



"Máquina instalada en Pasadena (California) para utilizar energía solar" 1901, n.º 1.027, p.583.

LA VIDA CONTEMPORÁNEA

LA PIERNA DEL GOBERNADOR

Érase un pueblo desviado de la capital, y servido por un camino carretero que cada año las lluvias del invierno y el tránsito incesante de galeras, carromatos y carros de labranza, iban poniendo en estado tan lastimoso, que antes parecía despeñadero y precipicio. De vez en cuando, los vecinos acudían respetuosamente a la Superioridad (con S grande) en demanda de compostura y reparación para el camino; pero la Superioridad, metiéndose unos tacos de algodón en rama en el hueco de sus orejas de mercader, pasaba a asuntos más urgentes (para ella), y la única variación que en su suerte advertía el vecindario, consistía en algunos baches y tumbos más, causados por nuevas descalabradas del caminito dichoso. Y así como el que se cae en un pozo grita una hora ó dos pidiendo ayuda, y por fin, ronco y cansado, guarda silencio, los vecinos acabaron por aburrirse y dejar en paz a la Superioridad, que tiene que esquilan otros borregos y no ha de estar ahí a disposición del primer importuno que chille.

Además de su legua de mal camino tenía aquel pueblo su cacique correspondiente, hombre adinerado, el cual, con motivo de un suceso de familia, el nacimiento de un robusto vástago que apadrinaba el señor gobernador civil, dispuso gran convite y holgorio, y alquiló en la capital coches que trajesen a la autoridad y su séquito. Se realizó el viaje felizmente, si bien con la incomodidad de los baches continuos; hubo bateo y comilona, y se ordenó el regreso ya entrada la noche, en ocasión de estar los cocheros bastante más alumbrados que las calles del humilde pueblecillo. Apenas salieron de él los coches, llegando al hoyo que está pasada la piedra judiciaria ó rollo antiguo, oyóse un estrépito y crujido alarmante, fragoroso, y el vehículo en que iba el señor gobernador, volcado lo mismo que un falucho en día de tormenta, se acostó en la carretera, ruedas al aire. El cochero salió botado, y fué a descrismarse contra una piedra; el tiro de mulas, despavorido, se arrojó por el talud, arrastrando al coche hasta destrozarlo; y cuando se pudo acudir a aquel juicio final, pudo verse que, entre otros desperfectos de suma consideración, el señor gobernador se había roto por el fémur la pierna derecha.

Le trasladaron en parihuelas a brazo de robustos mozos; vino el albéitar, que tenía muy buenas manos, y tan buenas las tuvo, en efecto, que después de hacer sufrir al desdichado herido mil agudísimos dolores estirándole bárbaramente la pierna a fin de reducir la fractura, y entablillándole como entablillaron a Sancho en el famoso combate de la Barataria, al llegar de la ciudad un buen médico cirujano y levantar el apósito y las tabillitas para darse cuenta del estado de la pierna, encontró en ella espantosa inflamación y los dos fragmentos del hueso montados uno sobre otro. Fué preciso renovar la cura, los dolores, la extensión, la colocación de aparato; y cuando, al cabo de cuarenta días de forzosa inmovilidad y molestias sin número, pudo el señor gobernador emprender su regreso a la capital, iba apoyado en una muleta, que ya no pudo soltar nunca. Cojo se quedó, tan cojo como el herrero Vulcano, a

quien, según nadie ignora, su cariñoso papá soltó desde regular altura para que se rompiese, no sólo las piernas, sino toda la osamenta.

La moraleja del cuento es que, apenas el señor gobernador pudo darse cuenta del percance ocurrido, faltóle tiempo para disponer que se compusiese el camino del pueblo, aquel mal despeñadero acribillado de hoyos y descarnado por las intemperies invernales, y cuya recomposición y arreglo inútilmente solicitaban hacía años los vecinos, acudiendo respetuosamente a la sorda Superioridad. El camino quedó como una sala. ¡Daba gloria!

Los periódicos nos enteran de que al director de los ferrocarriles del Norte le han sido substraídos, mientras echaba un sueñecillo en el tren, un puñado de miles de francos. (A 42'45 por 100 el cambio, a estas horas). Los cacos hubieran podido ser cogidos, á existir unos timbres de alarma que permitiesen detener el tren. Como no existen, el tren no se detuvo, y los ladrones, con su «preciosa carga» (aquí sí que encaja bien la frasecilla), pusieron pies en polvorosa, y écheles usted un galgo a la carrera.

Y dígame á chorros la verdad: yo me congratulo, me felicito de que por esta vez la guardia civil no haya logrado cumplir su ardua y salvadora misión. ¡Que los dejen en paz, que los dejen! Ellos han sido el mal camino lleno de hoyos y despeñaderos, donde el gobernador, providencialmente, se ha roto una pierna...

Porque, señores, lo de los timbres de alarma ya pica en historia. Ocho días antes del robo de los miles de francos del ala al director de los ferrocarriles, eché la vista encima, en el balneario de Mondáriz, al ex ministro D. Rafael Gasset. Mi primer pregunta versó sobre los ferrocarriles y las mil reformas que exige su desastroso estado, principiando por la de los timbres de alarma, naturalmente. Recordaba yo que Gasset había fijado á las compañías un plazo «improrrogable» para establecerlos en todos los coches. Y estaba bien segura de que ese plazo «improrrogable» de dos ó tres meses (si la memoria no me es infiel) se había prorrogado dos años ó más, y lo que venga, pues no hay indicio alguno de que se piense en cumplir aquella disposición, que sin embargo no ha sido derogada. De esto hablábamos, en el camino de León á Monforte, las viajeras del «reservado de señoras». Cada una de ellas refería su correspondiente historia de miedo y de peligro, correspondiente á la ocasión en que casualmente habían viajado solas, de noche, enchiqueradas en un departamento sin comunicación con otro ninguno, á merced del ladrón ó del osado que en él se introdujese á mansalva, aprovechando el aislamiento absoluto de una mujer. Desde luego, la que así viaja, no tiene derecho á conciliar el sueño ni un instante. Dormido iba el director de los ferrocarriles cuando le limpiaron el maletín, saco ó lo que fuese, donde llevaba los consabidos miles. Es, pues, necesario, á quien en tales condiciones se encuentra, no pegar ojo, y pasarse la noche fija la mirada en la ventanilla y atento el oído al girar posible del pestillo de la portezuela. El ruido del viento, el crujido del tren, toman entonces siniestra importancia. ¿Será el malhechor, que aprovecha las largas horas de la obscuridad para intentar su atentado impunemente? Y la mujer, ¡á quien el Estado tiene tanta obligación de proteger y amparar, puesto que la declara débil y la priva de derecho de toda especie en atención á su debilidad! tiembla, porque ante el asalto no tendría más defensa que sus gritos, y sus gritos se perderían entre el ruido y trajín y resuello del tren...

¿Por qué — preguntarán muchos — no se va esa mujer á otro departamento? ¿Por qué encerrarse en el «reservado de señoras?»

Pues sencillamente, curioso lector, porque en otro departamento los riesgos serían iguales, si no mayores, y las garantías de seguridad menores todavía, menores infinitamente.

Los demás departamentos del tren están igualmente incomunicados; tampoco en ellos (claro está) existen timbres de alarma. Como se viaja tan poco en nuestro país (y no hay que extrañarlo, vistas las infinitas molestias que entrañan siempre aquí los viajes), en invierno y de noche es frecuente que en un departamento se vaya solo. Pero en un departamento sin tabilla, el público está autorizado para entrar. La mujer que va sola fuera de su reservado, no tiene derecho á oponerse al ingreso de viajeros

del sexo fuerte; y así, en vez de habérselas con el primer malhechor, á quien puede negar la entrada, se las habría con varios, instalados, unidos y dueños de despojarla y maltratarla ó matarla, sin oposición y con toda comodidad y aseo.

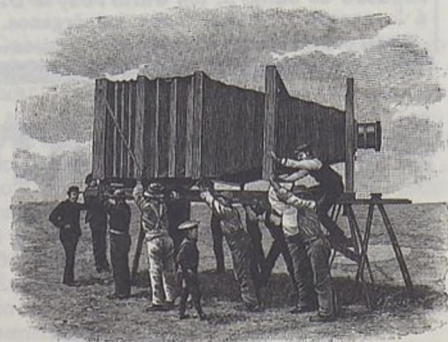
Sean, pues, ensalzados los graciosos rateros que quebraron la pierna del gobernador. ¡Ah, esa pierna cuánta falta hace quebrarla cada día una vez! Y ¿podría saberse por qué razón los timbres de alarma no están instalados todavía en el Norte, después de la apremiante circular de Gasset y el famoso plazo «improrrogable»? ¿Podría saberse por qué no se cumple ¡aún! una medida que todos aplaudieron, cuya necesidad se demuestra á cada instante y que en ningún país civilizado se omite, siendo como es elementalísima, natural, exigible por el derecho de defensa y el instinto de conservación?

Somos de tal condición, que no nos acordamos de Santa Bárbara — y eso muy poco — sino cuando truena. El robo al director de los ferrocarriles, el asesinato de la modista francesa, refrescaron momentáneamente la impresión de que se necesitan timbres de alarma. — ¿Quién no habrá olvidado ya el asesinato de la modista francesa? — Volvía, creo que desde Málaga, de una *tournee* en que había recogido el dinero de muchos trajes vendidos á parroquianas. Se dirigía á Francia, é iba en el reservado de señoras. Se la encontró á la mañana siguiente, al pedir el revisor los billetes, apuñalada, robada, en un charco de sangre. El drama se desarrolló á las altas horas. La mujer debió de gritar, de luchar desesperadamente con el asesino ó los asesinos; pero el traqueteo del tren cubría sus voces, y la sombra del túnel protegería la huida de los criminales, cargados con su botín.

Si yo fuese presidente del Consejo de Ministros y desempeñase un alto cargo en el Consejo de administración de los ferrocarriles, como le sucede á don Práxedes Mateo Sagasta, el tiempo de mi mando sería el tiempo de las reformas necesarias, solicitadas por la opinión, impuestas por la justicia. No consentiría yo que por descuido ó preocupación de otros asuntos políticos se me quedase ése sumergido en el tintero de la presidencia. Lo de los timbres de alarma, que es un detalle, preocupa por las consecuencias que puede acarrear; y sin embargo, hay cuestiones de superior importancia, pendientes hace veinte años; condiciones impuestas á las compañías y que éstas no llenan; cuyo cumplimiento, según me ha dicho persona competente, eluden año tras año, con perjuicio de los intereses comerciales y grave perjuicio de la salud y bienestar de los viajeros. Me refiero á las estaciones definitivas, jamás construídas — eternamente reemplazadas por las provisionales. — ¡Con qué lujo de severidad obligan las compañías á acatar el reglamento en las cláusulas á su favor, y con qué soltura desacatan todo lo mandado, prevenido y estipulado en favor del público! Y bien: son negociantes, que van á su negocio. El gobierno que vaya al suyo: al negocio nacional, al negocio de la cultura.

Esto de los ferrocarriles es una de las causas de irritación y de queja más constantes. No debemos olvidar ni un segundo que los medios de comunicación son: 1.º, el camino de Europa; 2.º, la primer impresión por la cual Europa nos juzga. — ¡Ahí es un grado de anís! Yo me propongo no dejarlo de la mano, aunque, por desgracia, cualquier político de altura valdría para esto más que yo. ¡Qué hemos de hacerle! No podemos (y bien lo sentimos) romperle á cada político un par de huesos, no por hacerles daño, sino para lección y aviso...

EMILIA PARDO BAZÁN



"Cámara fotográfica monstruo." 1901, n.º 1.033, p. 679.