

Un hombre Injustamente Olvidado:

D. Luis Justo y Sánchez (*)

Vista del puente y Almazán al fondo. Fotografía realizada por D. Felipe Martínez de Azagra.

Una céntrica calle del casco antiguo está dedicada a “Justo y Sánchez” desde marzo de 1916, hace un siglo cabal. En concreto se trata de una de las bocacalles de la Plaza Mayor, que une ésta con la Plaza de Santa María. Pese a ser una arteria importante en el viario urbano de Almazán, muy pocas personas saben quién era en realidad el individuo que la nomina, ni qué méritos contrajo como para asignarle esta rúa tan principal.

Por ese motivo desde estas líneas vamos a tratar de desentrañar su figura, y divulgar los datos que investigando hemos llegado a conocer. D. Luis Justo y Sánchez era un ingeniero de obras públicas, que vivió entre 1861 y 1932, inicio y desarrolló parte de su vasta carrera profesional en la provincia de Soria. Quizá una de sus principales labores fue dirigir las obras de construcción del ferrocarril de Torralba a Soria. A lo largo de su vida residió en numerosas ciudades, también en Soria capital, y en El Burgo de Osma, pero sintió especial predilección por la villa de Almazán.

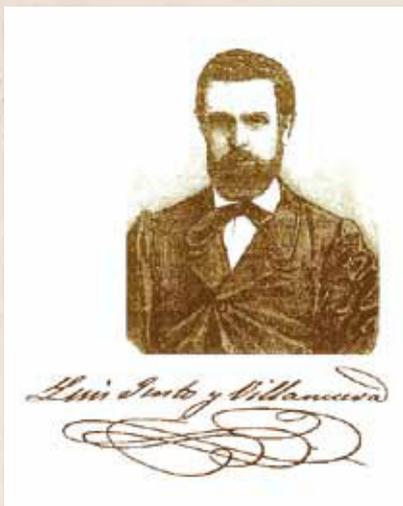
LA FAMILIA

La estirpe de los Justo-Villanueva y Sánchez-Blanco formaba parte de la burguesía madrileña ilustrada, clase media-alta, en razón a las titulaciones académicas de sus miembros, ya que varios

de ellos siguieron estudios universitarios y obtuvieron grados académicos como ingenieros, catedráticos, y profesores.

EL PADRE, D. LUIS JUSTO Y VILLANUEVA “INVENTOR DEL CAVA”

D. Luis Justo Villanueva (09.06.1834-31.01.1880), nació en Madrid, obtuvo el doctorado en ingeniería industrial en el Real Instituto hoy Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales de la universidad Politécnica de Madrid. Al año siguiente se doctoró en ciencias físico-químicas.



D. Luis Justo Villanueva.

Durante los cursos 1857 a 1860 fue profesor de química en la Escuela de Ingenieros Industriales de Gijón, hasta su cierre. Desde allí se trasladó a Barcelona, donde siguió explicando la misma asignatura. Se especializó en agricultura, y fue el primer decano del Colegio de Ingenieros Industriales de Barcelona en 1863.

Realizó numerosos estudios y publicó relevantes trabajos científicos. Fundó y dirigió la primera fábrica de abonos químicos en Hospitalet de Llobregat. Desplegó una notable actividad divulgativa, docente, investigadora y de asesoría en el Instituto Agrícola Catalán San Isidro. Fruto de sus trabajos, es unánimemente reconocido como “inventor” e impulsor del cava catalán. Consiguió con sus numerosos discípulos, poner de acuerdo a los vicultores catalanes que fabricaban vinos espumosos, para que los elaboraran con un procedimiento distinto a los franceses, esto es, con una segunda fermentación en botella ⁽¹⁾. Hoy en día, alguna prestigiosa bodega, reserva para sus caldos más selectos, el nombre de “Luis Justo Villanueva”.

Dirigió el Laboratorio de Química Agrícola de Barcelona desde su creación en 1867, donde introdujo la técnica de pasteurización en la conservación de los productos. El Ayuntamiento

madrileño le encargó un estudio sobre reaprovechamiento de las aguas residuales urbanas como abono agrícola natural. Para cumplir la encomienda se trasladó a la capital, donde falleció en su domicilio de la calle de San Millán número 5, a los 45 años, víctima de una "fiebre nerviosa", siendo sepultado en la Sacramental de san Lorenzo y san José. Recibió numerosos honores y condecoraciones en vida, como Socio de Honor del Instituto Agrícola Catalán, Caballero de la Real Orden Americana de Isabel la Católica, socio correspondiente de diferentes academias e instituciones. Además al morir ostentaba una vocalía en la Junta Consultiva de Aranceles y Valoraciones ⁽²⁾.

LUIS JUSTO Y SÁNCHEZ-BLANCO

Del matrimonio formado por Luis Justo Villanueva y María de las Candelas Sánchez-Blanco y Herranz, celebrado en la iglesia parroquial de san Millán de Madrid el 23 de junio de 1859, nacieron siete hijos, de los cuales Visitación, Carmen y Antonio no llegaron a adultos. Sobrevivieron otros cuatro: **Luis** que quedó como primogénito, ya que nació el 14 de noviembre de 1861.



Luis Justo y Sánchez-Blanco

Sus hermanos fueron **Manuel**, casado con Patrocinio G. Hidalgo, que dirigió sus pasos hacia la enseñanza, como catedrático en la Escuela Superior de Artes e Industrias. **Isaac** que vino al mundo el 23 de noviembre de 1868. Titulado en ingeniería, se dedicó a la docencia de la química, y falleció prematuramente en Córdoba en febrero de 1890, donde había viajado para tratar de reponer su salud ⁽³⁾. **María del Pilar** nacida el 17 de enero de 1871 y fallecida en Madrid el 20 de noviembre de 1894. Sabemos que se dedicó a la pintura, y presentó un cuadro de flores en la Exposición Nacional de Bellas Artes de 1892 ⁽⁴⁾.

Conocemos los abuelos paternos, Nicanor Justo y Nieto, librero, natural de Santa María de los Poyos en Guadalajara, y Margarita Villanueva y Arias, de Valladolid. Los maternos Manuel Sánchez-Blanco,

carpintero natural de Herencia, Ciudad Real y Martina Herranz. Otros tíos que siguieron la vocación de las ciencias experimentales eran Rafael Justo Villanueva, ingeniero industrial, que falleció soltero el 30.11.1910 ⁽⁵⁾, e Isaac Justo Villanueva profesor de la Escuela Industrial de Madrid, aunque vallisoletano de nacimiento.

Luis siguiendo la tradición familiar cursó los estudios de ingeniería hasta finalizarlos. No hemos descubierto el punto de su graduación, que debió ser Madrid, donde contaba con algunos tíos profesores, como hemos visto y muchos parientes. Se especializó en caminos, canales y puertos. Por entonces como existían pocos titulados, y el acceso a la universidad era caro y se hallaba restringido únicamente a las clases altas, la profesión gozaba de enorme prestigio y consideración social.

Su gran capacidad personal hizo que nuestro biografiado se dedicase a su profesión en los diferentes destinos que le fueron asignados, con los que recorrió media España, siempre en continua promoción. También desarrolló una faceta empresarial, realizó alguna pequeña incursión en la política, y también orientó sus esfuerzos hacia la enseñanza. Como vemos una vida intensa, una actividad constante y variada, acorde con su valía, que se cortó de forma rotunda con su trágico fallecimiento.

D. Luis Justo y Sánchez contrajo nupcias con D^{ña}. María del Pilar Chaín y Calderón, hermana del Comandante de Artillería D. Rafael Chaín e hija del secretario del Duque de Alba. Fruto del matrimonio nació una larga prole. Hasta 10 hijos conocemos, aunque por lo menos Luis Justo Chaín, acaso el primogénito, falleció el 23.07.1890, sin llegar a cumplir los 3 años en 1890 ⁽⁶⁾, y Rosario Justo Chaín que con dos años y medio voló a los cielos en junio de 1900 ⁽⁷⁾. El resto de los hijos fueron María del Pilar, María del Carmen, María de las Mercedes, José María, María de la Almudena, Isaac, Rafael y María de la Trinidad Justo y Chaín.



M^{ra} Pilar Chaín y Calderón



Almudena, hija del matrimonio.

La esposa de D. Luis, María del Pilar Chaín y Calderón falleció en Madrid el 20 de abril de 1912, siendo sepultada, según la costumbre familiar, en la Sacramental de san Lorenzo ⁽⁸⁾. La casa mortuoria, que debe coincidir con el domicilio conyugal estaba en la Plaza del Progreso número 5. El viudo contrajo segundas nupcias con Antonia Callejo también viuda.



Lápida de Dña. María de las Candelas Sánchez Blanco, madre de D. Luis, en el cementerio de Almazán.

EMPRESARIO

Apenas tenemos noticias de las actividades mercantiles de D. Luis, pero sí que aparece alguna referencia que nos permite conocer esta faceta. La primera, que seguramente encubre algún fracaso en los negocios, data de 1897. D. Severino Costales y Fernández presenta ante el Juez de Primera Instancia del distrito del Hospital Sr. Valdés, una demanda contra D. Luis Justo y Sánchez-Blanco, sobre impago de préstamo hipotecario. El magistrado providencia un auto para sacar a la venta en pública subasta una casa-hotel, situada en Madrid, calle López de Hoyos, esquina a las de Velázquez y Valdivia, construida en el centro de un solar de 1.152 metros cuadrados, con otras dos dependencias de casa del jardinero una, y cuadra y cochera la otra ⁽⁹⁾. El tipo de licitación, fijado en 100.000 pesetas, cantidad excepcional para la época, nos infiere la importancia de asunto.

Cuando el Ayuntamiento de Madrid se hallaba planificando la red de trans-

portes públicos de la capital en 1904 proyectó una red de tranvías (al principio movidos por fuerza animal) y ferrocarriles, que fueron sacados a subasta a modo de concesiones, que, una vez finalizado el plazo de explotación, pasaban a propiedad del Estado. Pues bien, en la línea de Cuatro Caminos a Fuenarral, con un ramal a Chamartín de la Rosa, se presentaron dos proposiciones, una suscrita por D. Luis Justo y Sánchez, y la segunda por D. Luis Valdés y Craviot, que resultó ser el adjudicatario ⁽¹⁰⁾. Por tanto ya sabemos que una línea de negocios de Justo y Sánchez eran las comunicaciones y el ferrocarril.

POLÍTICO

La vida pública también tentó a nuestro biografiado, aunque fuera de una manera tangencial y efímera. En su etapa soriana allá por el 1893, barajó presentarse como candidato al Congreso de los Diputados por el distrito de El Burgo de Osma. Pero por cuestiones que ignoramos, antes de las elecciones, retiró voluntariamente su proposición, según nos informa la prensa de la época ⁽¹¹⁾. Habiéndose inaugurado recientemente la línea de Torralba a Soria, cuyas obras dirigió Justo y Sánchez, y estando ejecutándose la de Valladolid-Ariza, nuestro ingeniero podría haber obtenido muy buen rédito político, pero al apartarse, dejó el camino expedito al liberal Julián Muñoz y Miguel ⁽¹²⁾.

LA DOCENCIA

El interés por la formación de la juventud interesó notablemente al Sr. Justo y Sánchez. Durante su estancia en Soria contribuyó a crear y dirigió una Escuela de Artesanos y de Comercio de la que ya hablaremos al tratar su actuación en la capital del alto Duero.

SU CARRERA PROFESIONAL

En 1885, procedente de la última promoción, y sin haber cumplido todavía los 24 años D. Luis Justo y Sánchez-Blanco era destinado a Soria, con la categoría de ingeniero de segunda ⁽¹³⁾. Fue muy bien recibido, el semanario burgense *La Propaganda* resaltó el celo y sacrificio del personal de Obras Públicas impulsando la construcción de la nueva carretera a San Leonardo, para dar trabajo a la clase jornalera ⁽¹⁴⁾. Al año siguiente ya actuaba como jefe accidental de la provincia ⁽¹⁵⁾.

Parece que D. Luis solicitó excedencia voluntaria para pasar a la empresa privada, en concreto el *Gran Central Español* que tenía la concesión y construiría la línea de Torralba a Soria, el noviembre de 1889 fue nombrado subdirector ⁽¹⁶⁾. Enseguida fue ascendido a director facultativo de las obras de construcción del mencionado ferrocarril, trasladando su residencia a la villa de Almazán ⁽¹⁷⁾.

Al inaugurarse la línea férrea de Torralba a Soria en 1892 disminuiría bastante la carga de trabajo. Hacia 1896 fue trasladado a Pontevedra ya en servicio oficial, pero debió ser una estancia corta o provisional. Allí trabó amistad con la familia del premio Nobel Camilo José Cela. No consta el reingreso en el servicio activo oficial hasta junio de 1898, como ingeniero de segunda categoría, y oficial primero de administración ⁽¹⁸⁾.

El año de la pérdida del imperio colonial español es destinado como ingeniero de segunda a la Jefatura de Obras Públicas de la provincia de Zamora ⁽¹⁹⁾. Aquí permanecerá hasta 1902, y la prensa se hace eco de las excelentes impresiones y laboriosidad de Justo y Sánchez, promoviendo constantemente obras, reparaciones, y actuaciones de todo tipo ⁽²⁰⁾. Accidentalmente ejerció la jefatura de Caminos de Zamora ⁽²¹⁾. En el año 1902, nuestro ingeniero asciende a primera categoría, siendo destinado a la División Hidrológica (antecedente de las Confederaciones Hidrográficas) del Miño, con sede en Oviedo ⁽²²⁾.

Para 1905 retorna nuevamente a Zamora, ya en calidad de Ingeniero Jefe de Obras Públicas en la provincia ⁽²³⁾. Como

apunte curioso, reseñamos que D. Luis Justo y Sánchez-Blanco, adquirió en 1906 un automóvil, que fue reconocido por el personal técnico, cumpliendo una orden del gobernador civil ⁽²⁴⁾. El turismo, un Dion Bouton, fue matriculado el 24 de agosto de 1907, inaugurando el parque automovilístico zamorano, constando en el registro de matrículas como ZA-1 ⁽²⁵⁾.

Por Real Orden de 14 de febrero de 1908, fue enviado en comisión de servicios, a la Jefatura de la División Hidráulica de los Pirineos Orientales, recién creada ⁽²⁶⁾. Doce días después recibió nuevo destino definitivo como segundo jefe de la Segunda División técnica y administrativa de los Ferrocarriles, con residencia en Barcelona ⁽²⁷⁾. Un nuevo ascenso tiene lugar en marzo de 1908, cuando la Dirección General de Obras Públicas, dispuso el traslado de D. Luis, para hacerse cargo de la Jefatura de la División Hidrográfica del Tajo ⁽²⁸⁾. Al año siguiente nuestro personaje progresó a la escala de ingeniero-jefe de primera clase ⁽²⁹⁾.

D. Luis cada vez ocupaba plazas de mayor rango en el organigrama del ministerio de Fomento, por lo que se trasladaría a residir a Madrid por estas épocas. El rey Alfonso XIII le nombró en 25 de febrero de 1913 Jefe del Negociado de Conservación y Reparación de Carreteras, de la Dirección General de Obras Públicas ⁽³⁰⁾. El último paso en el escalafón del ministerio de Fomento llegó en 1921, al ser nombrado Consejero, Inspector General del Cuerpo de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos ⁽³¹⁾.

Llegado al cenit de su currículum, ya solamente le quedaba alcanzar la jubilación, que consigue, de forma anticipada a los 63 años, por imposibilidad física en junio de 1924 ⁽³²⁾, quedando amortizada su plaza.

SU ESPECIAL ACTUACIÓN EN SORIA

Cuando D. Luis Justo y Sánchez-Blanco aterriza en Soria en 1885, es un joven que afronta su primer destino profesional, y por tanto llegaría lleno de ilusiones, pleno de estímulos y con un tremenda fuerza para poner en práctica los conocimientos que había recibido en la facultad. La provincia, también se encuentra en un momento especial, puesto que se está diseñando el tejido de una tupida red de carreteras secundarias que articulen el territorio y las comunicaciones internas así como con las provincias limítrofes. Por si fuera poco, el ferrocarril, tan discutido como anhelado desde hace décadas, parece que va a recibir nuevo impulso con la construcción de una línea de Torralba a Soria, y otra transversal desde Valladolid a Aragón.

CARRETERAS

La redacción del periódico *La Propaganda* de El Burgo de Osma, resalta, con motivo de la recepción del último tramo de la carretera entre Almazán y Medinaceli, realizado el día 21 de junio de 1886, el gran celo profesional y cariño hacia este desgraciado país del ingeniero Sr. Justo y Sánchez. Antes de dar el visto bueno a la obra inspeccionó la construcción, realizó varias catas para comprobar el espesor de la caja, y así poder abrir al tránsito este sector ⁽³³⁾. Ese mismo año visitó la villa episcopal acompañado del ayudante de obras públicas D. Domingo Martínez García, para ultimar los trabajos de campo, y firmar el replanteo de la carretera de El Burgo hasta San Leonardo, por la Galiana ⁽³⁴⁾. También satisfizo los anhelos de los habitantes de Valtueña, para modificar el trazado de la carretera de Almazán a Ariza ⁽³⁵⁾.

En 1887, vuelven a El Burgo de Osma, para estudiar una variación en el trazado de la vía de San Leonardo, así como una presa construida en el río Ucero por algunos individuos ⁽³⁶⁾. También termina los estudios de la carretera que parte del Puente Ullán, junto a Berlanga hasta la Cuesta de Paredes, además de inspeccionar el estado y conservación de firmes, puentes, y otras infraestructuras viarias ⁽³⁷⁾.



Puente de hierro de celosía armada.

FERROCARRILES

Seguramente la actuación más trascendental en nuestra tierra soriana del ingeniero madrileño D. Luis Justo, sea la dirección facultativa de las obras del ferrocarril de Torralba a Soria. Los promotores fueron un grupo de empresarios belgas, capitaneados por D. Edouard Otlet, y otros prohombres locales como el político y filántropo D. Ramón Benito Aceña. En 1890 se formó la compañía *Gran Central Español* que obtuvo la concesión y explotación de la línea. Para ayudar a financiarla, el Estado aportó como subvención casi diez millones de pesetas, más otro millón y medio que aportaron la Diputación Provincial y los Ayuntamientos que cruzaba el trazado.

Su recorrido alcanzaba los 93 kilómetros de vía, sin grandes dificultades orográficas, puesto que a la hora de planificar el trazado prefirieron sortear alguna pequeña sierra o elevación, para evitar pendientes bruscas o excavar túneles. Así partiendo de los 1.106 metros de Torralba, ascendía unos 60 metros de altura hasta Miño de Medinaceli, para luego bajar sosegadamente a Almazán a 920 metros, cruzando el Duero en un puente de 200 metros de longitud de tablero, con dos apoyos centrales, y tres vanos de 66 metros cada uno, todo de estructura metálica de celosía armada, verdadera joya de la ingeniería de la época⁽³⁸⁾. Desde Almazán produce un rodeo, para remontando el valle del río Izana, alcanzar Navalcaballo y Soria capital, después de atravesar un viaducto de 150 metros de longitud y 37 de altura.

Por la prensa sabemos que D. Luis Justo y Sánchez-Blanco debía estar instalado en Almazán en 1887 por asuntos del ferrocarril, puesto que en noviembre se registra la visita a nuestra villa de altas personalidades de la empresa, el Sr. Otlet y acompañantes, y de la política, diputados, senadores, diputados provinciales, etc. con motivo de la subasta de las obras.

Fueron recibidos con cohetes, hogueras y vítores del vecindario. Tras saludar desde el balcón del Ayuntamiento, tuvieron un acto en la Casa Consistorial con discursos e intervenciones varias, siendo obsequiados a continuación con un banquete en el Casino Principal. Se alojaron los huéspedes repartidos entre las casas de los próceres locales. En concreto en casa de Justo y Sánchez pernoctó el Sr. Otlet y otros miembros⁽³⁹⁾.

Se desconoce donde se ubicaba el domicilio de D. Luis, pero fuentes orales nos han indicado una vivienda de su calle. En temporadas pudo ocupar la casita extramuros de Almazán, levantada en la Quinta de Vistalegre para los ingenieros de este ferrocarril⁽⁴⁰⁾. Acaso también en "La Casa del Obispo", porque se sabe que mantenía amistad con su dueños, la familia García de Leaniz; recientemente apareció en sus desvanes un diploma declarando a D. Luis Ingeniero Honorario del Ferrocarril⁽⁴¹⁾.

Los trabajos de la vía férrea avanzaron a buen ritmo. En mayo de 1890 nuestro ingeniero, acompañado por otro del gobierno, se trasladó a Bilbao para inspeccionar las 4 locomotoras de vapor que había adquirido la empresa. Una de las máquinas junto a 30 vagones, se traerían a Torralba de inmediato para compactar el asiento de la vía⁽⁴²⁾. Al año siguiente el tendido de raíles alcanza la localidad de Matamala de Almazán⁽⁴³⁾, si bien se produjo una recia polémica, avivaba por la prensa, acerca de la ubicación de la estación de destino en Soria capital, unos partidarios de que llegara al centro en el paraje San Francisco, donde al fin fue construida. Otros se inclinaban por otro emplazamiento, en el paraje "Las Chorreas", más alejado, pero que no interfería la posible prolongación de la vía hacia Castejón u otro punto.

Concluidas las obras del ferrocarril de Torralba a Soria, se abrió la línea al servicio público el día 1 de junio de 1892, reducida el tráfico de viajeros, equipajes

y perros. Pero el viaje inaugural no fue recibido con alborozo por los sorianos, ya que no tenía enlace con la de Madrid a Zaragoza y Barcelona, lo que obligaba a los viajeros a desplazarse hasta Alcuneza, unos 12 kilómetros por malos caminos y sendas. En estas circunstancias el político D. Ramón Benito Aceña, logró el enlace deseado. Así el 15 de julio de 1892 se producía la inauguración del ferrocarril, con notable éxito y concurrencia de público, siendo bautizada la locomotora de este viaje como de "D. Ramón Benito Aceña". La apertura de la línea férrea supondría para Almazán ver cumplido el anhelo de estar conectado mediante vías de comunicación moderna, como es el ferrocarril, con la capital del estado, Madrid, así como la importantísima ciudad de Barcelona.

A FAVOR DE EL BURGO DE OSMÁ

En Castilla se debatía durante décadas acerca de una nueva vía de comunicación moderna, mediante ferrocarril, que transversalmente articulara la meseta, uniendo la capital harinera de Valladolid, con Aragón. Unos se inclinaban por un trazado que pasando por la ciudad de Soria arribara a Calatayud. Por el contrario otros eran partidarios de un trazado que siguiendo el curso del Duero, llegase hasta Almazán, para finalizar en Ariza. Se impuso esta segunda opción, y la villa de El Burgo de Osma resultaba perjudicada, puesto que la estación quedaba emplazada a varios kilómetros del centro urbano, en la entonces colonia azucarera de La Rasa.

Nuestro ingeniero D. Luis Justo, ofertó en 1893, dos años antes de su apertura, al Ayuntamiento de la villa episcopal la firma de una escritura de compromiso para realizar los estudios pertinentes de construcción de una línea de vía estrecha desde El Puente Viejo hasta la estación de la Rasa, de manera que la estación principal estuviera en El Burgo de Osma. Trataría además de conseguir la concesión y explotación de este pequeño vial secundario y su construcción. Si no cumpliera el facultativo, quedarían a favor del Ayuntamiento burgense los estudios técnicos, y recibiría una indemnización por los perjuicios sufridos⁽⁴⁴⁾. Además de este intento de favorecer El Burgo de Osma, que no se llevó a efecto, sí que anotamos la visita cultural del Sr. Justo con un hijo del Sr. Otlet, para conocer las bellezas artísticas de la villa episcopal⁽⁴⁵⁾.

LA ESCUELA DE ARTESANOS Y DE COMERCIO DE SORIA

La ciudad de Soria carecía de estudios secundarios de orden mecánico, y abundaban los jóvenes que finalizando la es-

7. ALMAZÁN.—Estación del Ferrocarril Torralba-Soria.



cuela, vagaban ociosos por las calles, sin instrucción ninguna y sin oficio conocido. Las fuerzas vivas de la ciudad pensaron establecer una Escuela de Artesanos y de Comercio, antecedente de los centros de artes y oficios, como así se realizó en diciembre de 1886. Fue designado para dirigirla D. Luis Justo, Además explicaba las asignaturas de aritmética y geometría. D. Florencio Aguilar se encargaría de dibujo lineal; D. Joaquín Arjona de aritmética mercantil y teneduría de libros; D. Mauricio Riosalido de escritura; y D. Manuel Sala de lengua francesa. También se abrió una suscripción voluntaria para recabar fondos a este centro docente, y el director participó con 40 pesetas ⁽⁴⁶⁾.

SU INTERÉS POR ALMAZÁN

Nuestro ingeniero desde su puesto de Obras Públicas trató de favorecer los proyectos de Soria en todo momento. Como ejemplo, al inicio del verano de 1917, el Ministro de Fomento D. Luis Marichalar y Monreal Vizconde de Eza, comisionó al Sr. Justo y Sánchez, (por entonces Jefe del negociado de Conservación y Reparación de Carreteras del ministerio), para que visitara la provincia, acompañado del jefe provincial D. Javier Olazábal, y realizara un informe acerca del estado de estas vías de comunicación en la demarcación provincial. Efectivamente, así lo cumplió, y satisfizo los deseos, por otra parte, claramente electorales del Vizconde de Eza, diputado por Soria, desplazándose nuestro ingeniero por Almazán, Ágreda, El Burgo, San Esteban y la zona de Pinares ⁽⁴⁷⁾.

D. Luis se vinculó con Almazán por las obras del ferrocarril de Torralba a Soria, pasando a instalar su vivienda en la villa adnamantina, además de otros asuntos profesionales de su cargo burocrático. Reforzó su unión con la villa, el hecho de que su madre D^a. María de las Candelas Sánchez-Blanco y Herranz falleció en Almazán

el 13 de julio de 1889, a los 51 años de edad, y que en nuestro cementerio reposa, a pesar de que según su testamento otorgado dos años antes, manda ser enterrada en Madrid, en el Cementerio de la Sacramental de San Lorenzo y San José, (donde reposaba su difunto marido), amortajada con el hábito de Ntra. Sra. de la Soledad, de la que es mayordoma ⁽⁴⁸⁾.

Desde su puesto oficial en el ministerio de obras públicas, y contando con el apoyo de los diputados sorianos, el Sr. Justo y Sánchez llevó a cabo la construcción de una vía de circunvalación desde la carretera de Valladolid hasta la de Soria, que es la Ronda del Río Duero, con sus contrafuertes y muro de refuerzo para contener la presión de las laderas. También como la circulación rodada comenzaba a extenderse, consiguió en 1915 D. Luis el ensanche del puente sobre el río Duero, demoliendo los pretilos de piedra, ensanchar el tablero sobre muros elevados en los

tajamares y contrafuertes, permitiendo aceras, barandilla metálica e iluminación eléctrica por artísticas farolas. También logró el ensanche de la travesía Madrid-Soria, demoliendo varias casas para alcanzar la anchura necesaria. Asimismo se construyó la carretera de Almazán a Molinos, en su primer tramo a Matamala. La inversión de todas estas obras superó las 500.000 pesetas de la época ⁽⁴⁹⁾.

El Sr. Justo y Sánchez desde Madrid, en colaboración con el ingeniero Jefe de Obras Públicas de Soria, D. Javier Olazábal, ofreció al Ayuntamiento hacerse cargo del Estado de la actuación de reparación del pavimento de la Cuesta de Jesús, principal vía de acceso a la Plaza Mayor. Sin embargo, esta colaboración ministerial no se produjo. El Alcalde D. Aniceto Gonzalo del Campillo, declaró ruinoso la torre de la Ermita de Jesús, la demolió sin vacilar, al igual que parte del muro de cerramiento, y tomó parte del solar del santuario para ensanchar la calle. Como se levantó notable polémica, tanto entre el Alcalde y el Párroco, como en el pueblo, se dividieron las opiniones, y fue el Ayuntamiento quien al final tuvo que realizar las obras del pavimento de la calle ⁽⁵⁰⁾.

Otra iniciativa de nuestro ingeniero D. Luis Justo fue la del abastecimiento de aguas potables a Almazán. Se trataba de tomarla del Duero, elevarla a un depósito que se construiría en El Cinto, y desde allí distribuirla a cuatro o cinco fuentes repartidas por el casco urbano, en una primera fase, y a domicilio después. El principal problema de índole burocrático era que la División Hidrográfica del Duero debía conceder el certificado de potabilidad de las aguas. En este asunto trabajó mucho el médico D. Teodoro del Olmo Martínez, que demostró con repetidos análisis y



Puerta de Herreros. La muralla hundida propicia una amplia y recta avenida hacia la Plaza Mayor. Fotografía realizada por D. Felipe Martínez de Azagra.



Ronda del río Duero, obra de Justo y Sánchez. Fotografía D. Felipe Martínez de Azagra.

muestras biológicas la bondad del líquido elemento, haciéndose realidad en la década de los años 1920 ⁽⁵¹⁾.

En otra noticia curiosa ocurrida en 1916 anotamos la participación de Justo y Sánchez. Ante el gran deterioro de la Puerta del Mercado en las murallas de Almazán, el farmacéutico local, D. Elías Romera encabezó una suscripción con el fin de repararla y asegurar su conservación para los siglos futuros. D. Luis, aunque vivía en Madrid, contribuyó con la importante suma de 100 pesetas ⁽⁵²⁾.

En su enorme cariño por Almazán, por fuentes orales hemos conocido un ambicioso proyecto, que aunque no se llevó a cabo, concibió nuestro ingeniero Justo y Sánchez-Blanco. A finales del siglo XIX se hundió un buen sector de murallas, inmediato a la Puerta de Herreros. La calle de San Andrés, que venía de la placeta de Santa María, se incurvaba, hasta enlazar con la calle Guadalupe, y donde ya encontraba salida bajo el arco de Herreros. Pues eliminado el muro por la ruina, se podía trazar un gran vial, una avenida más o menos recta, que llegase hasta la Plaza Mayor, y que habría tenido una excelente perspectiva, sobre todo viniendo por la carretera de Morón, actual calle Antonio Machado. Desconocemos las causas por las que no se llevó a efecto, pero podemos sospechar algunas, lo primero porque habría supuesto una suma de dinero importante, tanto para expropiaciones, derribos, proyecto y urbanización de la calle. En segundo lugar, porque en el trazado rectilíneo se interponía la iglesia de Santa María de Calatañazor, y su gran contrafuerte esquinero, que suponía un embudo a la calle. También se nos ha comentado la oposición de la influyente familia Rodrigo, que tenían propiedades y residían en los laterales del punto donde desembocaba esta arteria en la Plaza. Seguramente coadyubó el motivo económico, porque el Ayuntamiento en 1922 tuvo ocasión de comprar la casa número 7 de la calle san Andrés para ensanchar la calle con su demo-

lición, por el precio de 5.000 pesetas como así se realizó, pero no se aprobó por unanimidad, puesto que varios concejales se opusieron al no considerar ventajosa la adquisición ⁽⁵³⁾.

Almazán siempre se mostró agradecida a D. Luis Justo y Sánchez-Blanco por su constante preocupación por el progreso de la villa y el bienestar de sus habitantes. Además manifestó su reconocimiento en cada momento que tuvo ocasión, y lo más importante, en vida del homenajeado. En septiembre de 1915, nuestro ingeniero estuvo de visita accidental en Almazán, y enterado el Ayuntamiento, mandó disparar cohetes para convocar a los vecinos, y una vez reunidos en la Plaza Mayor dispuso se agasajara al visitante con una serenata de la Banda Municipal de Música, dirigida por Abundio Andaluz, delante de la casa de D. Domingo Martínez, donde se hospedaba, en la misma Plaza. La antigua Rondalla se sumó al acto, interpretando varias piezas selectas de su repertorio. El joven Domingo Ormazábal, con su potente voz cantó algunas jotas y aires populares en alusión al huésped, y en medio se colocó un farol con una inscripción que decía "El pueblo de Almazán a D. Luis Justo y Sánchez" ⁽⁵⁴⁾.

Cuando se leyó en la sesión plenaria del Ayuntamiento de fecha 18 de agosto de 1921 el decreto del Boletín Oficial nombrando a D. Luis como Consejero Inspector General del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, por unanimidad se acordó constase en acta la felicitación de la corporación, y la satisfacción que produjo tal ascenso en tan honroso y merecido cargo ⁽⁵⁵⁾.

Pero sin duda donde se plasmó la gratitud de Almazán fue en la sesión del Ayuntamiento de 17 de marzo de 1916. Se acordó dar nombre del ilustre ingeniero a la calle de Santa María, a propuesta del médico D. Andrés Ruiz García, teniente en funciones de alcalde, dice así:



Puente ensanchado en la travesía. La ermita de Jesús sin torre demolida den 1917. Fotografía realizada por D. Felipe Martínez de Azagra.

“El Sr. Alcalde hizo ver a la Corporación los muchos beneficios recibidos del señor Don Luis Justo y Sánchez Ingeniero Jefe de Conservación de carreteras en el Ministerio de Fomento, quien conserva tan gratos recuerdos de la larga temporada que residió en esta población, donde falleció y se halla enterrada su señora madre, que no perdona medio para interponer su valiosa influencia a fin de fomentar las obras públicas del Estado en el término Municipal de esta villa, proporcionando con ello trabajo a las clases obreras, por lo que entiende que el Sr. Justo y Sánchez es acreedor de la gratitud de este Ayuntamiento quien debe demostrarla de una manera ostensible (sic) que bien pudiera ser dando su nombre a una de las calles de la población. Enterados los Señores Concejales y abierta discusión sobre el particular, todos estuvieron conformes con lo expuesto por la Alcaldía, por lo que de unánime conformidad acordaron que en lo sucesivo se titule calle de “Justo y Sánchez” la que es hoy calle de Santa María de esta población, facultando al Sr. Alcalde para que encargue y coloque las placas o rótulos necesarios, lo comunique al interesado y vecindario y lo haga saber al Sr. Registrador de la Propiedad de esta villa y su partido, a los efectos prevenidos en el artículo segundo de la Real Orden de veinticuatro de Febrero de mil ochocientos sesenta”⁽⁵⁶⁾.

TRISTE FINAL DE D. LUIS JUSTO Y SÁNCHEZ-BLANCO

A pesar de la admirable personalidad de D. Luis, de sus grandes desvelos profesionales a lo largo de su vida, y el singular cariño que siempre mostró por las pobres tierras sorianas, su final fue tremendamente triste y desolador, puesto que se suicidó el día 11 de agosto de 1932. La coincidencia de fechas con la sublevación militar del General Sanjurjo en la madrugada del día 10, llevó a sospechar a su familia, que podría estar complicado en el Golpe de Estado militar, y ante su fracaso, tomó la nefasta decisión.

Sin embargo la prensa de la época nos ofrece una documentación más precisa, y fiable, relacionando el triste suceso con los escándalos del ferrocarril de Ontaneda a Calatayud. Una línea antigua, proyectada en el siglo XIX, que sufrió el parón de la I Guerra Mundial, y que al final se construyó en tiempos de la Dictadura del General Primo de Rivera. Su explotación era económicamente inviable, y se defendió su necesidad por cuestiones estratégicas, de cara a la unión transversal de España, dándose la paradoja que los proyectos y los ingenieros que la construyeron eran extranjeros. En realidad fue promovida para beneficiarse de las suculentas subvenciones que obtuvieron del gobierno del general Primo de Rivera⁽⁵⁷⁾. En el Consejo de Administración de la empresa concesionaria figuraban algunos generales, personal al servicio de los Borbones, miembros de la familia Real, y otras personalidades. El Estado subvencionaba una parte de los intereses de la construcción, pero como los presupuestos del proyecto eran irreales, pues estaban muy inflados, se ocasionó a las arcas públicas un fabuloso desfaldo. Este hecho originó un tremendo escándalo, que fue acallado y encubierto durante el Directorio Militar.

El puente ensanchado en 1915. Fotografía D. Felipe Martínez de Azagra.



Cuando cambió el régimen y vino la II República, se creó una Comisión de investigación parlamentaria para depurar las responsabilidades. Consecuencia de ella fue el procesamiento en 1932 del rey Alfonso XIII, del infante Fernando, del concesionario D. Guillermo Solms, del entonces Ministro de Fomento D. Rafael Benjumea, del Director General de Obras Públicas D. Rodolfo Gelabert y Viana, del Director General de Ferrocarriles D. Antonio Faquinetto Berini y del Ingeniero de la Primera División de Ferrocarriles D. Luis Justo y Sánchez-Blanco.

Como no se pudo detener a varios de ellos porque se encontraban en el exilio, otros eran personas influyentes y poderosas que podían defenderse con buenos abogados y sus recursos económicos, nuestro ingeniero, que ya contaba casi 72 años, no vio otra salida que quitarse la vida, disparándose un tiro en su domicilio de Carabanchel Alto. La prensa difundió la noticia que alcanzó gran eco ⁽⁵⁸⁾.

Inmediatamente la familia envió alguna nota de rectificación, exculpando a D. Luis, ya que no tuvo ninguna intervención, ni se benefició de la construcción del ferrocarril de Ontaneda a Calatayud, ya que fue aprobado en 1924, año de su jubilación como ingeniero del cuerpo. Defendían sus hijos que su papel se limitó solamente a firmar un informe cuando fue Consejero de Obras Públicas. Además su parcela en el ministerio era la de carreteras, y no la del ferrocarril. El finado envió una carta de despedida al Sr. Juez, donde le explicaba las circunstancias, ya que contando con 71 años, estando enfermo, no tuvo fuerzas para sobrellevar las penalidades de su detención judicial ⁽⁵⁹⁾.

(* *Queremos mostrar nuestro reconocimiento a la familia de D. Luis Justo y Sánchez, en especial a su biznieto D. Rafael Malo de Molina y su esposa Dña. Cristina Andrés Gayón, por la documentación y datos facilitados, y a D^a. Josefina Gil Muñoz, sin cuya colaboración este trabajo no habría dado tantos frutos.*

José Ángel Márquez Muñoz.
Cronista de Almazán

NOTAS Y BIBLIOGRAFÍA

- (1) Ramón Bosch de Noya y Casanovas "El primer enólogo de los vinos espumosos catalanes: Luis Justo Villanueva" en *La Semana vitivinícola*, n. 2.282 (1990) pp. 1753-1759.
- (2) *La Iberia*, Diario liberal, año XXVIII, n. 7173, 31 de marzo de 1.880.
- (3) *La Propaganda*, Revista quincenal de intereses materiales, ciencias y literatura, año IX n. 382, 1 de marzo de 1890.
- (4) Fernando Alcolea Albero *Pintores suicidas en España (1800-1950) y otros temas sobre la muerte y los artistas*, Menorca, Createspace independent publishing platform 2014, p. 29.
- (5) *La correspondencia de España*, Diario universal de noticias, año LXI n. 19.285, 30 de noviembre de 1910.
- (6) *La correspondencia de España*, año XLI n. 11.797, del 23 de julio de 1890, y *La Propaganda*, año IX n. 403 del 26 de julio de 1890.
- (7) *Heraldo de Zamora*, año VI n. 1.028, de 22 de junio de 1900.
- (8) *La correspondencia de España*, año LXIII, n. 19.793, del 21 de abril de 1912.
- (9) *Boletín Oficial de la Provincia de Madrid*, del jueves 11 de febrero de 1897.
- (10) *Concesiones de tranvías y ferrocarril*, folleto editado por el Ayuntamiento de Madrid, Imprenta Municipal, 1904, p. 5.
- (11) *El Oxomense*, año V, n. 49, del 18 de febrero de 1893.
- (12) Carmelo García Encabo *El voto peregrino. Elecciones y partidos políticos en la provincia de Soria 1875-1907*, Madrid, Soria Edita, 1999, pp 231 y ss.
- (13) *La correspondencia de España*, año XXXVI, n. 9993, y 1040, 1 de agosto y de 17 de septiembre de 1885.
- (14) *La Propaganda*, año IV n 162, 11 de diciembre de 1885.
- (15) *La correspondencia de España*, año XXXVII n 10.387, 30 de agosto de 1886.
- (16) *La correspondencia de España*, año XL n 11.566 y 11.667, 2 y 3 de diciembre de 1889.
- (17) *La Propaganda*, año X n 426 10 enero de 1891 y *El noticiero de Soria*, año III n 156, 1 de abril de 1891.
- (18) *La correspondencia de España*, año XLIX n 14.645, 14.646, 14.730 y 14.731, de 9 y 10 de marzo, 2 y 3 de junio de 1898. También en *El Lábaro*, año II n 350 de 4 de junio de 1898.
- (19) *Heraldo de Zamora*, año III n 557, de 1 de noviembre de 1898, y *Noticiero salmantino*, diario imparcial de la tarde, año I n. 284 de 28 de diciembre de 1898.
- (20) Por ejemplo del primer tramo de la carretera de Fonfría a la de Ledesma-Fermoselle, *Noticiero salmantino*, año II, n 362, de 15 de marzo de 1899.
- (21) *Noticiero salmantino*, año IV, n 1.031, 19 enero 1901.
- (22) *Heraldo de Zamora*, año VIII n 1547, 23 de abril de 1902; *La correspondencia de España*, año LIII, n. 16.157 de 9 de mayo de 1902 y *La región*, periódico bisemanal, año II, n. 106. 9 mayo de 1902.
- (23) *Heraldo de Zamora*, año XI n. 2.490, 8 de julio de 1905; *El Lábaro*, año IX, n. 2.525, 10 de julio de 1905. Llega el 2 de agosto *Heraldo de Zamora*, año XI n. 2.510, 2.515 y 2.615 de 2 de agosto, 8 de agosto y 9 de diciembre de 1905.
- (24) *Heraldo de Zamora*, año XII siglo II, n. 2928, del 31 de diciembre de 1906.
- (25) Internet, blog de *pasiegomancheo.blogspot.com*. Publicado el 24 de abril de 2012.
- (26) *Heraldo de Zamora*, año XIV n. 3258, 17 de febrero de 1908.
- (27) *Heraldo de Zamora*, años XIV n. 3267, 27 de febrero de 1908.
- (28) *Heraldo de Zamora*, año XIV n. 3286, 21 de marzo de 1908.
- (29) *Heraldo de Zamora*, año XV n. 3546, 9 de febrero de 1909.
- (30) *Gaceta de Madrid*, n. 63, del 3 de marzo de 1913; y *Revista general de Enseñanza y Bellas Artes*, año IV, n. 78, de 15 de marzo de 1913.
- (31) A.B.C., del domingo 31 de julio de 1921, edición de la mañana, p. 24.
- (32) *El correo de la mañana*, año XI, n. 3213, de 27 de junio de 1924; *Heraldo de Zamora*, año XXVII n. 9.236, de 27 de junio de 1914, y *La construcción moderna*, revista quincenal ilustrada de arquitectura, ingeniería e higiene urbana, año XXII, n. 16, 30 de agosto de 1924, p. 64.
- (33) *La propaganda*, año V, n. 191, 3 de julio de 1886.
- (34) *La propaganda*, año V, n. 174 y 182, 6 de marzo, y 1 de mayo de 1886.
- (35) *La propaganda*, año V, n. 214, 11 de diciembre de 1886.
- (36) *La propaganda*, año VI, n. 250 y 262, 12 de agosto y 12 de noviembre de 1887.
- (37) *La propaganda*, año VI, n. 234, 239, de 30 de abril y 4 de junio de 1887, y año VII n. 299, de 29 de agosto de 1888.
- (38) Pedro Manuel González Fraille y Pedro Pintado Quintana *El ferrocarril de Torralba a Soria y Castejón*, Rubí (Barcelona), Lluís Prieto Editor, 2010, p. 90.
- (39) *La propaganda*, año VI, n. 262, 12 de noviembre de 1887.
- (40) José Ángel Márquez Muñoz, *Un monasterio premostratense en la quinta de Vistalegre*, en Programa Oficial de Fiestas, Almazán ediciones del Ayuntamiento 1988.
- (41) José Ángel Márquez Muñoz, *El granero y la casa del Obispo*, en Programa Oficial de Fiestas, Almazán, ediciones del Ayuntamiento, 2009.
- (42) *La propaganda*, año IX, n. 394, 24 de mayo de 1890.
- (43) *La propaganda*, segunda época, año X, n. 435, 8 de abril de 1891.
- (44) *El Oxomense*, Semanario Católico. Año I, n. 48. 11 de febrero de 1893,
- (45) *La propaganda*, año IX, n. 421, 29 de noviembre de 1890
- (46) *La propaganda*, años V y VI, n. 214 y 218, 11 de diciembre de 1886, y 8 de enero de 1887. Véase Javier Herrero Gómez "La Escuela de Artes y Comercio de Soria (1886-1896)" *Revista de Soria* segunda época nº 80 (2013) pág. 55-72.
- (47) *Noticiero de Soria*, años XXIX, n. 3.053, 3.055, 3.056 y 3.061, de 26 de junio, 30 de junio, 3 de julio y 20 de julio de 1917. También *El Porvenir Castellano*, año VI, n. 518 de 2 de julio de 1917.
- (48) Otorgado en Madrid el 25 de mayo de 1880, ante el notario don Zacarías Alonso y Caballero.
- (49) *Noticiero de Soria*, año XXIX, n. 3.033, de 13 de abril de 1917.
- (50) Archivo Municipal de Almazán, En lo sucesivo A.M.Al.. Órganos de Gobierno. Pleno, caja 13.3, fol. 56 v y 57 r., sesión de 24 de noviembre de 1917. También *El Avisador Numantino*, Año XL, 2ª época, n. 3.804, 15 de junio de 1918.
- (51) *Noticiero de Soria*, n. 3.532, de 16 de diciembre de 1921.
- (52) *La Lucha*, año II, n. 38, de 31 de agosto de 1916.
- (53) A. M. Al. Órganos de Gobierno. Pleno. Caja 14-3, sesión de 14 de diciembre de 1922, p. 51-52.
- (54) *El Porvenir Castellano*, año IV, n. 331, 9 de septiembre de 1915.
- (55) A. M. Al. Órganos de Gobierno. Pleno. Caja 14-2, fol. 30 r.
- (56) A. M. Al. Órganos de Gobierno. Pleno. Caja 13-2, sesión ordinaria de 17 de marzo de 1916, fol. 34 r y v.
- (57) Internet Blog de Juanjo Olairola Elordi, *Historias del tren*.
- (58) *El día de Palencia*, año XLII n. 13.355 10 de agosto de 1932; *La voz de Menorca*, año XXVII, n. 8.739; *La Crónica Meridional*, año LXXVII n. 24.717; *Heraldo de Zamora*, año XXXVI n. 11.694; *El Luchador*, año XX n. 6.665; y *Las Provincias*, año 67, n. 20.541, todos estos últimos del día 12 de agosto de 1932.
- (59) *Luz diario de la República*, año I n. 189, 13 de agosto de 1932, y *La voz de Asturias*, año X, n. 2.910, de domingo 14 de agosto de 1932.