# DIVAGACIONES ESTIVALES

¿PERJUICIO O BENEFICIO?

Sarriá es, sin duda alguna, una de las barriadas más agradables y atractivas de Barcelona.

**Zona residencial**, según dirían los urbanistas de hoy, está toda impregnada como de una dulce, tranquila y aristocrática suavidad.

Parecen alcanzar hasta su luz, los reflejos del mar lejano. Y hasta sus jardines, los tadavía más lejanos colores de los cármenes de Granada.

En una de sus más típicas «torres» ochocentistas, oculta casi entre la frondosa arboleda de su jardín, tenía su residencia —o si se quiere, su «local social» –, allá por el año 1920, una corporación, agrupación, o entidad, de las que menos ruído armaban en todo el territorio de la Nación.

En la misma ciudad de Barcelona apenas era conocida, ya que los mismos vecinos de Sarriá, —aún los que habitaban más cerca de la misteriosa finca—, solían preguntarse unos a otros, algo intrigados, cual fuese el significado de las tres letras **C. D. T.**, que destacaban sobre el portal de entrada.

La solución era esta: «**Club de Trabajadores**»; nombre y anagrama que hubiesen podido hacer sospechar —y más en aquella época, algo agitada y turbulenta— que allí se albergara o encubriera alguna siniestra agrupación de carácter social o político extremista, cuando en realidad, como ya se ha escrito, no hubo nunca allí ni pendencia ni algarabía, ni confabulaciones ni complots contra nadie ni contra nada.

Solían encontrarse en el «Club», por costumbre, y a última hora de la tarde, unos cuantos caballeros algo entrados en años, pero aún recios y formidos, con el rostro curtido por el sol, que atezaba más todavía el contraste con la blancura de sus cabellos.

Cubrían los muros de salas y estancias, grandes mapas de muy remotos países; cartas topográficas, proyectos de ingeniería, planos de construcciones, y muchas fotografías de obras en curso o ya terminadas: atrevidos puentes metálicos o de cemento armado, presas, embalses centrales hidro-eléctricas, estaciones ferroviarias, túneles, viaductos, galerías de «metro», cami, nos, canales, puertos, etc. etc, y casi todo ello correspondiente a tierras muy lejanas.

Había también algunas fotografías de tipos exóticos: indígenas africanos o asiáticos, indios de América, formando a veces grupos entre los que se advertían ciertos individuos con indumentaria europea, en los cuales un observador sagaz y buen fisonomista retrospectivo hubiese podido reconocer a algunos de los señores socios del «**Club de Trabajadores**»

Fueron, pues, los fundadores de tan singular agrupación, algunos profesionales, en su mayoría ya retirados o jubilados, hombres de carrera —a pesar de lo democrático o proletario de su emblema—, que en los más apartados lugares de la Tierra habían demostrado en su juventud la capacidad de los españoles para tan arriesgadas empresas, y su pericia técnica y científica.

Y luego, ya vencidos por las fatigas o por los años, se complacían en los atardeceres tranquilos de su *Club*, tan alejado del *mundanal ruído*, evocando sus recuerdos, charlando de sus cosas, cambiando impresiones sobre los más recientes progresos de la técnica, comparándola con la de sus tiempos, y con amenos relatos y confidencias de sus siempre interesantes aventuras y aconteceres.

Raro y curioso, lo era allí todo. Pero lo que más, la biblioteca. No por la cantidad, ni por la riqueza de las ediciones, si no por guardarse en ella un considerable número de manuscritos con «diarios» y «memorias» de aquellos señores respetables, hoy sedentarios, trotamundos antaño, redactadas con sútil ingenio, aguda observación, y aún a veces con muy perfilado estilo literario.

En uno de sus números del año 1923, la revista técnica *El Constructor*, editada por la casa Roviralta, de Barcelona, anunció la publicación, entre su texto, de algunas de las *Memorias del Club de Trabajadores*, y comenzó con *La línea férrea de Bagdad, diario del ingeniero José María Masferrer.*

Antes de entrar en materia el señor Masferrer con la descripción de su viaje y las vicisitudes todas de su empresa, —narración que empieza el dia 12 de Julio de 1912, a bordo de la motonave *Rey Umberto I*— en una especie de preámbulo referente a las circunstancias en que se encontraba al recibir una carta del presidente del «Club» solicitándole autorización para publicar sus «Memorias», nos da unas cuantas hojas de otro «diario» posterior, una de las cuales merece ser reproducida integramente. Dice asi:

«Tossa 20 de Junio de 1920.

Estamos trabajando en el trazado de la línea férrea entre Blanes y San Feliu de Guixols. Al caer la tarde entramos en el pueblo más próximo.

Desde hace algunos días estamos viviendo en Tossa.

Los domingos, después de asistir a la misa, recorremos las ruinas, subimos hasta el faro, desde donde se descubre todo el pueblo, que mirado desde allí parece un conjunto de casitas de nacimiento.