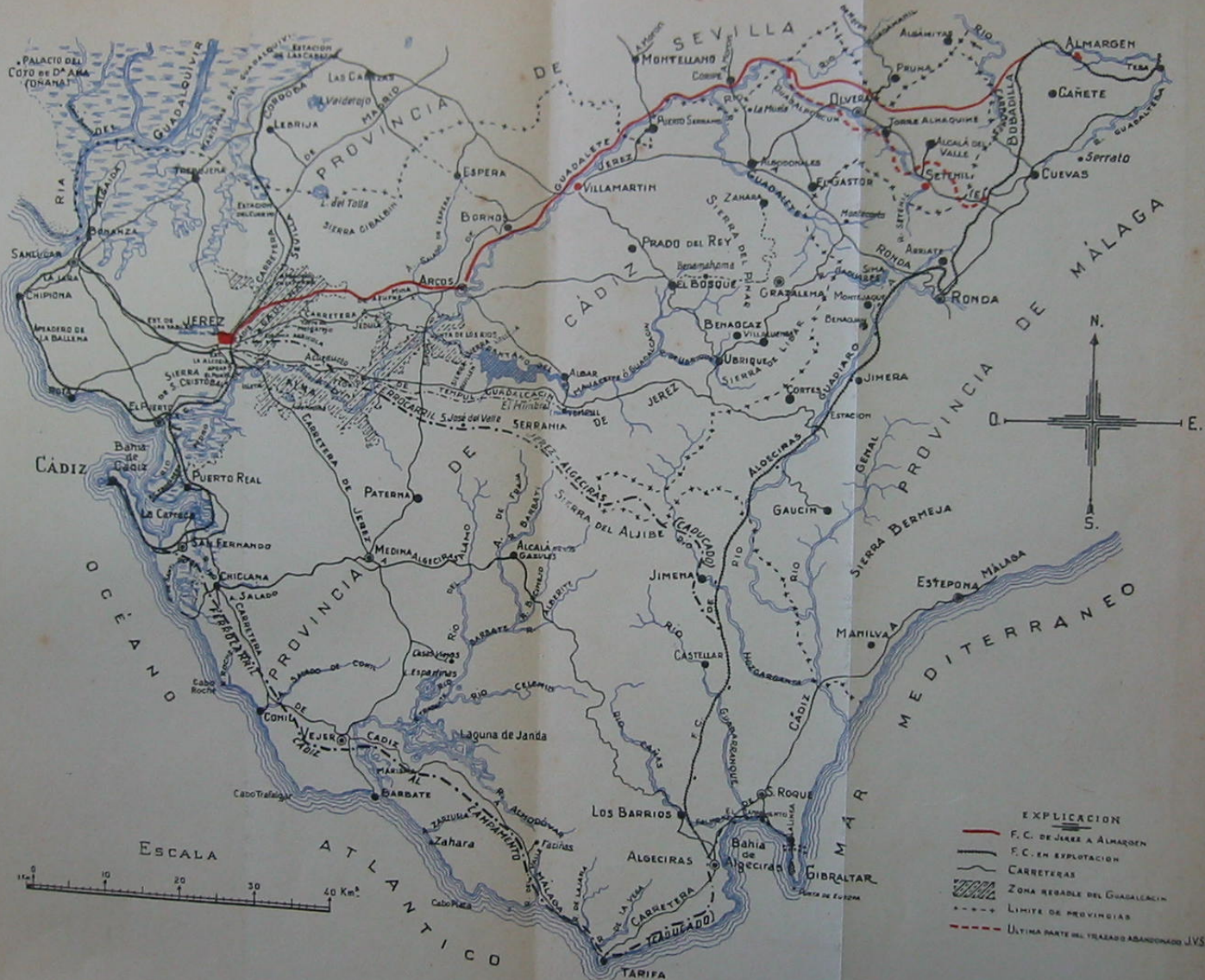
Y vamos al caso. Quizá oyó el lector alguna vez el pleito de las estaciones de Jerez con su divertido «sanjerónimo». Y acaso hasta le haya interesado un poco. Lleva muchos meses de penosa tramitación el litigio, en el que hay intercalados tropiezos lamentables, informes adversos y peripecias enojosas. Y ahora hemos traspuesto un punto crítico.

Debo a los de siempre, a los dos ingenieros jerezanos fervorosos y vigilantes defensores de nuestra causa, las nuevas que siento la invencible comeción de publicar a los cuatro vientos, aunque a nadie le importen. *González Quijano*, perspicaz atalaya, anunció la resolución; poco después, *Castellón*, infatigable mantenedor, envió la Real orden, la cual nace en la Dirección general de Ferrocarriles y Tranvías el día 16 de este mes de enero de 1928 y va dirigida al Comité del Consejo Superior Ferroviario.

Reducida a la silueta, ya que el detalle no importa, ordena la regia disposición: 1.º, que los servicios de estación y empalme y la combinación de ambas líneas se establecerán en la estación de Jerez. Para ello, la cuarta Jefatura estudiará un trazado directo desde el apeadero de *El Rizo a la estación de Jerez*. 2.º, que la misma Jefatura redacte el proyecto definitivo de la estación de Jerez, tomando por base el anteproyecto del Sr. Castellón.

En resumen: Jerez ha ganado su batalla una vez más, sin sufrir las fatigas y sinsabores de la lucha. No habrá «sanjerónimo» en Caulina. Habrá estaciones dignas de nuestro pueblo. Y si S. E. siente el sonrojo de presentar a los forasteros la ciudad vestida con los andrajos urbanos que le legaron los siglos, de los que es rico museo la calle Fermín Aranda; si anhela levantar una barriada europea en el pórtico de la gran urbe, con su avenida... F. I. Díez... *Francisco Luis Díez*, abriendo sobre la linda alameda de las Angustias y continuando por la amplia vía de la Corredera a la plaza de Alfonso XII..., en su mano estará.

(24-I-28.)



- EXPLICACION**
- F. C. DE JEREZ A ALMAGRO
 - F. C. EN EXPLORACION
 - CARRETERAS
 - ZONA REGADIA DEL GUADALCAZIN
 - - - LIMITE DE PROVINCIAS
 - - - ULTIMA PARTE DEL TRAZADO ABANDONADO J.V.S.