

donde residía la dirección de los trabajos y desde donde se distribuían.

—¿Duró mucho la construcción de la vía?

—Tres años, trabajándose normalmente, once horas al día, con jornal de 2'50 ptas. La mano de obra era proporcionada principalmente por peones procedentes del alto Aragón. Alguno de aquellos jóvenes que a su llegada no sabían leer ni escribir continuaron en el Ferrocarril después de la construcción y con su estudio y amor al trabajo ascendieron a cargos como los de Factor, Conductor y Jefes de Estación.

—¿Recuerda alguna anécdota de aquel entonces?

—Durante las obras, hubo algunos casos notables. Uno de ellos fué el del peón Barranco, un típico baturro que durante el tendido de vía trabajaba en el transporte de balasto. Uno de los vagones plataforma, en una vía provisional, le magulló una pierna. Llevado al hospital de Gerona, a los pocos días los médicos dictaminaron habérsele declarado la cangrena. Examinado varias veces el caso determinaron en consulta, que para salvar su vida se le debía amputar la pierna.

Pero el aragonés se entestó en no permitir tal operación. Y como para una intervención así es necesario el consentimiento del paciente, los médicos le abandonaron desahuciado y asegurando un fatídico desenlace.

Pero la realidad fué muy otra. A los dos meses, el típico baturro, aunque cojo, volvía a trabajar en las obras del ferrocarril.

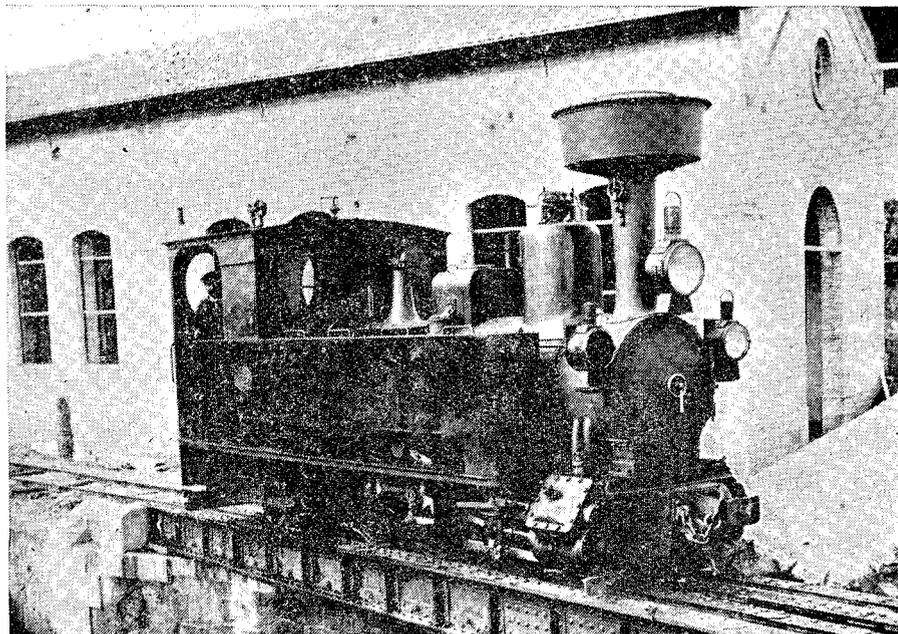
—¿Cuándo se realizó el primer viaje?

—El 30 de junio de 1.892, en tre músicas y fiestas y la admiración de la multitud, un silbido no oído en estos parajes marcó la inauguración del Ferrocarril y comienzo de una explotación que debía continuar ininterrumpidamente.

—Así nuestro tren tiene ahora . . .

—Sesenta y siete años. Ha llegado a la edad madura después de sortear con éxito los obstáculos que han hecho fracasar a tantas empresas de Ferrocarriles.

—¿Durante este tiempo, se han



incrementado los servicios?

—Ha ido aumentando su patrimonio con la utilización de sus reservas y mediante un aumento de capital de 500.000 ptas en obligaciones al 6% que en un empréstito en 1.924 le aportaron en dos horas los vecinos de San Feliu de Guíxols con lo cual quedó más que triplicado el número de unidades y de su material móvil, respecto al de origen.

También en 1.924, construyó el Ramal de la Estación de San Feliu a su puerto, ramal de 1 km. con vías secundarias en los muelles y un almacén cerrado en los mismos todo lo cual permite la carga y descarga de vagones en la explanada del puerto.

En 1.940, solicitó y obtuvo la concesión del servicio tolerado por carretera, Gerona - San Feliu - S'Agaró, que mediante autobuses efectúa la Cía. del Ferrocarril como complementario del mismo.

—¿Y en que situación se encuentra actualmente?

—En cuanto a la situación económica, el Ferrocarril, que antes de la República llegó a repartir en algunos ejercicios el 5% de sus acciones y que atendía a todas sus cargas financieras, descendió a partir del año 1.931, a no poder atender dichas cargas. Consecuencia de ello y de los desperfectos en su material durante el período rojo, hubo de establecer en 1.942 un

Convenio con los Srs. obligacionistas. Actualmente, se atiende gracias a las subvenciones del Estado, Además, los años no pasan en balde. Nuestro tren resulta ya insuficiente para cumplir con las exigencias de los tiempos actuales.

—¿Qué futuro prevé para nuestro tren?

—¿Como habréis podido enteraros por la prensa de estos días en una reciente reunión habida, de los accionistas de la Cía, se ha acordado ir a la explotación unificada con la Cía. del Ferrocarril de Olot a Gerona

Con ello se da el primer paso a la realización del ansiado proyecto de enlazar las dos líneas mediante el cambio de ancho de vía del ferrocarril de San Feliu, o sea poniéndolo a metro, igual que el de la referida compañía.

Con ello aparte de una mayor velocidad, gracias a los modernos automotores, y renovación del camino de hierro, se podrán transportar los productos mineros y agrícolas de la comarca de Olot directamente al puerto de San Feliu. Además, ello puede ser una preparación para la futura electrificación de la Línea San Feliu-Olot, uyo proyecto lleva ya tantos años de estudio.

—Nosotros como guixolenses, deseamos que sea una feliz y pronta realidad, y . . . que usted lo vea!

XAVIER