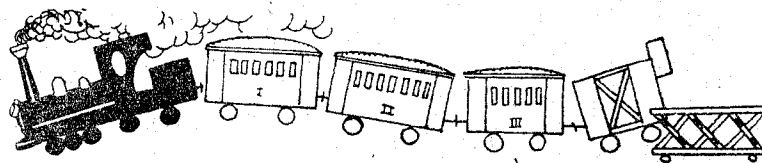


DE CUANDO SE DECLARÓ LA GUERRA A LAS DISTANCIAS



Hacia el final del año 1848, a pesar de las turbulencias de aquella época, empezaba a circular el ferrocarril de Barcelona a Mataró, al que no puede disputarse la gloria de haber sido el primero que existió en España. Se quería que la inauguración de la vía férrea revistiera todos los caracteres de una manifestación nacional y que se realizase el día 10 de octubre, coincidiendo así con el cumpleaños de la Reina, mas frustróse este propósito. Sin embargo, con anterioridad al acto oficial, o sea el día 8 de aquel mismo mes, tras haberse efectuado varios ensayos, salía de Barcelona un tren de diez coches conduciendo unas cuatrocientas personas, que fué la admiración y el regocijo del gentío que hacía intransitables las inmediaciones de la "Puerta de Don Carlos", de la capital catalana.

Dicha excursión resultó lenta debido al entusiasmo con que el convoy era recibido en cada uno de los pueblos del recorrido, exaltación que reiteróse con creces en Mataró donde, al entrar el tren en agujas, fué saludado con nutridos aplausos y vítores cuyas vibraciones se hacían interminables.

Por fin, en la mañana del día 28, realizábase con toda solemnidad la tan suspirada inauguración de la línea, bendiciéndose cuatro locomotoras a las que se dieron los nombres de "Cataluña", "Barcelona", "Mataró" y "Besós". Salió el tren entre aplausos y aclamaciones y los acordes de una airosa *marcha* interpretada por la brillante banda de artillería a la que se había reservado uno de los vagones. En la iglesia parroquial de Mataró se cantó un *Tedéum* por la feliz llegada del tren. El viaje de regreso realizóse en treinta y cinco minutos.

Dos años después, es decir en 9 de febrero de 1851, se inauguraba la línea del fe-

rocarril de Madrid a Aranjuez. En el prado de Atocha apiñábanse más de seis mil personas con ansias de admirar la más grande maravilla que vieran los siglos. A las once de la mañana, el fragor de los cañones, el alborozo de las músicas y los estridentes silbidos de las locomotoras, anunciaban la llegada de la Reina a la que acompañaban el rey consorte, la reina madre Doña María Cristina y los Infantes Doña Amelia y Don Francisco de Paula. Tras un elocuente discurso que pronunció el opulento patricio don José Salamanca y que fué contestado por Isabel, bendijéronse primero los carriles y después siete máquinas, y a continuación formábase el primer tren llevando el coche real. Componían el convoy siete carruajes más, de primera clase. Después de los tañidos, pitadas y gritos de reglamento, echaba el tren a andar lenta y pausadamente. Sus pesadas ruedas empezaron a dar vueltas con creciente rotación para lanzarse en la vertiginosa marcha que prometía un porvenir lleno de luz y de esperanzas. Muchas montañas de amenazadora faz serían perforadas por la serpenteada vía férrea en su afán de conquistar rápidamente las tierras fértiles y los más asolados rincones; de extenderse cada vez más causando admiración a pueblos y ciudades.

Pero, aunque se había declarado la guerra a las dis-

tancias, pasaron muchos años sin que nuestra comarca pudiera salvar las suyas.

En abril de 1884, la primitiva Compañía concesionaria del proyectado ferrocarril del Bajo Ampurdán suspendía en absoluto las obras que se habían iniciado entre la vecina población de Castillo de Aro y el puente de Salenys, precisamente cuando se estaba terminando otro puente construido junto a "Ca la Musiqueta".

En 22 de marzo de 1887, a las tres de la tarde, realizábase en Palamós la solemne bendición del Tranvía del Bajo Ampurdán, celebrándose el fausto suceso con repique de campanas y entre el indescriptible entusiasmo de la muchedumbre que invadía el andén y los alrededores. La Estación estaba profusamente adornada con emblemas y banderas, y coronáronse de laurel los escudos de Palamós, Palafrugell y La Bisbal, que ostentaban las locomotoras. Hubo con ciertos, sardanas, banquetes y brindis, también temas poéticos en variados versos que fueron leídos en el *Teatro Cervantes* y aplaudidos con el mayor entusiasmo. De ahí un considerable aumento en el tráfico, que derivó en la apertura de nuevos establecimientos comerciales, todo ello por obra del tesón de un puñado de ampurdaneses.

El día 16 de enero de 1887 tuvo lugar la reunión convocada por el señor Alcalde de

nuestra ex villa para tratar del nuevo proyecto de ferrocarril económico desde la misma a Gerona. A las dos de la tarde, el espacioso local de la escuela pública de niñas era insuficiente para contener el público que había acudido al llamamiento de la autoridad local. Allí estaban representadas todas las clases, y todas las ideas parecían haberse refundido en una sola: "Unión y Ferrocarril". Acudieron comisiones de Santa Cristina de Aro, Llagostera y Cassá de la Selva.

La falta de espacio impide reseñar debidamente aquella manifestación sin precedentes en la localidad en cuanto al entusiasmo y al verdadero interés despertado por una empresa de utilidad y conveniencia común. La iniciativa había partido esta vez de dos patricios a cual más caracterizado y amante del país: éstos eran don Juan Casas y don Enrique Heriz. A su coraje y a sus asiduos trabajos que triunfaron ante las sempiternas disensiones; debieron San Feliu y la comarca de la Selva los beneficios que había de reportarles la explotación del ferrocarril de ésta a Gerona y cuya construcción era ya sólo cuestión de tiempo.

En 15 de mayo de aquel mismo año, en las oficinas establecidas en el número cinco, piso primero, de la calle de San Antonio, firmaban el compromiso los señores suscriptores de acciones, cobrándose el primer dividendo pasivo de la Compañía del ferrocarril de San Feliu al interior; un ferrocarril en miniatura pero prodigo en solidez y perfeccionamientos, y cuyos largos vagones hicieron disfrutar a nuestros mayores de la ventura de viajar rápida y cómodamente cuando sólo se hablaba de la velocidad de los trenes...