

UN ALTRE DOCTOR FIGUERES

Una de les impressions més clares del que observa la vida gironina és la quantitat de metges que viuen a la nostra ciutat. I la qualitat, naturalment.

Metges joves, alegres, simpàtics, especialistes de tots els rams, actius i desperts. A més de la seva joventut, els metges de Girona es caracteritzen per estar casats amb dones molt boniques la qual cosa explica que pràcticament tots siguin família nombrosa. A més posseeixen un dinamisme extraordinari. Els trobareu al tennis, a l'aviació, a l'hípica i quan s'inauguri el Real Club de Polo, que és cosa de pocs dies, és possible que presideixin la Junta Directiva.

Units com estan per una gran companyonia, constitueixen un important grup de pressió de la ciutat i, si s'ho proposessin, poso per cas, serien capaços d'aixecar un edifici al mig de l'avinguda més senyorial de Girona que faria semblar artístic i meravellós el gratacels anomenat Bolet.

En resum vull dir que si Girona té molts i molt bons metges sempre ha estat terra on hi han guarit i ensenyat metges excepcionals.

Fa poc he llegit un just homenatge que Girona ha ofert al doctor Narcís Figueres i Reixach. Erem veïns, front per front a la Rambla, i crec que ha estat una de les persones més dignes i elegants de la nostra ciutat.

Però jo vull parlar, avui, d'un altre doctor Figueres que Girona ha oblidat totalment. Em refereixo al metge dels meus avis, el doctor Jaume Figueres,

pare del gran radiòleg, mort fa poc a Barcelona, Ignasi Figueres. Pocs seran els qui avui a Girona es recordin d'aquell model de metges, de cavallers i de gironins.

Tenia el seu consultori i la seva casa al carrer Nou i era un home tan elegant com bon cor. Vestia sempre de negre i amb un coll "de pejarita", barba blanca i ulls clars. Jo era molt petit quan em va cremar les glàndules i em va obrir un gra a la mà perquè de nyicris i malaltís n'era de mena.

La obsessió del metge Jaume Figueres era l'electricitat. Ell va ser el primer que va utilitzar aparells elèctrics a la província, aparells que es construïa amb les seves pròpies mans, per la qual cosa, a casa seva, es fonien els ploms dia sí, dia també.

El 30 d'abril del 1896 va comprar el primer aparell de raigs X de Girona marca Geisler, que li va costar exactament vint pessetes i que ell va instal·lar personalment. Fins que el doctor Dausà va comprar el seu, el del doctor Figueres va ser l'únic aparell de raigs X de la província. En aquell temps, a tota Espanya, hi havia tres aparells: un a Barcelona, un a Sevilla i un a Girona. Un dia, a Port-Bou, un home es va trencar una cama amb tanta mala sort que el metge no li va poder arreglar i l'hagueren de traslladar a Girona per tal que el doctor Jaume Figueres li fes la radiografia i l'enguixés.

El 6 de maig del 1910 el doctor Figueres va comprar un aparell de raigs X tan perfeccionat i mo-

dern que ja li va costar 527 pessetes. M'agradaria de donar una petita idea del que representaven per a aquell metge mig miler de pessetes. Els meus avis estaven aconduïts, és a dir pagaven un tant alçat a l'any amb el qual tenien dret que el metge els visités matí i tarda, cada dia, encara que només tinguessin un refredat. La "conducta" per a tota la família i per a un any, quan jo en tenia dos o tres, pujava la quantitat de trenta pessetes. Cada any, ja ho he dit.

Tot això semblaria desproporcionat i boig si el que ara vaig a dir no ho fos més. I si a la vegada no fos absolutament veritat. El doctor Jaume Figueres era metge de tots els treballadors de la casa Grober. Prego a un metge del "Seguro" que s'imagini això. I si ja s'ho ha imaginat, que pensi el que cobra a l'any el doctor Figueres per aquest càrrec: cent cinquanta pessetes.

M'allargaria massa parlant d'aquest home magnífic, extraordinari, autèntic apòstol de la Medicina i de l'Electricitat. Deixeu-me que us digui, per acabar, que ja gran, els raigs X varen passar factura i per culpa de les radiacions, al doctor Jaume Figueres li varen tallar una cama.

Compreneu per què en parlar dels metges de Girona el record d'aquells herois dels primers temps del nostre segle em nua una mica el coll?

JAUME MINISTRAL I MASIA

necesidad de la vía de ancho europeo

El tema del ancho de vía de los ferrocarriles españoles, ciertamente, no es nuevo, y aunque parezca que se intenta solucionar con la aplicación de paños calientes (nuevos sistema de cambio de ejes, magníficos trenes Talgo entre Madrid-París y Barcelona-Ginebra, etc.), la viva realidad es que se mantiene el confusionismo y cada día vamos apartándonos de las exigencias de la nueva Europa. Como todos saben, el ancho de vía de los trenes ibéricos, es diferente del que impera en toda Europa y únicamente la URSS mantiene, asimismo, un ancho de vía semejante al imperante en nuestro país. Se dice, que cuando se implantó tal diferenciación, fue pensando en la posibilidad de que en caso de una guerra, entre los países de Centro-Europa, se produjese una dispersión de vagones, locomotoras y material, dejando a España en mantillas ferroviarias. No vamos a negar, que quizás en las guerras del 1914-1919 y en menor escala en la de 1940-1944 —que fue técnicamente muy diferente a la anterior— se hubiera producido un "acaparamiento" por parte de los países aliados de los trenes españoles, para aplicarlos a sus necesidades logísticas. Lo que falta saber, es si ello nos hubiera perjudicado o bien hubiera sido la fórmula mágica para renovar, en el momento oportuno, nuestro maltrahado material ferroviario, con aquellos deliciosos trenes del año 1920, que llegaban cuando podían y que no eran, ciertamente, unos modelitos ejemplares para ser utilizados en el transporte de viajeros y de mercancías. No nos "robaron" los trenes, pero pasó algo peor: no pudieron modernizarse y así continúan, casi hasta los días actuales, pese a leves mejoras introducidas y los muchos millones que nos han costado. Porque conviene no olvidar, que mientras antaño las "diversas Compañías españolas" —aquella M. Z. A., los del Norte, los Andaluces, etc.— tuvieron que pechar con los resultados negativos de su gestión, hoy día, el déficit anual de la RENFE, nos cuesta muchos millones y no hay manera de enjuagarlo.

Por los aledaños del 1929, hubo un intento (fallido) de establecer una línea directa entre Barcelona y París, a través de los hoy día llamados Ferrocarriles de Cataluña —los de Sabadell y Tarrasa— que tienen el ancho de vía normal de Europa y que se pensaba hacerlos llegar hasta la frontera francesa, para unirse con la S. C. N. F. de Francia. Sin embargo tras de aquellos buenos propósitos, todo quedó como antes. Al llegar a las fronteras de Portbou, de Irún o de Canfranch, hay que hacer el odiado transbordo, de unos trenes a otros, con el consiguiente revuelo y miles de complicaciones. Hay que estar presente, cualquier día de los meses veraniegos, cuando llega la invasión turística, en los andenes de la estación de Portbou —pongamos por ejemplo— para darse cuenta del "cacao" que allí se arma. Algo fuera de serie.

¿Soluciones? Llegó un momento que se creía que las autoridades españolas en la materia, llegarían a la normal conclusión de que era imprescindible establecer el enlace directo entre España y Europa, al menos aplicándolos en principio, en los trayectos Irún-Bilbao y Barcelona-Portbou, a base de implantar el tercer raíl. Solución factible y que económicamente no representa mucho más de lo que cada año nos cuesta la RENFE. Unos excelentes artículos del ingeniero Sr. Zamacois, publicados en la prensa barcelonesa e incluso en la madrileña, pareció que hacían mella en la mentalidad de los altos cargos de Obras Públicas e incluso el

ministro Sr. Vigón, estuvo dudando, en muchas ocasiones, con respecto a tal situación. A pesar de ello, fue entonces cuando empezaron a aplicarse los llamados "paños calientes". Primero fueron los vagones de la "TRANSFESA", que llevaban aparejados unos sistemas para el cambio del ancho español, adaptándolo al francés, con lo cual se conseguía que los vagones cargados de agrios pudiesen llegar a su destino, en los distintos mercados europeos, bajo excelentes condiciones y sin necesidad de absurdos transbordos.

Sin embargo, pese al optimismo de los medios oficiales, resultaba que en el seno del Mercado Común, se entendía que no era ésta la fórmula ideal, para poder acercar España al centro de Europa. Al menos creían que era necesario la construcción del tercer raíl, entre Barcelona-Portbou y Bilbao-Irún, para llegar a ser más europeos y poder sentirnos más competitivos en las duras luchas para la conquista de mercados. Por aquí, siguió creyéndose que la única solución era la "adaptación" de anchos en la propia frontera. A base de ello, se convocó un concurso para ver si surgía un nuevo sistema más apropiado para la resolución de los problemas planteados. Por lo visto salió un inventor y al poco tiempo ya se nos anunció que los trenes "Talgo", gracias a tal invento, podrían circular entre Madrid-París y entre Barcelona-Ginebra y viceversa, sin necesidad de transbordo en las fronteras respectivas. El éxito acompañó a tal empresa y así el Sr. Ministro de O. P. pudo inaugurar con visible éxito, los nuevos servicios ferroviarios, que merecieron cálidos elogios en las columnas de nuestra prensa, mientras que en el extranjero, con todo y reconocer el éxito español, no quedaron convencidos de que esto fuera la solución de los males existentes. La argumentación era muy simple. Las ciudades de Madrid y Barcelona, han quedado muy bien comunicadas con París y Ginebra, a base de los trenes Talgo, para viajeros. ¿Pero, qué hacer con los otros trenes? ¿Y qué hacer con las mercancías? Porque es innegable que ni los franceses, ni los suizos, ni nadie, van a construir "sus" trenes a base del invento español, sólo para darnos gusto. Y que la riada turística, que viene de Berlín, de Estocolmo o de Viena —por no decir de toda Europa—, deberá seguir con el transborde de marrras.

Y ahora, precisamente ahora, con ocasión de la excelente idea de convertir el Puerto de Barcelona en el gran "puerto del Mediterráneo", de cara a las necesidades de la futura Europa del Mercado Común, ha vuelto a plantearse, con mayor crudeza, la apremiante necesidad de la instauración del tercer raíl, entre la Ciudad Condal y Portbou. Por ello, un periódico tan calificado como "La Vanguardia", publicó el día 22 de Junio pasado, un magnífico editorial que terminaba con las palabras siguientes: "Barcelona tiene, debe tener, con el puerto modernizado y el ancho de vía europeo hasta sus estaciones, la puerta inmensa de un sector del transporte, que ha sido relegado injustamente a papeles secundarios". Lo mismo, que pensamos todos y que desde estas mismas columnas, hemos solicitado con insistencia: El Tercer raíl.

MANUEL BONMATI