

Vías Verdes de Girona. Factores previos para un caso de éxito

Greenways of Girona. New factors for a tourism success story

CARLES GORINI SANTO

Institut Català de Recerca en Patrimoni Cultural

Edifici Pia Almoina, Plaça de la Catedral, 8, 17004 Girona

cgorini@icrpc.cat

Recibido / Recebido: 25.4.2023. Aceptado / Aceite: 15.11.2023

Cómo citar / Como citar: Gorini Santo, Carles, “Vías Verdes de Girona. Factores previos para un caso de éxito”, *TST. Transportes, Servicios y Telecomunicaciones* 52 (2023): 43-71. DOI: [10.24197/tst.52.2023.43-71](https://doi.org/10.24197/tst.52.2023.43-71).

Este artículo está sujeto a una licencia / Este artigo está sujeito a uma licença [Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)

Resumen: Hasta el presente, los estudios sobre las vías verdes gerundenses han centrado su atención en los impactos sociales y económicos de su éxito turístico después de 1994. Este artículo repasa los factores previos que concurren sobre los trazados de los ferrocarriles que entre 1969 y 1980 cesaron su explotación en la provincia de Gerona, para que alcanzasen el nuevo uso de vías verdes. Estos son el cambio en la gestión de los activos patrimoniales del ferrocarril por parte de RENFE y FEVE, las particularidades de la renovación del planeamiento urbanístico local en la provincia, la transformación de la mirada social hacia los paisajes que habían caracterizado a los ferrocarriles desaparecidos y la ambición de los políticos locales que interpretaron certeramente la oportunidad que les brindaban las transformaciones citadas para recuperar lo que a mediados de los años 80 eran unos espacios sin uso. Este artículo propone la identificación de los factores a partir de una bibliografía general sobre la cuestión que se aborda y su reconstrucción a partir de fuentes de archivo, de hemeroteca y de entrevistas personales, que muestran el laborioso proceso de conversión.

Palabras clave: vías verdes; reutilización; sostenibilidad

Abstract: Up until now, studies on Girona's greenways have focused on the social and economic impacts of their tourist success after 1994. This article reviews the previous factors that influenced the routes of the railways that between 1969 and 1980 ceased their operation in the province of Girona and were given a new use as greenways. Those factors are the change in the management of the patrimonial assets of the railways by RENFE and FEVE, the particularities of the renewal of the local urban planning in the province, the transformation of the social look towards the landscapes that had characterised the railways that had its operation terminated, and the ambitions of local politicians who interpreted correctly the opportunity that those transformations offered

to recover what in the middle of the 1980s were unused spaces. This article proposes the identification of the factors from a general bibliography on the subject and its reconstruction from archival sources, newspaper archives and personal interviews, to illustrate the laborious process of conversion from railways to greenways.

Keywords: greenways, reutilization; sustainability

INTRODUCCIÓN

En 2023 se cumplen veinte años de la creación del *Consorci de les Vies Verdes de Girona*. El ente tiene encomendada la gestión y promoción de los trazados ferroviarios que habían quedado en desuso en la provincia de Gerona y que tras pasar al dominio municipal fueron reconvertidos en caminos para ciclistas y paseantes, las conocidas Vías Verdes. Se trata de los antiguos ferrocarriles de Olot a Gerona, de Sant Feliu de Guíxols a Gerona y de Ripoll a Sant Joan de les Abadesses. Las *Vies Verdes de Girona* constituyen un éxito social por la gran aceptación que han tenido desde su creación a mediados de los años 1990. Pero el proceso de conversión de esos trazados, desde su realidad ferroviaria a otra muy diferente como la cicloturista, tuvo una gestación larga y no exenta de dificultades. Fue un proceso que se inició mucho antes de la aparición del programa oficial de Vías Verdes, que le imprimió carácter y que paradójicamente ha quedado oscurecido.

Constatamos que la bibliografía sobre la temática, a escala regional, admite la existencia de fenómenos previos, pero su identificación y descripción resulta muy deficiente. Ya en el año 2000 Dolors Canals se ocupó de la realidad jurídica de los trazados ferroviarios gerundenses en desuso con la mirada puesta en la articulación administrativa que hiciera posible una gestión municipal de los mismos (Canals, 2000). Canals consideró necesario dar un contexto histórico a su estudio y aprovechó la única literatura disponible por entonces sobre los ferrocarriles de vía estrecha catalanes que había producido durante los años 1980 Carles Salmeron Bosch. Obviamente, esta no reparaba en el encaje entre el antiguo uso y una futura utilización.

Posteriormente Macià Serra defendió en su tesis doctoral una comparación entre las vías verdes gerundenses y la de Ojos Negros, en Murcia (Serra, 2017). Nuevamente, se acudía a lo conocido para fundamentar el discurso de los antiguos ferrocarriles de vía estrecha de Gerona, la citada obra de Salmeron.

Desde la perspectiva de los estudios turísticos, Lluís Mundet y Germà Coenders han abordado la importancia de las *Vies Verdes de Girona* en una futura estrategia turística baja en emisiones de carbono y adaptada al cambio climático.

De su estudio se desprende que el entorno paisajístico y las condiciones del trazado constituyen el elemento más valorado por los usuarios (Mundet y Coenders, 2011: 669).

Por lo tanto, las carencias de unos y las evidencias de otros nos confirman la necesidad de identificar y describir los factores que concurrieron para el resultado exitoso de las *Vías Verdes de Girona*, desde el primer momento de su explotación. Estos los identificamos en la solución que dio el Estado al desmantelamiento de las líneas y a las posteriores opciones de uso. En el papel de los arquitectos en el planeamiento urbanístico local que debía renovarse en los mismos años en que se percibía la necesidad de dar un nuevo uso a los trazados ferroviarios gerundenses. En la transformación de la mirada social al paisaje que por entonces tuvo lugar en Cataluña y especialmente en Gerona. Finalmente, presentamos el aglutinador decisivo: la política municipal de los primeros años 1990 y su elevada capacidad para perseguir los acuerdos necesarios que consolidarán una organización común que abordará la transformación y gestión de aquellas rutas.

1. EL DESMANTELAMIENTO DE ANTIGUAS LÍNEAS DE FERROCARRIL EN GERONA Y LAS NUEVAS OPCIONES DE USO (1962-2003)

Como han argumentado diferentes historiadores de la economía española, durante el último tercio del siglo XX se impuso una línea de pensamiento que, en el Estado español y con perspectiva histórica, consideraba que el ferrocarril había supuesto un drenaje continuo de fondos públicos desde los inicios de su explotación, con la intención de sostener una alternativa de transporte cada vez menos demandada, que se explotaba con unos gastos muy elevados por exceso de protección y politización de su dirección, a menudo muy alejada de los principios de buena gestión. La necesidad de dar un giro a la situación se vio correspondida cuando ello se convirtió en la condición *si ne qua non* el Estado español no podría acceder a los créditos del Banco Mundial necesarios para modernizar su ferrocarril. El nuevo escenario económico llevó, en 1962, a una reorganización de RENFE amparada por un Decreto Ley que atendía fundamentalmente dos finalidades: la de dotar a los órganos de RENFE de medios de actuación rápidos y flexibles y la de estructurar las relaciones entre RENFE y el Estado (Comín et al., 1998).

RENFE, y también FEVE, pasarían a tener la consideración de empresas mercantiles con personalidad jurídica y con actividad económica que tenían la obligación de perseguir los beneficios económicos en su gestión¹. En consecuencia, los activos que habían incorporado cuando su fundación, que provenían todos

¹ *Boletín Oficial del Estado*, n.º 177 (24 de julio de 1964): 9543-9544.

ellos de empresas privadas de ferrocarriles, constituían, después de haber sido amortizados, una segunda oportunidad de negocio que exprimir al son del compás que marcaban las directrices de la recién aprobada reorganización. Esto provocaría diferentes acciones de resarcimiento por parte de RENFE y FEVE sobre las líneas y su patrimonio cuando este había cesado la explotación.

En dicha lógica empresarial, en la provincia de Gerona, FEVE convocó el concurso para llevar a cabo las obras de levantamiento de la superestructura de la línea del ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Gerona, el 12 de abril de 1969, por un presupuesto de 3.948.800 pesetas², que fue seguida por la línea del ferrocarril Olot-Gerona, el 22 de julio de 1969, por un presupuesto de 7.428.000 pesetas³. Con la superestructura desmantelada, el titular de los terrenos podía ponerlos a la venta y lo hizo por municipios⁴. El mecanismo se activó a mediados de 1973 cuando se anunció la alienabilidad de los terrenos que FEVE poseía en la ciudad de Gerona. Posteriormente y hasta el año 1988 los anuncios se sucederían en el *Boletín Oficial de la Provincia de Gerona*, municipio por municipio, con la única variación del nombre de la población en el enunciado⁵. Pero en esos primeros años los terrenos de los antiguos ferrocarriles clausurados en la provincia apenas encontraron compradores.

Más adelante, en 1984 el Gobierno decidió un nuevo cierre líneas en el marco del Contrato Programa Renfe-Estado. Como había sucedido veinte años atrás, cesó la explotación de las líneas que se consideraban económicamente muy deficitarias. La decisión hizo que el primero de enero de 1985 se clausurara un buen número de líneas de ferrocarriles. En Cataluña había cesado en el verano de 1980 la explotación comercial de la sección Ripoll-Sant Joan de les Abadesses del ferrocarril carbonífero, que había sido la gran esperanza de la primera revolución industrial catalana cien años atrás (Pascual, 2016). No se clausuró ninguna otra línea amenazada porque la Generalitat asumió el déficit de la de Lleida a La Pobra de Segur y porque la del Transpirenaico, de Ripoll a Puigcerdà, resultaba estar amparada por acuerdos bilaterales con Francia.

La gran superficie de terreno que acumulaba la nueva oleada de cierres se añadía a la que ya poseía sin uso la administración ferroviaria. En su conjunto representaba una problemática social, urbanística y medioambiental y las decisiones que se tomaron para resolverla repercutieron decisivamente en los antiguos trazados gerundenses que habían sido desmantelados en 1969.

² *Boletín Oficial de la Provincia de Girona*, n.º 49 (24 de abril de 1969).

³ *Boletín Oficial de la Provincia de Girona*, n.º 92 (2 de agosto de 1969).

⁴ Hasta el año 2005 FEVE procedió a la enajenación de los terrenos y los inmuebles, mientras que RENFE los alquilaba (*Consultoría*, 2008: 1).

⁵ *Boletín Oficial de la Provincia de Girona*, n.º 91 (31 de julio de 1973).

A finales de la década de los años 80, los terrenos en desuso que FEVE y RENFE poseían en la provincia de Gerona – vale la pena recordar que además de los ya mencionados del eje Olot-Gerona-Sant Feliu de Guíxols, también se incluían los del tren de Banyoles, de Palamós y de Ripoll a Sant Joan de les Abadesses, el único de vía ancha que había sido clausurado, pero no desmantelado, en 1980 – se sumaban a los que tenían en otros puntos de la geografía peninsular. En total sumaban unos 7.000 km de líneas sin explotación.

Para ambas empresas ferroviarias los terrenos en desuso representaban un problema mayúsculo, en especial, porque el cierre de líneas de 1985 había reavivado la contestación popular a la falta de infraestructuras de comunicación en las zonas de baja densidad demográfica en un contexto en el que ésta podía expresarse libremente, a diferencia de lo sucedido cuando algunas provincias, incluida Gerona, habían perdido los trenes de vía estrecha en la década de los años 1960. Resultaba urgente encontrarles un uso alternativo y socialmente aceptable.

Fue entonces cuando RENFE se planteó la posibilidad de abandonar la costumbre de mantener su patrimonio inmobiliario únicamente como un activo a conservar para jugar un papel de primer orden en la gestión del suelo público, por lo que inició la búsqueda de unos usos alternativos que beneficiaran a la colectividad y, también, a la propia entidad (Gutiérrez, 1988: 240). Debemos entender que FEVE, inspirada por unos principios similares, asumió una posición vicaria de este movimiento.

En el transcurso del año 1992 la Secretaría General de Planificación y Concertación Territorial del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (MOPTMA) realizaba los trabajos preparatorios del Plan Director de Infraestructuras (PDI) para el período 1993-2007. Era la primera ocasión en la que un Gobierno español presentaba un documento a tan largo plazo, que sistematizaba y proporcionaba sentido al conjunto de las políticas de equipamiento de infraestructuras, que deberían ser integrales y sostenibles medioambiental y económicamente.

El redactado final, que aprobaron las Cortes españolas en abril de 1994, recogía en un punto del articulado la recuperación de infraestructuras de transporte destinadas a actividades culturales y recreativas⁶ y lo vestía con el concepto de “Pasillos Verdes”. Por Pasillos Verdes interpretaba los terrenos públicos que pro-

⁶ *Boletín Oficial del Congreso de los Diputados. V Legislatura, serie E, n.º 54, 20 de abril de 1994: 139-140.*

venían de la pérdida de uso de carreteras, canales, puertos, rutas ganaderas, calzadas históricas o ferrocarriles⁷. El PDI defendía la reutilización de las infraestructuras de comunicación que habían sido clausuradas desde la perspectiva que las mantendría con un uso público “que permita la recuperación del antiguo aprovechamiento si se dieran las condiciones oportunas”⁸, pero también que favoreciera las actividades deportivas y de contacto con la naturaleza y que, por último, potenciara los recursos económicos y fomentara la aparición de puestos de trabajo como consecuencia de la nueva actividad que se creaba⁹. En definitiva, la solución que se adoptaba perseguía el apaciguamiento de las reclamaciones territoriales que habían surgido como consecuencia del cierre de las líneas de ferrocarril de primero de enero de 1985, con la proposición de un nuevo modelo de aprovechamiento que se fundamentaba en el turismo cultural y sostenible que, como entonces ya se conocía por los ejemplos de Estados Unidos y Reino Unido, había constituido, en los casos exitosos, una herramienta eficiente de dinamización económica local (Moore, 1992).

Antes de lanzarse a la concreción de los objetivos, el PDI prescribía la confección de un inventario de infraestructuras susceptibles de integrarse en un *tejido verde* en todo el territorio nacional que permitiera conocer su alcance y características. Además, regulaba las condiciones que deberían caracterizarlo que, en muchos casos, se tomaban de las que estaban en uso en las *Rail Trails* norteamericanas desde la década de los 1970 o en las británicas *Sustrans*¹⁰.

Para hacerlo viable se establecía un plan financiero, que distinguía los gastos necesarios para el acondicionamiento de las infraestructuras y los de la explotación y conservación. La financiación del acondicionamiento debería correr a cargo de los tres niveles de la Administración – nacional, autonómico y local – mientras que los gastos de explotación y conservación deberían asumirlos, en régimen de concesión administrativa, “corporaciones, entidades, sociedades, fundaciones, etc.”. La administración central se comprometía a contribuir con una aportación presupuestaria no superior a la tercera parte de los gastos de acondicionamiento. Se calculaba que la aplicación del programa *tejido verde* consumiría una cuantía aproximada del 1% de las inversiones previstas en las actuaciones del

⁷ En la documentación de aquellos años encontramos que se hace un uso indistinto del concepto “tejido verde” y “pasillo verde”.

⁸ *Boletín Oficial del Congreso de los Diputados. V Legislatura, série E, n.º 54, 20 de abril de 1994: 139-140.*

⁹ *Boletín Oficial del Congreso de los Diputados. V Legislatura, série E, n.º 54, 20 de abril de 1994: 139-140.*

¹⁰ Entrevista realizada a Arantxa Hernández Colorado por Carlos Gorini Santo, “La recepción del concepto de vía verde en España”, 14 de diciembre de 2022.

PDI para la creación de nuevas infraestructuras de transporte. Además, presentaba un mapa que incluía, entre las líneas ferroviarias susceptibles de usos alternativos, en Cataluña, el eje Sant Feliu de Guíxols-Gerona-Olot, el Ripoll a San Juan de las Abadesas y el de Tortosa a La Puebla de Híjar¹¹.

En realidad, la propuesta de reutilización de infraestructuras de transporte y comunicación en desuso que contenía el PDI bebía del proyecto que en 1988 habían llevado a cabo los arquitectos Pere Solà Busquets y Antoni Puig Castells para la reutilización del trazado ferroviario abandonado de Ripoll a Sant Joan de les Abadesses, becado en 1990 por el Instituto de Territorio y Urbanismo del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo (MOPU). Este había sido presentado “con la intención de que pueda hacerse extensivo a todos los tramos fuera de servicio del territorio español” (Roca, 1990: 11). El proyecto de Solà i Puig comprendía, además, un trabajo sistemático que inventariaba más de 5.000 km de líneas de ferrocarril sin uso, describía las tipologías de las principales edificaciones ferroviarias y ponía todos los elementos sobre un mapa. Ambos arquitectos proponían que los Planes de Ordenación Urbana tuvieran en cuenta estos trazados como sistemas viarios y catalogaran los elementos constructivos con valor arquitectónico¹².

En la evolución del PDI hacia la concreción los técnicos del MOPTMA interpretaron que la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) resultaba una oportunidad porque, a diferencia de RENFE o FEVE, cuyos estatutos les obligaban a la explotación rentable de líneas de ferrocarriles, la entidad cultural podía proporcionar una alternativa viable – diferente de la tradicional para los trazados ferroviarios en desuso, que había sido la desafección del servicio y la posterior venta o alquiler del suelo o edificios, entonces considerada impopular – porque para eso los estatutos le habían previsto “la realización de cuantas actividades contribuyan a fomentar y potenciar la imagen del ferrocarril en la Sociedad”. Y le fue encargada lo que podríamos llamar *la oficialización* del inventario y de unas propuestas parecidas a las que habían hecho Pere Solà y Antoni Puig unos años antes.

La FFE había sido creada el 20 de febrero de 1985, con la participación de RENFE y FEVE, y su objetivo era el de “promover la investigación, proteger la conservación de los fondos y materiales de valor histórico o artístico y la difusión

¹¹ *Boletín Oficial del Congreso de los Diputados. V Legislatura, série E, n.º 54, 20 de abril de 1994: 139-140.*

¹² Entrevista realizada a Pere Solà Busquets i Antoni Puig Castells por Carlos Gorini Santo, “El aprovechamiento de los antiguos trazados ferroviarios, proyecto becado por el MOPU”, 4 de enero de 2023.

cultural” y, en concreto, “regir y dar coherencia a la política cultural de los ferrocarriles españoles y la realización de cuantas actividades contribuyan a fomentar y potenciar la imagen del ferrocarril en la Sociedad”¹³.

El inventario que realizó la FFE identificó un total de 7.600 km de líneas de ferrocarril sin uso, 954 estaciones con edificios de viajeros, almacenes u otros elementos de la superestructura, 501 túneles y 1070 puentes o viaductos. Según Carmen Aycart, primera coordinadora del programa Vías Verdes, el inventario lo realizó un equipo multidisciplinar de técnicos que recogieron datos de la infraestructura ferroviaria y también del entorno natural y cultural. Al mismo tiempo se estableció un primer contacto con las autoridades municipales, los cuales contribuyeron con información sobre la conservación del patrimonio ferroviario en sus municipios y escucharon propuestas de recuperación (Aycart, 2001: 19). A continuación, se procedió a poner un nombre a los futuros pasillos, siguiendo la tradición de los americanos con los *Rail Trails*, o los británicos con los *Sustrans*, y registrarían la marca *Vías Verdes* (Consultoría, 2008: 1).

La iniciativa cristalizaría en junio de 1993, cuando la FFE presentó un avance de los resultados de la investigación en el seminario internacional *Experiencias de utilización alternativa de infraestructuras ferroviarias en desuso: “Vive la vía”*, que tuvo lugar en la ciudad de Gijón. En ese marco, verdadero punto de partida del programa Vías Verdes¹⁴, fueron dadas a conocer las propuestas de reutilización del patrimonio ferroviario sin uso que tenían lugar en Europa y Estados Unidos. También se presentaron las que se gestaban en el Estado español. Entre la media docena de iniciativas nacionales, el alcalde del municipio de Les Preses, Daniel Tarradellas, presentó el *bici-carril Olot-Girona*¹⁵.

2. UN URBANISMO QUE BLINDÓ LOS ANTIGUOS TRAZADOS FERROVIARIOS PARA SU USO PÚBLICO

Debemos volver la mirada unos años atrás para conocer otro de los factores que tuvo un peso decisivo en la posibilidad de incorporación de los antiguos trazados desmantelados de la provincia de Gerona al programa Vías Verdes, concretamente al mes de octubre de 1982.

¹³ *Boletín Oficial del Estado*, n.º 163 (9 de julio de 1985): 21694-21695.

¹⁴ Xavier Corominas, alcalde de Salt, reconocería, en 2000, la labor en favor de la concreción de las Vías Verdes de Cristina Narbona Ruiz, secretaria de Estado de Medio Ambiente y Vivienda, del MOPTMA, entre 1993 y 1996 (Corominas, 2000: 18).

¹⁵ Entrevista realizada a Daniel Tarradellas Redon por Carles Gorini Santo, “Orígenes del bici-carril Olot-Girona”, 15 de noviembre de 2022.

Entonces se presentó el libro *Les traces dels carrilets gironins. Propostes d'aprofitament*, que editó la demarcación de Gerona del Colegio Oficial de Arquitectos de Cataluña (COAC). La publicación proponía soluciones de nuevo uso para los trazados ferroviarios abandonados en Gerona. Para su promotor, el director de la Cátedra de Urbanismo de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona, Manuel de Solà-Morales, constituía una fórmula para “motivar a la Generalitat y los diferentes ayuntamientos, así como a la Diputación, para que se planteen la importancia del tema” (Planas, 1982: 3).

La propuesta que se vertía desde la Cátedra nos lleva a pensar que la noticia de la conversión de los trazados de los ferrocarriles abandonados en caminos para bicicletas y peatones que se llevaba a cabo en los Estados Unidos, primero, y en la Gran Bretaña, más adelante, debía haber llegado a nuestro país durante los años 1970 a través de hilos que no hemos podido reconstruir. La cronología de la institucionalización del programa Vías Verdes invita a pensar que en el Estado español no se tuvo conocimiento corporativo de toda aquella actividad hasta 1993¹⁶, a pesar de que hacía veinte años que la dimensión del fenómeno y sus resultados económicos y sociales había centrado la atención de numerosos investigadores norteamericanos y británicos. Sin una recepción prematura de las realidades americanas y británicas no es posible entender lo que se proponía desde la iniciativa que promovía De Sola Morales.

Les traces dels carrilets gironins. Propostes d'aprofitament recogía las propuestas que habían realizado los alumnos del Taller de Urbanismo de la Cátedra, durante el curso 1978-1979. Las particularidades de la propuesta podemos circunscribirlas en la voluntad de recuperación para los profesionales de la arquitectura de lo que había sido una de las insignias de los arquitectos municipales de las primeras décadas del siglo XX, cuando importaron las novedades del urbanismo europeo, renovaron los criterios de intervención en los núcleos históricos y promovieron los equipamientos y jardines que las nuevas ciudades y poblaciones necesitaban (Gil, 2014: 4).

En sintonía con la necesidad de un encaje urbanístico regional, expresada en el libro *La comarca d'Olot. Una aproximació a la seva realitat econòmica*, obra seminal para la provincia en la que también había participado De Solà Morales (Hortalà et al., 1966: 179), el arquitecto afirmaba, en la presentación de *Les traces dels carrilets*, que el trazado ferroviario en desuso que atravesaba cuatro comarcas constituía

¹⁶ En 1993, la FFE organizaría un seminario internacional para dar a conocer procesos de reutilización de las líneas de ferrocarril en desuso, en el que se expondrían ejemplos estadounidenses y británicos (Hernández et al., 2011: 11).

una opción mínima, de coste reducido, como una serie de paseos ciclistas y ecuestres, también para peatones y vehículos ligeros, replantando árboles y formando plazas a lo largo de los terraplenes, y que atravesando túneles y puentes, enlacen una villa con la otra. Esta cadena de paseos encontraría en cada estación un edificio aprovechable y un amplio espacio de conexión con el pueblo, y que por su pendiente mínima y constante puede convertirse en un elemento de composición paisajística de extraordinario interés (De Sola-Morales et al., 1982a: 7).

Como resultado, a lo largo de un eje que enlazaba Olot con Sant Feliu de Guíxols, de 90 km de longitud, se podía prever la instalación de espacios residenciales, centros escolares, parques deportivos regionales, cementerios o talleres artesanales vinculados a la tradición agraria del territorio. El itinerario debería ser utilizado en los desplazamientos de los residentes o usuarios de los equipamientos y servicios previsiblemente en bicicleta.

Sobre las soluciones expresadas, el jefe del área de cultura del COAC en Gerona, y promotor de la publicación, el arquitecto Josep Riera Micaló, afirmaba que “las propuestas que se hacen son sugerentes, indicativas de las posibilidades de aprovechamiento; en ningún caso se pretende que sean precisamente los ejemplos dados los que se lleven a la práctica” y añadía que otro de los aprovechamientos podía ser la conversión de la explanación en caminos para bicicletas, para concluir que “hay que forjar la reutilización de los rastros de los *carrilets*”¹⁷.

La potencia de la propuesta la amplificaba el hecho que el planeamiento urbanístico local debía ser actualizado por imperativo legal y, como afirmaba Joaquim Español en el prefacio del libro, “por la ineludible exigencia, sentida por los ayuntamientos democráticos de poner un mínimo orden al confuso desbarajuste de la práctica urbanística anterior” (De Solà-Morales et al., 1982b: 5). En consecuencia, el planeamiento que se aprobaría posteriormente recogería la existencia de los trazados en desuso de los antiguos ferrocarriles cuando los asimilaría a la red viaria local.

Al respecto del planeamiento local de las comarcas gerundenses en el que quería incidir la propuesta de la Cátedra de Urbanismo, a través de la intervención específica en los municipios que había atravesado el ferrocarril, el geógrafo Juli Valdunciel ha advertido que el principal problema cuando éste se tuvo que afrontar fue la ausencia de infraestructuras y servicios urbanos básicos. Las nuevas normas previeron entonces la delimitación de futuras áreas urbanizables de expansión residencial para ensanchar la población y obtener suelos de cesión para afrontar la construcción de servicios básicos. Valdunciel asegura que el punto

¹⁷ Para las dos citas de Josep Riera Micaló: *El Punt*, 17 de octubre de 1982: 3.

crítico de las soluciones alternativas estaba, en muchos casos, en la fractura tipológica que se establecía entre unos centros históricos construidos según unas relaciones ecológicas y culturales de larga duración, por tanto, con una fuerte identidad morfológica, y las nuevas extensiones planteadas según esquemas geométricos y tipologías de edificación anodinas y seriadas (Valdunciel, 2011: 169).

Los espacios libres que había dejado el ferrocarril, como había sugerido De Sola-Morales, debían contribuir con su continuidad espacial y temporal a la amortiguación de la previsible fractura. Pero la evolución de las propuestas presentadas en 1982 hacia una concreción definitiva chocaba con un escollo que se presentaba insalvable: los terrenos que habían sido de los ferrocarriles no se encontraban en manos municipales, sino del operador ferroviario y los nuevos ayuntamientos democráticos no podían intervenir (Planas, 1982: 3).

Debemos mencionar que si los proyectos de la Cátedra de Urbanismo habían dado paso a un libro, que tuvo todavía otra derivada en una exposición en la antigua estación del tren de Olot, en Girona, también facilitaron una reunión de los alcaldes de las poblaciones gerundenses atravesadas por las vías ferroviarias en desuso. La reunión tuvo lugar el 27 de noviembre de 1982 y la convocó la demarcación de Girona del Colegio Oficial de Arquitectos de Cataluña. La reunión la organizó el COAC para que “molts dels alcaldes dels municipis afectats pels traçats dels carrilets, manifestaren el desitg de celebrar una reunió amb tos els batlles dels recorreguts S. Feliu-Girona-Olot”¹⁸. Asistieron los alcaldes de Sant Feliu de Guíxols, Sant Feliu de Pallerols, Amer, Cassà, Girona, La Cellera, Les Planes, Bescanó, Olot, Quart, Castell-Platja d’Aro y Llambilles. También estaba representada la comisión Provincial de Urbanismo y el Colegio Oficial de Arquitectos de Cataluña. Manuel de Solà-Morales asistió en compañía de los autores de los proyectos de reutilización de los trazados de los *carrilets* gerundenses. Por el contrario, la Diputación de Girona no envió a nadie que la representara de forma oficial¹⁹.

De la reunión se desprendieron algunos compromisos. Uno muy relevante consistió en la afirmación del carácter público e innegociable del conjunto de los terrenos, en lo que se refería al trazado y a las instalaciones. También, el de la necesaria defensa de un trazado que debía entenderse como un equipamiento público de carácter supracomarcal y, por tanto, que se comunicara a FEVE la voluntad de los municipios de oponerse a cualquier trato de ésta con particulares. También se pedía al director general de urbanismo del Departamento de Política

¹⁸ Archivo Histórico del COAC, Demarcación de Girona, *Llibre d’acords de la Junta de la Demarcació*, Acta n.º 180n, 9 de noviembre de 1982: 6.

¹⁹ Archivo Histórico del COAC, Demarcación de Girona, *Llibre d’acords de la Junta de la Demarcació*, Acta n.º 181, 1 de diciembre de 1982: 1.

Territorial y Obras Públicas, Joan Antoni Solans Huguet, la redacción urgente de un Plan especial de protección que evitara la privatización del trazado y de las instalaciones, para asegurar su disponibilidad para el planeamiento posterior:

El jefe de servicio de Urbanismo de la Generalitat, Sr. Roger, ya ha hablado con el director general de este Departamento, Sr. Solans, lo que le manifiesta que ya ha dado las órdenes oportunas para iniciar un Plan especial de protección y nuevos usos por los terrenos de la FEVE²⁰.

Además, se acordaba el establecimiento de una negociación conjunta – se recababa el apoyo de la Generalitat – para obtener de FEVE un precio total de los terrenos y sacar las compras adelante, de forma simultánea, y escriturarlas a nombre de los ayuntamientos de cada municipio. Se consideraba realizar las acciones necesarias, con el apoyo técnico y jurídico de la Comisión Provincial de Urbanismo de Gerona, para que se evitaran las reversiones del suelo adquirido. Por último, se pedía que los acuerdos fueran trasladados a los alcaldes que no habían acudido y que las corporaciones municipales aprobaran las propuestas y las comunicaran a la ciudadanía (Marés, 1982: 6).

Sin embargo, algunos ayuntamientos entendieron que FEVE les ofrecía una oportunidad individual mejor que la solución colectiva. Antes de aquella reunión el Ayuntamiento de Les Planes d'Hostoles, por acuerdo de gobierno de 13 de noviembre de 1976, había aprobado un presupuesto extraordinario para la urbanización de los accesos al cementerio municipal que aprovecharía una parte de los antiguos terrenos ferroviarios del municipio²¹. Más adelante, el 18 de agosto de 1980, el Ayuntamiento de Castell d'Aro había considerado que la explanación del ferrocarril, por la que pagó 5.409.319 pesetas, le era útil para situar una depuradora de aguas residuales y “zonas de esparcimiento”²². Pero fue después de la reunión de noviembre de 1982 en la que se había acordado trabajar de forma conjunta la adquisición de los terrenos cuando, paradójicamente, las compraventas municipales tomaron un empuje renovado. Así, Anglès, Amer y Gerona adquirirían propiedades de FEVE en la línea de Olot. Y Llagostera, Cassà, Llambilles y Quart lo harían en la línea de Sant Feliu de Guíxols. En algunos casos,

²⁰ Archivo Histórico del COAC, Demarcación de Girona, *Llibre d'acords de la Junta de la Demarcació*, Acta n.º 182, 17 de diciembre de 1982: 4.

²¹ *Boletín Oficial de la Provincia de Girona*, n.º 151, 16 de diciembre de 1976.

²² *Boletín Oficial de la Provincia de Girona*, n.º 108, 6 de septiembre de 1980; n.º 80, 6 de junio de 1981.

contraviniendo otro de los acuerdos de 1982 los terrenos fueron vendidos a particulares²³. Pero a pesar de todas esas transacciones la superficie de terreno que todavía poseía FEVE, de los antiguos ferrocarriles de vía estrecha gerundenses, era importante.

El planeamiento urbanístico que en aquellos años se renovaba había consolidado el antiguo camino del ferrocarril entre las propuestas de crecimiento de la trama urbana, o lo adscribía en los espacios para futuros equipamientos urbanos – era el caso de la ciudad de Gerona que preveía un parque que se convirtiera en “un pulmón natural” (Rovira, 1984: 4) – por lo que no parece que a los ayuntamientos les fuera necesario apresurarse a comprar lo que quedaba por vender. Porque los tramos urbanos de las líneas de aquellos antiguos ferrocarriles eran excepcionalmente minoritarios – si se exceptuaban Gerona, Salt, Les Preses, Sant Feliu de Guíxols y Sant Feliu de Pallerols – cuando se comparaban con los que transcurrían por suelo no urbanizable y, éstos, en su inmensa mayoría, permanecían todos ellos en manos de FEVE porque el interés de los particulares y de los ayuntamientos por adquirirlos había sido muy bajo.

Entonces, a medida que se aprobaba, el nuevo planeamiento consolidaba los antiguos trazados ferroviarios entre los ejes viarios de las poblaciones, en consonancia al futuro uso de encaje territorial alternativo que había preconizado Manuel de Solà-Morales en 1982. Tampoco se puede menospreciar el hecho que aguas abajo del embalse del Pasteral se había empotrado en el antiguo trazado ferroviario la tubería de abastecimiento de agua potable a Gerona y a la Costa Brava, ni que la dirección general de carreteras de la Generalitat contemplara algunos fragmentos para su utilización en la mejora de los accesos a la Costa Brava o a la Garrotxa, lo que condicionaba en gran medida cualquier otro aprovechamiento. Así pues, a finales de los años 1980 una parte muy significativa de los antiguos trazados ferroviarios gerundenses en desuso estaban alejados del riesgo de enajenación descontrolada y disponibles para la aceptación de unos nuevos usos comunitarios.

3. LA TRASCENDENCIA DE UNOS PAISAJES

El desarrollo de la nueva sensibilidad en el planeamiento urbanístico, que hemos descrito en el apartado anterior, corrió paralela a las nuevas percepciones del paisaje natural y cultural que tomaban fuerza en Cataluña, y especialmente en la provincia de Gerona, durante los años 1970 y 1980.

²³ La peripecia de la adquisición de los terrenos ferroviarios por parte de los ayuntamientos, y algunas de las ventas que realizaron durante esta etapa, puede reconstruirse con bastante precisión a partir de las informaciones que dio de ello la prensa provincial.

Fue entonces cuando las dinámicas del *Desarrollismo* que habían perseguido el crecimiento económico y que habían juzgado y sentenciado por deficitarios a los ferrocarriles de vía estrecha gerundenses, se aplicaron en el cálculo del territorio en términos de rentabilidad hasta que entraron en conflicto con quienes le miraban en términos de calidad. Del resultado de la colisión se desveló una conciencia ecológica que contribuyó de forma decisiva a la construcción social del paisaje contemporáneo de las comarcas que habían acogido los *carrilets*. Una nueva forma de interpretación del territorio que resultaba imprescindible para que sucediera lo que le tenía que llegar a los antiguos trazados ferroviarios gerundenses en desuso: que el argumento de la sostenibilidad ambiental se convirtiera en el fundamento de su reutilización turística como caminos para bicicletas y peatones.

En Cataluña, los fundamentos ideológicos de la conciencia ecológica bebían en el poso que había quedado de los movimientos radicales de mayo de 1968 europeos, que también reaccionaban contra el uso de la energía nuclear y la degradación del medio ambiente por el abuso indiscriminado a que se sometían los recursos naturales. Como ha remarcado el historiador y geógrafo Pere Mora Ticó, el movimiento ecologista catalán sirvió, en aquellos años, “de centro de experimentación social de formas de vida diferentes: se aprovechaban las fisuras de un sistema estático e inerte para abrir espacios de participación social” (Mora 1999a: 65-94).

El movimiento contó algunos hitos remarcables. En primer lugar, la creación en 1967 en la Universidad Autónoma de Barcelona de una cátedra de Ecología que reunió, en torno al ecólogo Ramon Margalef López, una primera generación de estudiosos y divulgadores del fenómeno. Más adelante, la publicación en 1976 del libro *Natura: ús o abús. Llibre blanc de la gestió de la natura als Països Catalans*, que editó la Institució Catalana d’Història Natural, significó un antes y un después en la cuestión, porque su amplia difusión proporcionó elementos de reflexión y de debate en unos ámbitos que no fueron sólo académicos. Una trascendencia que nos obliga a explorar ese discurso para conocer lo que dijo de los entornos por los que transcurrían los trazados ferroviarios en desuso de los que hablamos.

De la comarca de La Garrotxa, el *Llibre blanc* afirmaba ante las amenazas claras de destrucción de su paisaje volcánico que, de perderlo, Olot se convertiría en una vulgar población fabril. Añadía que eso había sido comprendido por los grupos más avanzados de la población que por su esfuerzo habían conseguido en 1973 que se aprobara un catálogo de lugares protegidos. Con todo, desde esa tribuna que era el *Llibre blanc* se animaba a una ampliación de las acciones que sobrepasase los límites del término municipal de la capital para que fuese realmente efectiva (Folch, 1976a: 332).

Los espacios costeros, que para nuestro interés concretamos en los aledaños de Sant Feliu de Guíxols, también habían visto transformaciones traumáticas. Lo que para los redactores del *Llibre blanc* había sido “probablemente, tiempo atrás, la más bella de nuestras costas, la costa piloto del turismo, osaríamos decir de todo el Estado” resultaba ser la costa que más había sufrido la mala gestión del paisaje natural (Folch, 1976b: 260). Por lo tanto, se convertía en un escenario en el que resultaba urgentísimo la toma de medidas “para salvar lo que todavía queda”. Esas medidas deberían incluir la prohibición de construir en terreno forestal o la obligación de preservar el litoral, entre otras que se proponía (Folch, 1976c: 263).

En un escenario como el descrito las servidumbres de los antiguos trazados del ferrocarril, que permanecían más allá del cese de la explotación ferroviaria, previsiblemente molestaban a un desarrollo urbanístico que tomaba un empuje incontrolado en los núcleos urbanizados y que amenazaba con esparcirse tierra adentro, más allá de los límites estrictos de la Costa Brava, fuera de los de la industriosa ciudad de Olot o de los de la capital, Gerona. Y es que la coyuntura económica expansiva y los déficits en el planeamiento favorecían el aprovechamiento extensivo del territorio. En esos años, el desaguisado paisajístico se esparcía desde estos espacios hacia el interior por el precio bajo del suelo, que favorecía el crecimiento de la edificación y la implantación de nuevas industrias que no habían tenido antes tradición en el territorio. Todo ello comportaba la desaparición de cultivos, la degradación ambiental y otros trastornos que conllevaban la destrucción del equilibrio secular entre la actividad humana y los hábitats naturales “que nuestros campesinos habían sabido crear y respetar a lo largo de los siglos” (Folch, 1976d: 327).

Poco más tarde el *Congrés de Cultura Catalana* (1976-1977) incorporó la perspectiva ambiental como consecuencia de la iniciativa mencionada. Esta confluencia supuso el arranque de un proceso de toma de consciencia de la problemática ecologista y el inicio de su institucionalización y politización (Mora, 1999b: 80). Un factor, el de la penetración de la ecología en la agenda política general, y en el panorama social gerundense, que se hacía inequívocamente visible en el llamamiento que las entidades locales que habían participado en aquel congreso – *Comissió de Defensa del Ter*, *Grup de Defensa de Les Gavarres*, *Grup de Defensa del Medi Ambient*, *Grup de Defensa dels Aiguamolls del Empordà* y *DEPANA* – hacían públicamente a los partidos que concurrían a las elecciones generales que debían celebrarse el 15 de junio de 1977, para que “se planteen como cuestión urgente y casi diríamos que de salvación nacional exigir y exigirse la adopción de un conjunto de acciones y medidas que permitan detener el descalabro ecológico” (Ylla, 1977: 14). Por todo ello, una parte de la población de esas comunidades pasó

a entender el crecimiento económico, caracterizado en las transformaciones urbanísticas, como una amenaza para su calidad de vida, para el paisaje natural y cultural. El resultado fue que esos grupos pasarían a hacer oposición a los cambios lo cual dio paso al conflicto (Nel·lo, 2003: 21). Así pues, en el territorio se multiplicaron los grupos que orientaban su actividad a la oposición de lo que consideraban agresiones externas a su patrimonio natural y cultural.

No resulta muy difícil realizar una aproximación, a través de la prensa, a los conflictos que tenían la naturaleza y su conservación en el punto de mira en el ámbito territorial de este estudio. A modo de muestra, en la Vall d'Aro, en las proximidades de la antigua línea del ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Gerona, los ecologistas denunciaban, en 1977, la tala de doscientas hectáreas de encinas corcheras, cerca de Solius, en Santa Cristina d'Aro, para plantar eucalipto, entonces un árbol de interés industrial pero desconocido en el territorio, que "hipoteca la posible declaración de parque natural para el macizo de Cadiretes, que ese como otros conjuntos montañosos ha sido reivindicado por más de sesenta entidades y más de cinco mil firmas" (Redacción, 1977: 11). La denuncia ecologista se unía a la que ya había sido realizada por el departamento de Biología del Colegio Universitario de Gerona. Sobre este asunto particular, el alcalde Josep Vicente reflejaría, desde el ayuntamiento de Sant Feliu de Guíxols, la nueva sensibilidad hacia el patrimonio natural que ganaba a los responsables de las administraciones locales democráticas, cuando declarararía que

la necesidad de que esta cuestión se estudie en profundidad con el fin de adecuar y condicionar el régimen de propiedad a unos hechos económicos incontrovertibles, no significa, en absoluto, que se pueda admitir una política de hechos consumados e irreversibles como la que se está llevando a cabo en tantas urbanizaciones depredadoras de la dimensión comunitaria del patrimonio ecológico. Y, en el caso concreto de estas plantaciones de eucalipto, en su acción empobrecedora del terreno con todas las consecuencias de falta de protección del suelo (Bouis, 1977: 14-15)²⁴.

En el extremo montañoso del antiguo eje ferroviario, en la Garrotxa, los volcanes eran amenazados por la posibilidad que fueran expropiados para extraer sales de uranio para cubrir las necesidades de la futura industria nuclear. El propuesto aprovechamiento se añadía a los que ya se llevaban a cabo, los vertidos de residuos y las extracciones de gredas para la construcción.

El panorama lóbrego promovió, en otoño de 1977, la celebración de un programa de actos populares en defensa del paisaje en el que participaron, además de las fuerzas políticas progresistas, el geógrafo Lluís Solé Sabarís, el botánico Oriol

²⁴ En catalán en el original, la traducción es mía.

de Bolós, el abogado y urbanista Lluís Paluzie y el ecólogo Ramon Folch. Desde el semanario gerundense *Presència* se remarcaba la adhesión al movimiento de más de un centenar de maestros de primaria y secundaria de la comarca²⁵.

Las campañas de salvaguarda lograron que quienes habían conseguido una primera protección en 1973 dieran una nueva vuelta de tuerca al proceso y consiguieran, el 3 de marzo de 1982, la aprobación de un marco legal que regulaba la protección de sus espacios naturales, que se incorporaban al Parque Natural de la Zona Volcánica de la Garrotxa. La aprobación del plan de protección no estuvo exenta de polémica por su alcance o por el calendario de aplicación de las medidas correctoras, en función de la perspectiva con la que se le escrutaba.

En todo caso, en cuanto a las posibilidades de una futura turistificación de la Garrotxa, que también levantaba controversias, Pere Macias Arau, entonces, en 1983, miembro de la Junta de Protección de la Zona Volcánica, que la apoyaba, consideraba que se defendía “un turismo con valor pedagógico, sobre todo en el campo escolar, un turismo controlado y reducido; no se pretende hacer grandes cosas” (Casacuberta, 1983: 17).

De la importancia de la aprobación de la Ley del Parque Natural nos habla el impacto que tuvo en el diseño y ejecución de la tan solicitada mejora de las comunicaciones de la comarca, otro de los caballos de batalla de la sociedad civil en aquellos años. La presión cívica conseguiría que desde mediados de los años 1980 la nueva infraestructura viaria que debía conectar la Garrotxa con el exterior incorporase en su planteamiento previo el resultado de los debates medioambientales. Y eso era el resultado del reconocimiento que la comarca había hecho de sus valores paisajísticos y ambientales como factores diferenciales de su crecimiento (Vilanova et al., 2006: 130-139).

Pero no muy lejos el río Ter agonizaba. Después de su paso por el Pasteral – un enclave que un puente ferroviario, entonces amenazado de derribo, había dotado de personalidad – el río resultaba esquilmo: su caudal se había reducido considerablemente debido a los aprovechamientos hidráulicos para el abastecimiento de la ciudad de Barcelona y su área metropolitana y, también, para satisfacer las infraestructuras de regadío agrario diseñadas durante el *desarrollismo* franquista. El Ter, como denunciaba el ingeniero Joan Gayà, era “la cruz de esa prosperidad [...] por él circula la mitad del agua que 25 años atrás y, además, considerablemente ensuciada” (Gayà, 1987: 37-41).

El inicio de esa degradación había tenido su origen en 1958 con la promulgación de la Ley de concesión de caudales para el abastecimiento del área de Barcelona, que se hizo realidad progresivamente entre 1963 y 1970. Los caudales

²⁵ *Presència*, 1 de octubre de 1977: 13.

almacenados en el sistema Sau-Susqueda debían proveer, además, la Costa Brava y mantener las concesiones hidroeléctricas, lo que hacía que, a su paso por Gerona, después de que el agua satisficiera el caudal de la acequia Monar, el cauce del Ter quedara en seco. Consideraciones como caudal suficiente para diluir los vertidos o para el mantenimiento de las condiciones ecológicas eran desestimadas por superfluas (Vilaró, 2000).

Esa precariedad fluvial llevó a otros escenarios, como el de la degradación de los espacios ribereños, con la marginalización de las Deveses de Salt por exponente más significativo. Todos estos paisajes habían caracterizado el viaje en el antiguo ferrocarril Olot-Gerona y por entonces se hallaban amenazados de desaparición. Ante un panorama semejante las reivindicaciones para recuperar la cuenca se hicieron oír en breve. En 1976 se organizó en Torroella de Montgrí la *Comissió de Defensa del Ter* con el objetivo de estudiar la problemática sobrevenida al río y comunicarla a la opinión pública. La *Comissió* aglutinó y movilizó a una parte importante de la sociedad gerundense que, con su reacción, condicionaría la futura gestión medioambiental de la Administración y haría que los municipios volvieran a mirar el río.

El jaque a los valores naturales del territorio tenía todavía otra derivada en el que se hacía a sus valores arquitectónicos. Desde la perspectiva de la explotación del turismo, que hasta entonces había sido interpretado en clave de oportunidad económica, la experiencia revelaba que el crecimiento turístico que se desató en la provincia a partir de la década de los 1950 y los 1960 concentró el interés del visitante en la primera línea de mar. Por el contrario, el traspás y la riqueza cultural y natural del conjunto fueron apartadas de la mirada turística (Donaire et al., 1997: 77-96). Oculto, el patrimonio arquitectónico era también víctima del crecimiento incontrolado.

La Ley del Suelo de 1956, aunque revisada en 1975, había promovido el desaguizado que para la Costa Brava y sus inmediaciones han denunciado los geógrafos Josep Pintó y Carolina Martí, cuando aseguran que privilegió unos absurdos criterios por los que se admitieron urbanizaciones extensivas sin considerar el entorno en el que se ubicaban lo cual se tradujo en graves repercusiones ambientales (Martí y Pintó, 2011: 252-253). De rebote, propició una ola de derribos innecesarios, sobre todo, cuando lo que desaparecía eran edificios de valor porque la responsabilidad de protegerlos recaía en unos ayuntamientos que, entonces, veían en las nuevas promociones inmobiliarias la solución para sus endémicos problemas de tesorería.

Con ello se borraba una arquitectura que se había tejido con el mismo hilo de riqueza que los antiguos ferrocarriles de vía estrecha, en las ciudades de Olot, Sant Feliu o Gerona, pero también en las villas de Cassà o de Llagostera. Todas

ellas asistirían a la destrucción de una parte muy sensible de su patrimonio inmueble residencial, cultural o recreativo. El arquitecto y archivero de la delegación en Gerona del Colegio Oficial de Arquitectos de Cataluña, Ramon M. Castells, identificaba los daños al patrimonio arquitectónico desde la *Revista de Girona*, en 1986, y anunciaba que la agresión había sido amortiguada por entidades privadas (Colegio de Arquitectos, Aparejadores...) y movimientos sociales (entidades, asociaciones de vecinos...) que mediante denuncias en prensa, expedientes de declaración de monumentos y campañas reivindicativas intentaban salvarlos. En algunos casos conseguirían sus objetivos, cuando la administración respondió a la necesidad de protección (Castells, 1986: 46).

Así pues, las transformaciones de la década de los 1970 que promovieron la incorporación de la sostenibilidad ambiental en las agendas políticas y culturales de Cataluña, llevaron también a un renovado interés por la reutilización de los inmuebles, un proceso que, según Antoni González-Moreno Navarro, arquitecto y jefe del Servicio de Patrimonio Arquitectónico Local (SPAL) de la Diputación de Barcelona en aquellos años, se encontraba influenciado por la crisis de valores de la arquitectura culta, crisis de lenguajes y de contenidos, que sugirió a muchos profesionales un receso temporal en un aspecto disciplinar hasta entonces despreciado y aparentemente menos arriesgado: el renuevo de los edificios ya construidos por otros en épocas anteriores (González et al., 1982: 29).

En el caso que nos ocupa, el de los ferrocarriles gerundenses desaparecidos, la crisis que ponía de relieve el antiguo director del SPAL tuvo un efecto decisivo porque sirvió para que los edificios de las estaciones del ferrocarril no fueran derribados, aunque su uso primitivo hubiera desaparecido. En un momento posterior, favoreció su reutilización cuando el planeamiento local los interpretó como una reserva de espacio para equipamientos y servicios²⁶.

Por tanto, el proceso de valorización de los patrimonios naturales y arquitectónicos, en definitiva, del paisaje cultural, que impulsaba la sociedad civil y que asumiría más adelante la Administración, contribuyeron a que para un número cada vez mayor de personas la posibilidad del contacto con él aconteciera, en una expresión que tomamos del historiador del arte Alois Riegl, “el momento [que] nunca se convierte en pasado, que se mantiene siempre presente y vive en la conciencia de la posteridad” (citado por Varas, 1996). Fue la comprensión de las posibilidades de disfrute y aprendizaje de ese paisaje complejo que se repensaba integralmente, lo que promovió fórmulas al-

²⁶ Pese a que el planeamiento urbanístico salvó a los edificios cuando les proporcionó una nueva utilidad, su valoración social no mejoró. Al respecto, para una comprensión del valor del patrimonio arquitectónico industrial, ver: Aguilar, 2007.

ternativas de utilización. La bicicleta de montaña (BTT), que llegó muy tempranamente a Gerona desde California (Vila, 1988: 8), facilitaría una, entre otras muchas posibles.

4. LA APORTACIÓN DEFINITIVA: LA COLABORACIÓN INTERMUNICIPAL (1994-2003)

En los apartados anteriores hemos revisado algunas de las transformaciones previas y necesarias en la creación de las vías verdes de la provincia de Gerona. En primer lugar, la modificación del criterio con que el administrador ferroviario gestionaba los antiguos trazados en desuso y su traducción en la búsqueda de soluciones socialmente aceptables para ellos. En segundo lugar, hemos observado que en la provincia de Gerona los arquitectos tuvieron un papel muy destacado en la aplicación de un planeamiento urbanístico que prácticamente blindó para el uso público los espacios que había dejado un ferrocarril en retirada. En tercer lugar, hemos apuntado, también para Gerona, la profunda transformación de la mirada social hacia el paisaje, empujada por diferentes colectivos ecologistas, que tuvo como resultado que cualquier nuevo uso del territorio requiriese la asunción de la defensa de los valores medioambientales recién construidos. Y como un factor reflejo, que desde el exterior se sublimara la calidad de esos paisajes considerándolos significativamente atractivos.

Todo ello llevó a la administración local, a los responsables de los municipios que habían visto pasar los trenes y los habían perdido, a una pronta resolución para el reaprovechamiento de los espacios que aquellos habían dejado baldíos con las nuevas soluciones que la sociedad asumía como posibles y positivas.

Una resolución que provenía de la percepción compartida que esa suma de factores constituía una oportunidad. La construcción de los entes administrativos de gestión, la colaboración intermunicipal necesaria que fue capaz de matizar las numerosas diferencias políticas que caracterizaban a aquellos ediles municipales, puede seguirse a través de los libros de actas de los consorcios que se crearon para agilizar la tramitación de la financiación durante la fase proyectual de las vías verdes, que se conservan en el Archivo General de la Diputación de Gerona²⁷.

Los primeros movimientos en favor de unos nuevos aprovechamientos de los trazados ferroviarios abandonados se dieron en la temprana fecha de 1979 en Sant Feliu de Guíxols, cuando una agrupación cívica reclamó la conversión en un

²⁷ El Arxiu General de la Diputació de Girona conserva los fondos documentales de los consorcios del carrilet de Olot y de Sant Feliu de Guíxols. En este archivo no se han localizado actas de la gestión de la ruta Ripoll-Sant Joan de les Abadesses. Las informaciones sobre esta ruta proceden todas de fuentes periodísticas.

bicicarril hasta Gerona. La propuesta se arrastró todavía un par de años más por los despachos municipales, a la vez que moderaba sus ambiciones, pero la ausencia de un marco legal más amplio que amparase una propuesta de ese calibre frustró cualquier posibilidad de ejecución²⁸.

Habría que esperar hasta 1990 para dar un paso más. Entonces el Ayuntamiento de Ripoll haría suya una de las propuestas que contenía el proyecto de los arquitectos Pere Solà i Antoni Puig, que hemos mencionado anteriormente con relación al fundamento del que contenía el PDI, que proponía la adecuación de la plataforma ferroviaria en desuso hasta Sant Joan de les Abadesses para que aceptara unos usos lúdicos y deportivos. Todavía sin el paraguas del PDI, se confiaba en la financiación europea a través de un programa Interreg. Previamente, el municipio había pactado con RENFE la cesión de 75.000 m² de terrenos ferroviarios. Todo ello encajaba en la ambiciosa remodelación urbanística de un amplio sector de la villa (Redacción, 1990: 11). Pero la ejecución del proyecto sobre el terreno topó con el hecho que este conservaba todavía la superestructura ferroviaria, que no sería desmantelada hasta 1994. También, con la oposición política municipal de aquel entonces, que no consideraba prioritaria la transformación. La circulación de bicicletas por lo que vendría a denominarse *Ruta del Ferro* debería esperar a 1999.

No muy lejos, en los municipios afectados por el desuso del antiguo ferrocarril de Olot a Gerona, la ambición por el reaprovechamiento del trazado se hizo pública en diciembre de 1992. En aquellas fechas los alcaldes de Bescanó, Xavier Soy, y de Salt, Xavier Corominas, convocaron a sus homónimos con la intención de proponerles la conversión de la vía en un camino para bicicletas y paseantes. Por entonces había circulado ya la noticia que pronto sería aprobado en el Congreso un plan que facilitaría los recursos necesarios para la conversión, financieros, administrativos y técnicos, así como el conocimiento de lo acontecido en Ripoll²⁹.

Previamente, en 1991, la ciudad de Olot había aprobado el *Pla Especial Tus-sols-Basil* que integraba el antiguo trazado ferroviario a su paso por el municipio y lo contemplaba para un uso cicloturista. El inmediato municipio de Les Preses había hecho algo parecido y ambos escenificaron la iniciativa con una pedaleada popular³⁰.

²⁸ Entrevista realizada a Antoni Juanals Roman por Carles Gorini Santo, “Orígen del proyecto de bici-carril de Sant Feliu de Guíxols a Girona”, 13 de enero de 2023.

²⁹ Entrevista realizada a Xavier Soy Soler, por Carles Gorini Santo, “Orígens del bici-carril Olot Girona”, 28 de diciembre de 2022. Entrevista realizada a Xavier Corominas Mainegre, por Carles Gorini Santo, “Orígens del bici-carril Olot Girona”, 21 de diciembre de 2022.

³⁰ Entrevista realizada a Pere Macias Artau por Carlos Gorini Santo, “Orígens del bici-carril Olot Girona”, 1 de diciembre de 2022.

Otros municipios presentaban sus primeras propuestas para el antiguo trazado. Era el caso de Salt, Anglès o Bescanó que promovían la recuperación del paisaje cercano al río Ter porque, como hemos observado en el apartado anterior, por entonces la sensibilidad medioambiental se había convertido en uno de los pilares de las políticas municipales gerundenses. Pero después de esos primeros compases se vio que la continuidad del trazado, el objetivo ya presentado desde 1982, quedaba algo empañada. Algunas secciones habían sido ocupadas durante la renovación de la red de carreteras, o por algún crecimiento urbano, pero todavía quedaban grandes secciones en manos de FEVE.

La balanza se decidió rápidamente a favor de la construcción del *bici-carril* (era el nombre que recibía entonces) después que el 30 de diciembre de 1992 algunos alcaldes, en representación de todos los implicados, se reunieran en Madrid con el responsable de la Gerencia de Líneas no Operativas de RENFE, Alejandro López Díaz, con quien negociaron la compraventa de los terrenos que ésta todavía poseía en aquellos municipios. Tras una necesaria negociación, López anunció, el 14 de enero de 1993, el acuerdo con los municipios para una venta rápida y económica. El acuerdo se escenificaría públicamente a primeros de mayo, con la visita del ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, Josep Borrell, que pedalearía por la ruta acompañado de los alcaldes. A partir de aquel momento, y en consonancia con lo dispuesto en el PDI, se procedería a la constitución del ente gestor *Consorci del bici-carril*, con la participación de los once municipios de la antigua línea del ferrocarril.

El tercero de los trazados ferroviarios en desuso que había coqueteado con la posibilidad de convertirse en bici-carril era el de Sant Feliu de Guíxols a Gerona. Fue el primero en lanzar la propuesta y el último en sumarse a la oportunidad que ofrecía el PDI. La presión urbanizadora sobre el trazado era superior a la de los otros dos escenarios, especialmente cuanto más se acercaba este a Sant Feliu, es decir, a la Costa Brava.

El proceso de transformación se iniciaría con un llamamiento desde el Ayuntamiento de Santa Cristina d'Aro durante 1990 para conmemorar el centenario del ferrocarril, que sucedería en 1992. La operación de memoria hizo posible una primera coordinación municipal que tuvo, efectivamente, su premio,

Una gran exposición circuló por los diferentes municipios de la antigua línea y dibujó una historia edulcorada del *Carrilet* que pondría de moda también a su paisaje de alcornocales corcheros. Ahora bien, dar el salto a la transformación del trazado, como se podía observar perfectamente que se llevaba a cabo entre Ripoll i Sant Joan de les Abadesses, o entre Gerona i Olot, no resultó sencillo. Sucedió que en aquellos años se ejecutaban las obras de construcción de la canalización subterránea de aguas potables con destino a la Costa Brava, que aprovechaba el

antiguo trazado del ferrocarril, de manera que este se encontraba del todo impracticable. También aquí había terrenos en manos de FEVE, la cesión y venta de los cuales se resolvió tras la imperativa negociación política en Madrid. Se añadía que algunos municipios ejecutaban planes parciales de urbanización que también afectaban los antiguos terrenos ferroviarios, como sucedía en Cassà y Llagostera. Eso conllevó que, aunque existiese un consorcio con el foco puesto en el antiguo ferrocarril, este no aceptara trabajar en su conversión en Vía Verde hasta el 24 de enero de 1997. Pero cuando eso sucedió, enseguida se estableció un puente entre los dos consorcios gerundenses para la optimización de los recursos y la continuidad en la explotación de los nuevos viales para ciclistas. La coordinación desembocó en el deseo de unificación con el objetivo de ganar dimensión y acceder, así, a fondos europeos de financiación que permitiesen la mejora continuada de la vía. A pesar de la buena predisposición, los diferentes ciclos electorales ralentizaron el proceso de fusión. Finalmente, los estatutos del *Consorci de les Vies Verdes* serían aprobados el 15 de abril de 2003.

Debemos mencionar que bajo la capa administrativa que acabamos de describir, el bici-carril abría secciones paulatinamente desde 1994 y estas se llenaban de ciclistas. La aceptación de la oferta, por lo novedoso y por el atractivo que ya ofrecían los paisajes, tensó enseguida la capacidad de gestión de los entes supra-municipales de reciente creación. Así, durante el verano de 1995 las secciones operativas en la antigua línea de Olot, que eran promovidas con fines turísticos, recogieron un número muy significativo de ciclistas, superior a lo predecible. El resultado fue un sinnúmero de quejas de los nuevos usuarios a causa de las discontinuidades de la ruta y la precaria información (Cabruja 1995: 6). Esas discontinuidades eran el resultado de los retrasos en la aprobación del proyecto ejecutivo que debía servir para solicitar una financiación adicional al MOPTMA para su conclusión y que nos permite deducir que no todas las administraciones pusieron el mismo empeño en la transformación de las rutas.

Hechos parecidos se sucederían en las otras dos rutas, tanto los que se refieren a las consecuencias de la pronta aceptación por parte de los usuarios como a la falta de previsión. Con todo, en esos primeros compases no se dispone más que de las informaciones periodísticas para estimar el éxito de público, unas informaciones que pueden verse sesgadas por el interés que sirvieran para empujar definitivamente los proyectos en unos años en que los valedores políticos que los habían iniciado habían abandonado su lugar y habían sido substituidos por otros que no se sabía todavía el nivel de compromiso que querían adquirir.

Sería el Ministerio de Medio Ambiente el primero en ofrecer datos de uso de las vías, durante el año 2000. Para entonces dio la cifra de 123.000 usuarios en la ruta Olot-Gerona, que resultaría ser la más frecuentada del Estado español.

El *Consorti de les Vies Verdes*, por su parte, instaló contadores fijos en los trazados y para el año 2003 defendió que habían circularado 350.000 usuarios, que subirían a 500.000 al año siguiente. Para entonces ya podía circularse en bicicleta por la práctica totalidad del trazado, entre Olot y Sant Feliu de Guíxols, de 90 km de longitud. También por el de Ripoll a Sant Joan de les Abadesses. Pronto se plantearía la unión de ambos recorridos. En 2008 la cifra de usuarios pasaría del 1,300,000 (Consorti, 2009: 16).

CONCLUSIONES

El trabajo que hemos presentado partía de la premisa que resultaba necesario dilucidar los factores que contribuyeron al éxito inmediato de las *Vías Verdes de Girona*. La bibliografía recogía la existencia de un substrato previo, pero no lo identificaba ni lo describía. Aquí hemos querido identificarlo de lo general a lo particular. En primer lugar, hemos descrito la acción del Estado que modificó los objetivos de RENFE, y también de FEVE, con la mirada puesta en la consecución de fondos del Banco Mundial que facilitasen su modernización, a partir de 1962. Eso conllevó la clausura de numerosos ferrocarriles de vía estrecha, todos los de la provincia de Girona. Los terrenos ferroviarios en desuso fueron percibidos como un activo del que disponer, y para el caso de los gerundenses, se iniciaría el procedimiento que debía culminar con la venta de todos ellos. Pero esa operación no dio el resultado previsto. Hemos presentado que una nueva oleada de cierres, en 1985, provocó que la acumulación de terrenos sin uso en todo el Estado forzara la búsqueda de soluciones para ellos, que en esos años se consideraba que debían ser social y medioambientalmente asumibles.

En ese marco la redacción del *Plan Director de Infraestructuras, 1993-2007* contempló el desarrollo del programa de Vías Verdes, para la transformación de trazados ferroviarios en desuso en vías de circulación para bicicletas y paseantes, y facilitó los instrumentos de financiación adecuados.

Seguidamente nos hemos ocupado de otro de los factores que consideramos relevante, el de la renovación del planeamiento urbanístico. A partir de los proyectos que salieron de la Cátedra de Urbanismo que dirigía Manuel de Solà Morales, en 1978-79, que tuvo su reflejo en la publicación de un libro en 1982, el reaprovechamiento de los antiguos trazados ferroviarios en desuso de la provincia de Girona se situó al frente del debate urbanístico. Se daba la circunstancia que el planeamiento local debía renovarse en aquellos años por imperativo legal y la irrupción de los antiguos trazados en clave de oportunidad territorial fundamentó que la nueva generación de arquitectos municipales prácticamente blindara su superficie para usos públicos futuros.

Posteriormente nos hemos ocupado de otro factor no menos decisivo: el valor del paisaje. Durante los años 1960 el aprovechamiento productivo del territorio gerundense conllevó fuertes desequilibrios que se tradujeron en una pérdida de los valores tradicionales que le había caracterizado. La degradación del paisaje en todo el eje Olot, Girona, Sant Feliu de Guíxols, se hacía patente por el exceso de urbanización y la marginalización de los espacios ribereños. A mediados de los años 1970 se inició una reacción ecologista que pronto permeó en las agendas políticas. La sostenibilidad ambiental pasó a formar parte de las condiciones necesarias para cualquier intervención en aquellos territorios. Así, en pocos años la percepción de un paisaje marginal se trocó en otro de calidad. La calidad del paisaje serviría de fundamento para nuevos aprovechamientos, como la propuesta de lo que entonces, en los primeros años 1990, fue llamado *bici-carril*.

Finalmente, hemos destacado que los políticos municipales observaron certeramente estos tres factores descritos anteriormente en términos de oportunidad. Esa pronta percepción sirvió para diluir las diferencias políticas y galvanizarlos en la constitución de los consorcios que respondieran a lo estipulado en las condiciones del PDI, lo cual les permitió alcanzar una rápida solución para la cesión o venta, según fuera el caso, de los terrenos que todavía se hallaban en manos de FEVE, y el acceso a los recursos públicos para la transformación de los antiguos caminos del ferrocarril en vías verdes. En un paso más, las organizaciones supra-municipales gerundenses que gestionaban esas vías decidieron fundirse en una sola con el objetivo de optimizar la gestión de las rutas, lo cual tuvo lugar en 2003. En paralelo a ese proceso administrativo que duró casi diez años, y fruto también de la percepción social de una oferta de ocio que se consideraba novedosa y necesaria, las secciones de las vías verdes gerundenses que se iban poniendo en servicio acumulaban un número cada vez mayor de usuarios que las situaban como las más utilizadas del Estado español.

BIBLIOGRAFÍA

Aguilar Civera, Inmaculada (2007). “Arquitectura industrial, testimonio de la era de la industrialización”. *Revista Bienes Culturales. IPHE*, 7, pp. 71-101.

Aycart Luengo, Carmen (2001). “Vías Verdes, reutilización de ferrocarriles en desuso para movilidad sostenible, ocio y turismo”. *Informes de la Construcción*, 53:475, pp. 17-29.

Bouis, María Josep (1977). “Els eucaliptus amenacen”. *Presència*, 8 de octubre de 1977, pp. 14-15.

- Bouso Marés, F. (1982). “Reunión de los alcaldes de municipios afectados por el trazado de «los carrilets»”. *Los Sitios de Gerona*, 28 de noviembre de 1982, p. 6.
- Cabruja, Mónica (1995). “Pals a les rodes”. *El Punt*, 21 de agosto de 1995, p. 6.
- Canals Ametller, Dolors (2000). *Recuperación y nuevo destino de viejas infraestructuras. De ferrocarril económico a corredor verde. Un estudio jurídico*. Barcelona: Cedecs.
- Casacuberta Vivas, Margarita (1983). “La zona de protecció volcànica”. *L’Olotí. Semanari d’Informació i opinió de la Garrotxa*, 234 (29 de diciembre de 1983), p. 17.
- Castells Llavanera, Ramon M. (1986). “La pèrdua del patrimoni arquitectònic gironí en els darrers 25 anys”. *Revista de Girona*, 146, p. 46.
- Comín Comín, Francisco, et al. (1998). *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*. Madrid: Anaya y Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Consorci de les Vies Verdes de Girona (2009). *Análisis sobre la utilización de las Vias Verdes de Girona*. Girona: s. n.
- Consultoría y asistencia para la creación del producto cicloturismo. Documento de Síntesis* (2008). Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Corominas, Xavier (2000). “El lector escriu: De la ruta del Carrilet”. *El Punt*, 4 de enero de 2000, p. 18.
- Donaire, José Antonio, Rosa M. Fraguell, y Lluís Mundet (1997). “La Costa Brava frente a los nuevos retos del turismo”. *Estudios Turísticos*, 133, pp. 77-96.
- Folch Guillén, Ramon, ed. (1976). *Natura, ús o abús. Llibre blanc de la gestió de la natura als Països Catalans*. Barcelona: Editorial Barcino.
- Gayà Fuertes, Joan (1987). “La recuperació ecològica del Ter i la depuradora de Girona”. *Revista de Girona*, pp. 37-41.

- Gil Tort, Rosa M. (2014). “La missió dels arquitectes municipals en la funció pública contemporània”. *Plecs d’Historia Local*, 152, pp. 2-4.
- González-Moreno, Antonio, Gaspar Jaen y Albert Bastardes (1982). *La restauració, aquí i ara. Memòria 1981-1982. Actuació del Servei de Catalogació i Conservació de Monuments de la Diputació de Barcelona*. Barcelona: Diputació de Barcelona.
- González Varas Ibáñez, I. (1996). “La reconstrucción de Santa María de Ripoll por Martín Sureda y Elías Rogent (1880-1893)”. *Espacio, Tiempo y Forma, Serie VII, Historia del Arte*, 9, pp. 249-296.
- Gutiérrez, María José (1988). “Recuperación urbana del espacio urbano ferroviario”. En A. Serrano Rodríguez (ed.). *Ferrocarril, urbanismo y territorio. Documentos 3*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, s. p.
- Hernández, Arantxa, Nerea Aizpurua y Carmen Aycart (2011). *Desarrollo sostenible y empleo en las Vías Verdes*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Hortalà, Juan, Josep Capdevila, Carlos Llach, A Ortí, Enric Ribas y Manuel ;; Solà-Morales (1966). *La Comarca de Olot. Una aproximación a su realidad económica*. Barcelona: Ariel.
- Martí Llambrich, Carolina y Josep Pintó Fusalba (2012). “Cambios recientes en el paisaje litoral de la Costa Brava”. *Documents d’anàlisi geogràfica*, 58:2, pp. 239-264. DOI: [10.5565/rev/dag.173](https://doi.org/10.5565/rev/dag.173).
- Moore, Roger L., et al. (1992). *The impacts of Rail-Trails. A study of the users and property owners from three trails*. Washington, DC: U. S. Department of the Interior. National Park Service.
- Mora Ticó, Pere (1999). “Una aproximació històrica a l’ecologisme català”. *Revista Catalana de Sociologia*, 8, pp. 65-94.
- Mundet, Lluís y Germà Coenders (2010). “Greenways: a sustainable leisure experience concept for both communities and tourists”. *Journal of Sustainable Tourism*, 18, pp. 657-674. DOI: [10.1080/09669581003668524](https://doi.org/10.1080/09669581003668524).

- Nel·lo Colom, Oriol, ed. (2003). *Aquí, ¡no! Els conflictes territorials a Catalunya*. Barcelona: Empúries.
- Pascual Domènech, Pere (2016). *El ferrocarril en Cataluña (1848-1935). Una historia de su explotación*. Vic: Eumo Editorial.
- Planas, Xevi (1982). “El Col·legi de Arquitectes proposa l’aprofitament de las traces dels carrilets”. *El Punt*, 17 de octubre de 1982, p. 3.
- Redacció (1977), “La Selva: es destrueixen molts boscos”. *Avui*, 1 de octubre de 1977, p. 11.
- Redacció (1990). “Renfe cedeix 75.000 metres quadrats de terrenys a l’Ajuntament de Ripoll”. *Diari de Girona*, 27 de octubre de 1990, p. 11.
- Roca, Imma (1990). “Cinc mil quilòmetres de vies verdes abandonades a tot l’Estat”. *El Punt*, 4 de marzo de 1990, p. 11.
- Rovira, R. (1984). “Los terrenos de FEVE serán el pulmón natural de Girona”. *Los Sitios de Girona*, 23 de agosto de 1984, p. 4.
- Salmeron Bosch, Carles (1985). *El tren de Sant Feliu*, Barcelona: Términus.
- Salmeron Bosch, Carles (1984). *El tren d’Olot*, Barcelona: Términus.
- Serra Serra, Macià (2017). *Las vías verdes como política multinivel. Los casos de Girona y Ojos Negros*. Tesis Doctoral inédita. Universidad de Salamanca.
- Solà Morales, Manuel de, ed. (1982). *Les traces dels carrilets gironins. Propostes d’aprofitament*. Girona: Delegació a Girona del Col·legi Oficial d’Arquitectes de Catalunya.
- Terradellas Redón, Daniel, et. al. (1994). “Comunicaciones sobre iniciativas locales, públicas y privadas, de recuperación de infraestructuras ferroviarias en España: El bici-carril Olot-Girona”. En *Seminario Experiencias de utilización alternativa de infraestructuras ferroviarias en desuso “Vive la vía”*. Madrid: Fundación de Ferrocarriles Españolas y Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, pp. 237-308.

- Valdunciel Coll, Juli (2011). *Paisatge i models urbans contemporanis. Les comarques gironines (1979-2006): del desarrollisme a la globalització*. Tesis Doctoral inédita. Universidad de Girona.
- Vila, Gemma (1988). “El Mountain-Bike o com fer esport gaudint de la natura”. *Diari de Girona*, 29 de enero de 1988, p. 8.
- Vilaró Rigol, Francesc (2000). “El abastecimiento de aguas a Barcelona y las poblaciones de su entorno”. *Revista de Obras Públicas*, 51:2, s. p.
- Ylla, Xavier M. (1977). “Denuncien el Partit Ecològic”. *Avui*, 25 de mayo de 1977, p. 14.