

Amer y el ferrocarril. Indicios de una relación

Amer and the railway. Evidence of a relationship

QUERALT PENEDÈS FRADERA
queraltpenedes898@gmail.com

Resumen: El ferrocarril llegó Amer en 1895 y recorrió las vías del pueblo hasta 1969, cuando el ferrocarril cesó la explotación. Durante estos años la villa se vio sometida en ciertos cambios que llegaron con el tren: nuevas profesiones, nuevos pensamientos, nuevos habitantes, nuevas luchas. En este artículo se tratará de analizar cuál fue el impacto que tuvo el ferrocarril en la población.

Palabras clave: ferrocarril; transporte; industrialización; tren; Girona

Abstract: The railway reached Amer in 1895 and worked until 1969, when the railway ceased operation. During these years the town was subjected to certain changes that came along with the train: new professions, new thoughts, new inhabitants, new fights. This article will try to analyze the impact that the railway had on the town.

Keywords: railway; transport; industrialization; train; Girona

INTRODUCCIÓN

A finales del siglo XIX en un contexto de progresiva introducción de la modernidad en Cataluña, el ferrocarril llegó a la pequeña población de Amer. La línea férrea uniría Olot y Girona y comportaría cambios sustanciales en todas las poblaciones donde el tren pararía.

En 1895 llegó el ferrocarril a Amer y con él también los talleres y los depósitos de la compañía. Posiblemente, la decisión de construirlos se tomó ante las dificultades con que la empresa constructora topaba para situar las estaciones en Girona y en Olot, cuando ambas capitales desarrollaban los ensanches urbanos. Durante los años que el ferrocarril prestó su servicio en Amer se desarrollaron nuevas profesiones, nuevos negocios y muchas más posibilidades de desplazamiento para las vecinas y los vecinos del municipio. Precisamente, el ferrocarril proporcionó a las

mujeres de Amer la posibilidad de ir de manera asidua y mucho más segura a las ferias y a los mercados de abastos locales.

El trabajo arranca, pero, con la explicación de la problemática de las fuentes documentales, bastante pobres en información. Este hecho nos ha obligado a hacer una aproximación a la relación de Amer y el ferrocarril desde el prisma del que conocemos por otras poblaciones, por otras líneas de ferrocarril, desde el convencimiento que los fenómenos locales se reproducen de una manera parecida para configurar el estado general de la cuestión.

1. LAS FUENTES DOCUMENTALES: UNA APROXIMACIÓN A LA PROBLEMÁTICA

Para investigar el tema de interés se ha consultado la bibliografía pertinente. Todavía hoy tiene validez el trabajo de divulgación hecho por Carles Salmerón i Bosch sobre los ferrocarriles catalanes, hace casi cuarenta años. También se ha acudido a las fuentes primarias, al Archivo Municipal de Amer, al Archivo Municipal de Girona y al Archivo Comarcal de la Selva. No se puede dejar de mencionar la importante fuente bibliográfica que constituyen las publicaciones periódicas durante el siglo XX, que aportan una importante y relevante información para entender bien los hechos del siglo, en relación a la villa de Amer y al ferrocarril.

La investigación nos ha permitido constatar un importante vacío de fuentes primarias y secundarias del ferrocarril y de su impacto en Amer. Así como otras compañías sí han conservado un corpus de documentación relativa a sus actividades y a sus trabajadores, de la compañía del ferrocarril de Olot-Girona no hemos podido obtener mucha información.

Opuestamente a la ausencia de fuentes, el ferrocarril Olot-Girona ha sido comentado a escala local, a menudo y sobre todo por entusiastas del ferrocarril, esto ha provocado que se haya creado una mistificación del

fenómeno ferroviario (GORINI, 2022). Intuimos, a través de los hechos que han tenido lugar en ámbitos parecidos en nuestro país, que la importancia del ferrocarril en la villa de Amer ha estado indiscutible, pero, sin documentación que sea un reflejo específico de este notable impacto en el territorio es muy complicado hacer un trabajo riguroso que siga, identifique y hable de la relación entre el ferrocarril Olot-Girona y Amer. Con todo, hemos querido lograr una aproximación indirecta que nos permitiera caracterizar la dicha relación.

La información, por ejemplo, buscada en los archivos ha estado en las cédulas personales, los padrones municipales, la correspondencia municipal o en la matrícula industrial. En los padrones y en las cédulas normalmente se indica el nombre, los apellidos, el origen geográfico o la procedencia, la edad, el estado civil, la profesión y la dirección. Por este motivo, el objetivo era tomar algunos años en concreto para contraponer los cambios que podía haber producido la llegada del ferrocarril en Amer. Por ejemplo, comparando los padrones de antes y de después de la llegada del tren y así ver qué efectos había podido tener en la población. Los padrones y las cédulas a menudo presentan problemas en la terminología y, por tanto, no ayudan conseguir el objetivo establecido. Por ejemplo, aparece incontables veces el término *bracero* entre las profesiones de los ciudadanos de Amer. Este término tiene una polisemia importante porque se aplica a cualquier persona “que trabaja por cuenta ajena, que utiliza la fuerza de sus brazos puesto que no tiene nada más, normalmente vive de alquiler y por tanto, alcanza el espectro que va del jornalero propiamente dicho al trabajador fabril, ya más entrado el siglo XX”¹, como apunta Xavier Solà (2002). Nos ha sorprendido vivamente que en todas las fuentes consultadas aparezcan tantos pocos hombres con profesiones relacionadas con el ferrocarril, teniendo en cuenta que fue en Amer donde se instalaron los depósitos y los talleres de la compañía y que, se sabe que se pidieron

¹ Esta y las siguientes traducciones al castellano han sido hechas por la autora

incluso trabajadores aragoneses en la construcción del ferrocarril y, seguramente alguno de ellos se quedó posteriormente para vivir.

Las dificultades, también y sobre todo, han continuado por lo que se refiere al objetivo de identificar y estudiar qué fueron los cambios producidos en el día a día de las mujeres de Amer, partiendo de la hipótesis que el ferrocarril tuvo un papel decisivo en la incorporación de la mujer en circuitos comerciales y en su movilidad territorial. No se ha encontrado bibliografía en lo referente a este papel decisivo y por tanto, todo lo que se ha recogido ha sido a escala local y a través de fuentes primarias. Igualmente, pero, no se descartó buscar las mujeres en la misma documentación estudiada en los archivos. Desgraciadamente, el trabajo femenino es mínimo o no está documentado. Las mujeres de Amer aparecen a menudo acompañadas de la profesión “su sexo” y por tanto, no queda documentada ninguna actividad de las actividades laborales que realizaban las mujeres del pueblo, a pesar de aparecer en muchas fotografías, por ejemplo, en las paradas de las ferias y de los mercados.

Con todo, se ha hecho un estudio de la relación del ferrocarril con la villa de Amer, haciendo especial énfasis y, por tanto, diferenciados, algunos de sus aspectos: la llegada del ferrocarril; el ferrocarril, las ferias y los mercados; el ferrocarril y el correo; el ferrocarril y el aprovechamiento de las aguas de Amer; los impactos positivos del ferrocarril; la década de los 30 y los problemas que empezó a tener la compañía; la Guerra Civil y la posguerra y el cierre de la línea.

La investigación, por tanto, ha topado con muchas dificultades para localizar e identificar la documentación que fuera relevante para el estudio de la relación entre la villa de Amer y el ferrocarril Olot-Girona, porque la información existente, excesivamente genérica, dificulta concreción de los resultados.

2. LA LLEGADA DEL FERROCARRIL

El siglo XIX fue el siglo del desarrollo de la oferta de transporte ferroviario. Por lo que se refiere el caso de Cataluña, este nuevo medio de transporte llegó con un retraso de unos veinte años respecto los países líderes como Inglaterra, Francia o los Estados Unidos. En los países del sur de Europa el ferrocarril llegó algo más tarde, sobre todo, por los temores del capital a asumir los riesgos que significaban estas inversiones.

A partir de la mitad del siglo XIX, pues, se vivió una escalada ferroviaria. Esta implementación del ferrocarril fue aprovechada por industriales y financieros, que vieron en los nuevos trazados una oportunidad de especulación (MARTÍ y YLLA, 2014). De esta manera, “parece demostrado que el ferrocarril incentivó la instalación de industrias, acrecentó la atracción de población, redefinió las dinámicas urbanas induciendo nuevos ensanches y barrios en torno a las estaciones y, sobre todo, creó nuevas centralidades en la ciudad” (MORILLAS-TORNÉ, 2014).

Ahora bien, la industrialización en la zona de Amer no ha sido muy estudiada porque, del mismo modo que en la zona de la Vall d’Hostoles, “sus pequeñas industrias cárnicas, las colonias industriales y fábricas de río han estado poco atractivas ante los ojos de los investigadores, los cuales se han abocado a tratar las más importantes colonias del Llobregat y del Ter” (SOLÀ, 2002). El nuevo ferrocarril que se tenía que construir tenía como propósito y en común con las otras líneas de vía estrecha que se estaban proyectando, que salían, llegaban o enlazaban con alguna estación de vía ancha y que el objetivo era combinar el transporte de viajeros y de mercancías. Por tanto, había una voluntad de articular la economía y la industrialización entre las comarcas catalanas.

Uno de los motivos que podrían explicar esta tardía industrialización es la situación política durante el siglo XIX. Amer se puede identificar como una de las zonas principales del carlismo catalán. Desde el inicio del conflicto el pueblo se inclinó a favor de la razón carlista, a favor de la causa del infante Carlos María Isidro de Borbón, quien reconocían como legítimo heredero al trono, ante Isabel II, hija del difunto rey Fernando VII.

A comienzos de 1849, la villa de Amer y sus alrededores se habían convertido en el centro de operaciones de tropas carlistas comandadas por el general Cabrera. Y, tal como indican Ramos y Tarrés

Este lugar de concentración fue escogido por diferentes razones. En primer lugar, en toda la comarca donde estaban establecidos y por los pueblos del alrededor los carlistas disfrutaban de muchas simpatías y recibían muchas ayudas que los propiciaban los habitantes de aquella zona. Y en segundo lugar, la situación geográfica y física de aquel enclave era ideal para establecer campo militar. Desde Amer, era fácil adentrarse hacia el interior de Cataluña, hacia las comarcas de Barcelona o de Girona y, si convenía, también toda aquella gente movilizada podría retirarse en Francia, traspasando los Pirineos. Las rutas podían hacerse siempre por lugares adentrados en el bosque, donde era difícil ser descubiertos por sus enemigos. (RAMOS; TARRÉS, 1999)

Amer, pues, cogió una gran importancia en el contexto del conflicto carlista, puesto que, tal como apuntaba el Diario de Barcelona, el 15 de enero de 1849, “todas las facciones de Cataluña en número de unos dos mil hombres y 120 caballos se hallan reunidas en Amer, cuyo punto continúa siendo el cuartel general; pues si bien Cabrera ha hecho diferentes salidas ha vuelto siempre a pernoctar en dicha villa”. Si Amer y sus alrededores representaban una de las principales zonas del carlismo catalán, significa que, en general, se seguía esta corriente de opinión antiliberal, inspirada en las instituciones del Antiguo Régimen. Ahora bien, tal como apunta Josep Clara,

hay que tener mucho en cuenta, en la hora de estudiar el carlismo, que bajo esta bandera se esconde todo un movimiento complejo y con objetivos diversos, puesto que mientras las clases conservadoras y reaccionarias buscaron utilizarlo como una arma contrarrevolucionaria, las masas populares que prestaron colaboración no subieron al mismo carro para defender intereses ajenos, sino para obtener unos beneficios más prácticos, como podían ser la restauración foral y la supresión de las levas. (CLARA, 1978)

Diferentes estudios hablan sobre el carlismo rural como un movimiento que no se definía principalmente para seguir tanto las ideas políticas carlistas, sino que buscaba en la lucha una mejora en las condiciones de vida, como respuesta a las políticas que se habían llevado a cabo en el proceso de la abolición del Antiguo Régimen y que los perjudicaban. En este contexto, Josep Fontana explica porque y como se dio la participación campesina en el conflicto carlista:

En España la liquidación del Antiguo Régimen se efectuó mediante una alianza entre la burguesía liberal y la aristocracia latifundista, con la propia monarquía como árbitro, sin que hubiese un proceso paralelo de revolución campesina. Lejos de ello, los intereses del campesinado fueron sacrificados, y amplias capas de labriegos españoles (que anteriormente vivían en una relativa prosperidad y vieron ahora afectada su situación por el doble juego de la liquidación del régimen señorial en beneficio de los señores, y del aumento de los impuestos) se levantaron en armas contra una revolución burguesa y una reforma agraria que se hacían a sus expensas, y se encontraron, lógicamente, del lado de los enemigos de estos cambios: del lado del carlismo. (FONTANA, 1975)

Amer, población dedicada principalmente a la agricultura y a la ganadería, tan solo con una pequeña participación industrial, podría representar este perfil revolucionario que describen tan Clara como Fontana. Sería necesario, pues, estudiar el impacto de la situación política en la zona, en cuanto a industrialización. Xavier Solà apunta: “el alcance y el efecto de las guerras no han sido estudiados a escala local en profundidad y por tanto no podemos saber si el hecho de ser una zona reducto carlista y, por lo tanto, conservadora tiene una incidencia clara y directa en la industrialización y modernización de la zona” (SOLÀ, 2002) y también en el hecho que la documentación existente sobre este fenómeno sea tan pobre y escasa.

Aun así, el ferrocarril como producto de la industrialización y la modernización, llegó a Amer en 1895 en un contexto de desarrollo de las líneas ferroviarias catalanas y que, tal como dice Pere Pascual, “la construcción de la red ferroviaria catalana fue concebida como una pieza importante dentro del programa económico que hizo posible el

definitivo arranque del proceso de industrialización” (PASCUAL, 2016). En Cataluña el 28 de octubre de 1848 se inauguró el primer ferrocarril de la península Ibérica en un trayecto que unía Barcelona y Mataró que suponía la imagen más expresiva del progreso industrial. En enero de 1878 la línea llegaría hasta la frontera y, por tanto, también pasaría por Girona. Posteriormente, se quiso ampliar la red ferroviaria catalana con las líneas complementarias. Se propusieron diferentes proyectos de vías ferroviarias complementarias en la provincia de Girona: en el Baix Empordà, de Olot en Sant Pere de Torelló y también la de Olot a Girona. En este contexto, la línea de Olot-Girona fue una de las primeras líneas complementarias explotadas en el país. En estas líneas se utilizaban los ferrocarriles secundarios o de vía estrecha, también denominados “económicos”, que sobre todo servían para unir poblaciones y zonas industriales, puesto que, “en general, estas líneas aparecieron en poblaciones y comarcas que tenían industrias de cierta importancia y, por efecto de esto, capacidad económica para movilizar recursos o para conseguir conexiones financieras para obtenerlos” (PASCUAL, 2016).

La línea de Olot-Girona tenía como precedente uno de los proyectos hechos para llegar con el ferrocarril hasta Olot, del año 1844, el Camino de Hierro titulado “Serenísima Niña D. María Luísa Fernanda, desde las minas de carbón de piedra inmediatas en San Juan de las Abadesas al puerto de Rosas”. Un proyecto, pues, puramente comercial que pretendía unir dos zonas industrializadas y así mover la producción de interior hacia la costa catalana. Este proyecto fue autorizado pero, como tantos otros proyectos, no acabó teniendo éxito. Había proyectos, pero no había suficientes inversores para financiar las líneas de ferrocarriles.

La construcción de estas líneas, ante la casi inexistente intervención del Estado, recaía en manos privadas. Había una falta de intervención administrativa en el sector que hacía otorgar concesiones a particulares para la construcción de las líneas ferroviarias, puesto que

la Administración pública tan solo se hacía cargo de dar las autorizaciones pertinentes a los particulares que se encargarían de la construcción y explotación de las líneas. Así pues, “la red ferroviaria en Cataluña fue liderada principalmente por la iniciativa privada. La otorgación de concesiones y ayudas públicas ayudó a la proliferación de iniciativas con un fuerte potencial transformador del territorio” (JIMÉNEZ, ÁLVAREZ-PALAU, HENNEBERG, 2015)

En este contexto, en 1883 el señor Domènec Puigoriol obtuvo la concesión administrativa para la construcción y explotación de la línea ferroviaria entre Girona y Olot. Concesión publicada en las páginas del Olotense, firmada por el ministro de Fomento José Luís Albareda y por el rey Alfonso XII, con los diferentes artículos que la conformaban y que decían lo siguiente:

Deseando que nuestros lectores puedan enterarse del verdadero estado en que se hallan los proyectos de nuestras deseadas vías férreas y de las condiciones á que están sujetas, copiamos gustoso» de la Gaceta de Madrid los Reales decretos á ellas referentes. Don Alfonso XII, Por la gracia de Dios Rey constitucional de España; á todos los que la presente vieren y entendieron, sabed: que las Cortes han decretado y Nos sancionado lo siguiente:

Artículo 1." Se autoriza al Gobierno de S. M. para otorgar a D. Domingo Puigoriol la concesión de un ferrocarril de vía estrecha, que partiendo de Olot y pasando por las Presas, San Esteban de Bas, San Feliu de Pallarols, Las Planas, Amer, La Sellera, Anglés, Bescanó, Salt, y Santa Eugenia termine en Gerona, en la línea general de Tarragona á Barcelona y Francia.

Art. 2. "Se declara este ferrocarril de utilidad pública, y por lo tanto con derecho á la expropiación forzosa y al aprovechamiento de los terrenos de dominio público, con arreglo á las leyes, por parte del concesionario.

[...]

Art. 4. No tendrá subvención del Estado ni se le concederá franquicia del pago de los derechos de Aduanas para la introducción del material fijo y móvil.

[...]

El artículo número 4 representará uno de los principales problemas, puesto que la línea contará con problemas económicos durante gran parte de los años de su existencia. Al poco de la primera concesión, Puigoriol la transfiere a la reciente creada Compañía Española de Ferrocarriles Económicos, la cual, también ante la imposibilidad de reunir el capital suficiente para continuar las obras del ferrocarril ya en construcción, se ve obligada a transferirla otra vez. En este segundo caso, los beneficiarios fueron los señores Pere Bové y Agustí Pujol, creadores de la Compañía de Ferrocarriles de Interés Local. Ante la poca rapidez de las obras de construcción de la línea, en 1887, el gobierno autorizó una prórroga de tres años para finalizar las obras y tan solo un año después, en 1888 se volvió a transferir la concesión. Esta vez a los Sres. Bové, Miralles, Robert y Rodara, que constituyeron la sociedad Ferrocarril Económico de Olot a Gerona. Aun así, se necesitó otra prórroga ya que las obras no avanzaban. El año 1887 a Nueva Lucha aparecían las siguientes líneas, en referencia a la petición de una subvención para acabar y ayudar la empresa concesionaria a acabar las obras:

Decididamente el ferrocarril de Olot á Gerona vá á ser un hecho en breve plazo, si la Diputación provincial que conoce perfectamente la importancia y necesidad de dicha vía de comunicación, le presta, como es de esperar le prestará, su valioso apoyo. Los Sres. Concesionarios de dicha línea que vienen dando manifiestas pruebas del interés que se toman en realizarla cuanto antes, han solicitado de la Excma. Diputación una dádiva que de mucho no llega á la importancia de las que la generalidad de los Cuerpos provinciales han otorgado á líneas menos beneficiosas que la de Gerona á Olot. En apoyo de la espresada súplica, los Municipios de Gerona, Olot, Amer, Anglés, S. Feliu de Pallareis, S. Esteban de Bas, Las Presas, Bescanó, La Sella, Salt y algunos otros, han dirigido á la Excma. Diputación una exposición en la que de una manera elocuente manifiestan cuanto importa, no solo á sus respectivas demarcaciones, sino á otros muchos vecindarios con los cuales tienen directa comunicación y relaciones, que la Corporación provincial, cumpliendo con su misión de proteger el aumento de los intereses morales y materiales que tiene encomendados, patrocine con una subvención una mejora que seguramente no se lograría, en caso de que se dejase á la Empresa concesionaria abandonada á sus solas fuerzas.

Los problemas básicos de la construcción de la línea Olot-Girona eran económicos, debido que nadie quería participar con las inversiones necesarias. Por este motivo, pues, se tuvo que recurrir a financiación extranjera y acabar con la cadena de concesiones que se estaba produciendo. De este modo, el 21 de mayo de 1891 se constituyó en Londres la sociedad The Olot & Girona Railway Company Ltd., en la cual se transfirió la concesión del ferrocarril económico el 10 de marzo de 1892. Esta nueva compañía tenía el apoyo de la Banca de José María de Abaroa de París, que adquirió la concesión el 10 de marzo de 1892.

Así lo explicaba lo Diario de Gerona, el 13 de marzo de 1892:

El jueves se firmó ante el notario de Barcelona don Ignacio Jaumandreu la escritura de venta y transferencia de la concesión y pertenencias del ferrocarril económico de Olot á Gerona á favor de la compañía inglesa, domiciliada en Londres, para la construcción y explotación de dicha línea The Olot and Gerona Railway Company Limited, interviniendo en la otorgación de la misma el gerente, en España, de la Sociedad The Spanish Corporation Limited. Según parece la nueva compañía propietaria de dicho ferrocarril trata de dar á la construcción del mismo gran impulso, empezando cuanto antes las obras á fin de que dentro poco pueda abrirse al servicio público una línea que tanto ha de favorecer los intereses de la comarca que atravesará. Celebraremos extraordinariamente que esas noticias se realicen, en bien de la compañía constructora y del país.

Gracias a esta compañía, que más tarde trasladaría su sede en Barcelona y pasándose a llamar Compañía del Ferrocarril de Olot a Girona, finalmente el 13 de noviembre de 1895 entró en funcionamiento el primer tramo de esta línea, un tramo de 22 kilómetros que precisamente unía Amer con Salt.

Tal y como apunta Carles Salmerón, gracias a esta concesión:

Las obras empezaron aquel mismo mes de mayo, en el tramo Anglès-Amer, y prosiguieron con gran impulso los siguientes meses, dado que el diciembre ya se estaban acabando las secciones entre Amer y el Ter y entre los Km 10 al 15, donde había más de 100 trabajadores,

habiéndose acabado también 76 de las 84 obras de fábrica con que contaba este tramo. Más tarde, por enero de 1893, tuvieron lugar los inicios de los trabajos a la sección Anglès- Girona, y pasados unos meses empezó a llegar el material móvil construido a Inglaterra, con el cual se facilitaban más los trabajos pesados. Por varias causas las obras se fueron atrasando y no se pudo inaugurar el tramo de 22 Km entre Amer y Salt hasta el 13 de noviembre de 1895. (SALMERÓN, 1984)

Algunos dudaban que llegaría el día en que Amer tendría ferrocarril, sobre todo teniendo en cuenta algunos problemas que hubo durante la construcción de la línea. El 6 de abril de 1895 en el diario Lo Geronés escribía el siguiente: “Lo die 2 d'aquest mes, votà lo Senat lo projecte de lley concedint una pròrroga à la Companyia constructora del ferrocarril econòmich de Gerona à Olot. Veyam si à l'últim, aquesta companyia conseguirà sortir d'entrebanchs y acabar la línea à lo menos fins à Amer, que per cert jaseria hora”.

Tan solo cuatro meses antes de la inauguración del primer tramo de la línea, en julio de 1895 hubo problemas relacionados con el pago de los trabajadores, que se quejaban de que la empresa concesionaria no estaba haciendo los pagos debidamente y estos respondían que los pagos correspondían a la empresa constructora. Problemas como el mencionado y también el creciente boicot por parte de compañías de transporte por carretera de coches y tartanas que, para crear más competencia al nuevo medio de transporte que se estaba construyendo en la provincia decidieron abaratar los precios, la llegada del ferrocarril en la población de Amer parecía difícil. El Diario de Girona, el 19 de julio de 1895, se hacía eco de la siguiente manera del problema que hubo con los pagos, que se hacían desde la población de Amer, a los trabajadores de la construcción de la línea del ferrocarril de Olot a Girona:

Se ha ordenado pase á la villa de Amer, concentrado el puesto de Anglès que se compone de un cabo y cinco guardias enprevisión de que se altere el órden con motivodel cobro de jornales de los operarios, que trabajan en el ferrocarril en construcción desde esta capital á Olot. Según

nuestros informes, ayer estuvo en aquella localidad el representante de la Compañía con el objeto de dar satisfactoria solución al asunto.

La verdad es que no se comprende lo que pasa con ese dichoso ferrocarril. En cualquier país del mundo, el Estado teniendo en cuenta los cuantiosos intereses desembolsados en la construcción del importante trozo que está en disposición de ser explotado, contribuiría por cuantos medios pudiera a facilitar la inauguración, pero aquí sucede todo lo contrario.

Para esa línea por lo menos, pues para las demás ya sabemos cómo se han inaugurado en su mayoría.

Días más tarde, el 1 de agosto de 1895, escribían el siguiente:

Que los jornales que se adeudan á los obreros, vienen á cargo de la casa constructora, que es la que los contrató. Que la situación de dicha casa parece que es algo difícil, pues aparte de los jornales no pagados, se tienen noticias de que a deuda regular a sumas por materiales de construcción, y como tales descubiertos; hacen creer á la Compañía Concesionaria que el constructor carece de elementos para terminar las obras, se ha decidido á hacerlas por administración, á lo que le autoriza el contrato de construcción para poder abrir la línea en breve plazo al servicio público. A tal objeto se invitó á los operarios del constructor para que pasasen al servicio de la Compañía, aceptando la mayoría de ellos, á los cuales se les dio un auxilio pecuniario en mano y, se les van pagando los jornales que devengan. Un exiguo grupo de diez ó doce individuos, rechazó las ofertas de la Compañía, y éste es el que habrá dirigido el telegrama de que hablaron los periódicos de Madrid. Nos extraña que en aquella capital donde la prensa se precia justamente de ser tan seria como imparcial debiendo comprender, como no hay para menos, que en el asunto de la construcción de esta línea ocurre algo extraordinario no haya tratado de averiguarlo en beneficio de la verdad.

Una vez inaugurado el primer tramo del ferrocarril Olot-Girona, la línea se fue construyendo por tramos que se iban inaugurando a medida que se acababan. Después vinieron los tramos de Salt- Girona en 1898, en 1900 hasta Les Planes, en 1902 hasta Sant Feliu de Pallerols, en 1909 hasta Sant

Esteve d'en Bas y, finalmente, el 14 de noviembre de 1911 el tren llegó hasta Olot, completando así todo el tramo de Girona hasta Olot, prácticamente 30 años más tarde de la primera concesión. En total, este recorrido se extendía unos 55 kilómetros y tenía 10 estaciones, que se fueron construyendo a medida que se ponían en funcionamiento los diferentes tramos de la línea, siendo las de Girona y Olot las más importantes.

Hay que tener en cuenta que, tal como apunta Xavier Solà, los pueblos de la zona hasta la llegada del ferrocarril solo disfrutaban de la carretera que formaba parte del Plan de la Junta de Carreteras de Cataluña (1848-1868). Una carretera vieja, “utilizada desde la antigüedad, bastante ancha, de unos cinco metros, de tierra batida y en los lugares más próximos a las poblaciones, eran empedrados. [...] El transporte siempre se tenía que hacer en mulas, carros y caballerías” (SOLÀ, 2002). Con esta descripción de las carreteras, el autor considera que la zona sufría un aislamiento crónico que, probablemente, fue uno de los causantes en el retraso de la implantación de la industria.

Una vez la línea fue acabada hubo un aumento de hasta el 40% de viajeros sobre el número que se había calculado hasta entonces, puesto que las dos ciudades importantes y con un número mayor de habitantes no fueron unidas hasta el 1911. Además, a partir de este año se incrementó el número de trenes que circulaban diariamente. Tal como apunta Carles Salmerón:

La entrada en servicio de la totalidad del ferrocarril supuso el año siguiente más de un cuarenta por ciento de aumento de viajeros, y aunque este porcentaje fue menguando los años de la Primera Guerra Mundial, volvió a mejorar en los años veinte. Así, pues, el 1923 se dobló el número de viajeros, y aquel año fue el mejor ejercicio económico de la historia de la Compañía. A causa del enorme incremento del tráfico, fue necesario ampliar el parque motor; con la ayuda del Consejo Superior de Ferrocarriles y se adquirieron, por lo tanto, nuevas unidades de locomotoras, coches y vagones. (SALMERÓN, 1984)

Al principio de la línea había una circulación de tres convoyes diarios, que pasaron a cuatro en ambas direcciones a partir de 1908 y que, 3 años más tarde con la llegada del tren en Olot, pasaron a ser hasta cinco los trenes que viajaban en ambos sentidos.

Por lo que se refiere a la distribución dentro del tren:

Desde el principio, la mayoría de los convoyes eran mixtos, viajeros y mercancías; pero, al aumentar el tráfico ferroviario, se formaron por separado, lo cual mejoró la fluidez. Normalmente los convoyes se componían de la locomotora de vapor, dos furgones y unos cuantos coches de viajeros, en número variable, según la afluencia de público; en algunas ocasiones, a los convoyes de pasajeros se añadían algunos vagones de mercancías. (MAÑÉ, 1988)

Por tanto, los trenes utilizados para viajar en la línea de Olot-Girona fueron concebidos no solo para transportar viajeros, sino también para transportar mercancías, que suponía un movimiento muy importante dentro de la línea: vino, cereales, víveres y también ganado. Hay que decir que la propia compañía, en 1895 presentó una extensísima clasificación por clases sobre las diferentes mercancías que se transportaban en el transcurso de este trayecto. Esta clasificación se encuentra dentro del documento *Ferrocarril económico de Olot a Gerona. Trayecto de Salt (Gerona) á Amer. Tarifas generales y condiciones generales para su explotación*, entregado al alcalde de Amer de manos del señor Antoni Carbó, jefe de la explotación de la línea.

El transporte del ferrocarril dio, por lo tanto, un fuerte impulso a la comercialización de diferentes productos de la zona. Sí bien es cierto que la agricultura y la ganadería tenían un importante peso en Amer y en las poblaciones vecinas, el tren propició la comercialización de productos textiles, de la carpintería y cárnicos hostolencs, que tendrían una salida casi nacional, según Xavier Solà en su estudio de la industrialización en la Vall d'Hostoles. (SOLÀ, 2002)

Para cubrir estos dos objetivos de transporte, viajeros y mercancías, tal como señala Carles Salmerón:

la mayoría de los trenes eran mixtos, viajeros-mercancías, pero en la época de más tráfico se separaron, y así mejoró un poco la velocidad de los convoyes. Los trenes se componían de la locomotora de vapor, dos furgones y unos cuantos coches de viajeros, variando la cantidad de estos segundos la afluencia de público. En algunas ocasiones se los añadían algunos vagones de mercancías. (SALMERÓN, 1984)

Hemos visto ya cuales eran algunas de las mercancías y productos que se transportaban en el tren. Por lo que se refiere a los viajeros, también Salmerón nos describe cómo eran y quiénes eran. Habla de un público heterogéneo: “campesinos con faja y barretina junto con tratantes de ganado, de madera o de productos agrícolas. También campesinas con los cestos llenos de productos agrícolas. También las campesinas con los cestos llenos de productos de las masías encima del regazo y las cajas de pollos y patos bajo los asientos” (SALMERÓN, 1984).

3. IMPACTOS DEL FERROCARRIL

La llegada del ferrocarril en Amer tuvo diferentes impactos directos en la población. Los mercados de abastos y las ferias, el correo postal y el aprovechamiento de las aguas minerales de la villa de Amer fueron algunos de los impactos más destacados que vio el pueblo con la llegada del ferrocarril.

Pere Pascual apunta:

El avance y despliegue de la red ferroviaria llevó cambios y nuevas oportunidades a las ferias. El ferrocarril alteró en poco tiempo muchos hábitos que habían perdurado casi inmutables en la población de generación en generación. De repente, se ganaba tiempo a la vez que se ampliaba la capacidad de hacer negocio con una perspectiva potencial cada vez más amplia. Algunas vías tradicionales de transportar desaparecían mientras que otras emergían. Con todo este proceso diferentes núcleos feriales fueron sustituidos por otros que quedaban

cerca de las nuevas estaciones ferroviarias. A través de los nuevos nudos de comunicación se abrían nuevas perspectivas comerciales a poblaciones próximas al nuevo trazado ferroviario. (PASCUAL, 1988)

En este contexto, pues, se produjo un crecimiento importante en cuanto a las ferias, como consecuencia del nuevo transporte que comportó una mayor movilidad dentro de Cataluña. Ganau señala que “the introduction of steam railway in Catalonia helped to improve the transport networks to and lower the cost of moving goods from producers to consumers” (2013). Así que, la movilidad afectó no solo a las ferias y a los mercados, sino también diariamente como medio para transportar cualquier tipo de ganaderías y víveres.

Además, Amer era una población en que la actividad ganadera y agrícola era el principal motor del pueblo. Con la llegada del tren se facilitó que el intercambio de ganado y de alimentos traspasara las fronteras de la villa y llegara a las poblaciones unidas por la línea ferroviaria, pues “la capacidad de acceso de la ciudad está marcada principalmente por las redes de transporte” (JIMÉNEZ, ÁLVAREZ-PALAU, HENNEBERG, 2015). Los ciudadanos de Amer recuerdan como llegaba el tren y rápidamente se llenaba la zona de la estación de los interesados en el producto que bajaba del vagón para ser expuesto y vendido. Incluso se tuvo que regularizar que la compra no se podía hacer hasta no estar en el lugar pertinente para la venta. Dentro de la población de Amer, pues, fuera de la época de feria, había diferentes espacios y calles dedicadas a cada uno de los productos.

La llegada del tren en Amer también supuso un importante cambio por lo que se refiere al correo. Desde que se toma la decisión de utilizar el ferrocarril para la distribución del correo, se produce una simbiosis entre ambos servicios que adquiere carta de naturaleza con la creación de los trenes correo que atienden las necesidades de la Administración y de las concesionarias. La convergencia del ferrocarril con la creación del sello revolucionó el correo. Se abarató el sistema de transporte, creció el tráfico postal y la demanda de servicios, se ganó en capacidad de carga y velocidad. Siguiendo los pasos de las compañías de ferrocarril, que iban

extendiendo los caminos de hierro por la geografía española, la empresa Correos empezó a crear las administraciones ambulantes para llevar el correo a los diferentes lugares donde había paradas de ferrocarril. La primera empezó a funcionar entre Madrid y Albacete el 17 de septiembre de 1855, llevando adscrito como personal a un administrador y a un ayudante. En Amer, pues, del mismo modo que en las otras ciudades de la Península, el ferrocarril supuso también un gran cambio por el que hace la correspondencia, sobre todo en cantidad y rapidez. Por tanto, el funcionamiento del ferrocarril tenía un impacto directo en la vida de la gente de Amer. No solo por la posibilidad que tenían de salir del pueblo, sino que también y sobre todo por todo aquello que el tren les hacía llegar, como la comida y el correo.

El ferrocarril también llevó en el pueblo veraneantes y visitantes. Tal como dice Josep Marqués en su libro sobre Amer: “La explotación industrial del agua picante con el nombre de Amer Palatín dio fama a la villa y atrajo una colonia de veraneantes entorno a la población” (MARQUÉS, 1970). A principios de siglo XX estaban de moda las zonas de aguas medicinales y termales, puesto que se consideraban aguas curativas que aportaban muchos beneficios a la salud. La popularidad de las aguas mineromedicinales había tenido sus inicios durante la segunda mitad del siglo XIX, como consecuencia del encuentro entre las visiones románticas de la ruralidad y la preponderancia de las concepciones higienistas. De este modo, las fuentes y sus aguas mineromedicinales se situaron en el centro de un nuevo paradigma de salud. A las aguas mineromedicinales se les atribuía todo tipo de propiedades terapéuticas y la gente de ciudad, sobre todo la acomodada que se lo podía permitir se desplazaba en tren al campo para tomarlas. En los casos más destacados, la presencia de aguas mineromedicinales acontecía un fenómeno popular y promovía la construcción de restaurantes, de balnearios o la aparición y consolidación de colonias de veraneo. Las características geológicas de la comarca de la Selva hacen que el agua que brota a menudo fuese considerada mineromedicinal. Esto hizo que desde principio de siglo se hiciera un

aprovechamiento comercial de la Font Picant de Amer, una fuente de agua mineral carbónica fruto de un subsuelo volcánico rico en minerales. A principios de siglo se empieza a plantear la idea de embotellar el agua de la Font Picant para venderse.

La línea del ferrocarril que pasaba por Amer contaba con un apeadero a pocos metros de la Font Picant, que facilitaba altamente el envío del agua embotellada. Los impulsores de los ferrocarriles de Olot a Girona y de Sant Feliu de Guíxols a Girona no dudaron a disponer unos apeaderos allá donde había las fuentes más reconocidas y a dinamizar los terrenos adyacentes, para condicionar el establecimiento de equipamientos que promovieran la salud física y espiritual de los que acudían.

Hay que preguntarse, pero, si sin la llegada del ferrocarril se hubiera planteado comercializar el agua de Amer o hacer de la zona de la Font Picant un espacio dedicado a las propiedades curativas del agua mineromedicinal. La simbiosis del ferrocarril y de las aguas de la población propulsaron también la llegada de turismo a la villa. Como ya se ha mencionado, a principios de siglo se puso de moda el veraneo relacionado con las aguas mineromedicinales.

Es importante destacar que sin el ferrocarril el desarrollo y la explotación de la zona no habría sido posible. Tanto los veraneantes como la producción y distribución del agua dependían estrechamente del ferrocarril. Sin la llegada del nuevo transporte "the expansion of the bottled mineral water business in Catalonia would have not been possible without the invention and popularization of the railway" (GANAU, 2013). Así pues, y gracias al ferrocarril, desde principios hasta mediados del siglo XX, la zona que rodea la Font Picant d'Amer fue un referente de veraneo y de producción de agua embotellada.

La distribución de aguas embotellada bajo el sello de aguas medicinales o no, no se puede entender sin la aparición de una importante red de

ferrocarriles que pudieron conectar las zonas valoradas por sus aguas con las ciudades. En los inicios del siglo XX alrededor de quince compañías de embotellado de agua empezaron con el comercio de su producto y la mayoría de ellas decidieron situar sus fábricas lo más cerca cuanto fuere posible del ferrocarril y sus estaciones. De esta manera, “the transport of water in trains took water from the source and shipped it to pharmacies and water depots spread across the city” (GANAU, 2013).

Con lo que se ha ido comentando a lo largo de este estudio es evidente que la llegada del ferrocarril comportó una serie de impactos positivos para Amer y para su población. Por un lado, el tren y como consecuencia el hotel y la fábrica crearon y necesitaron nuevos puestos de trabajo que hasta entonces no existían en la población. A partir de una comparación del padrón de habitantes de Amer de antes y después de la llegada del tren se puede ver cómo fue con el ferrocarril que se aparecieron también algunas profesiones hasta entonces inexistentes a Amer. Y también se ha hablado del avance en cuanto a comunicaciones gracias a los trenes correo, que supusieron un cambio muy importante en la velocidad de la correspondencia y de las comunicaciones.

4. AÑOS 30: EMPIEZAN LOS PROBLEMAS

El ferrocarril en el Estado español no había estado nunca el negocio que se esperaba que fuera, tampoco para la gran mayoría de pequeños inversores que le confiaron sus ahorros. Con todo, con el cambio del siglo XIX al XX la reanudación general de la economía había hecho que algunas redes, como las que había en la zona de Barcelona, ofrecieran unos rendimientos aceptables. Aun así, ha sido Pere Pascual quien reveló que: “el equilibrio económico de las compañías ferroviarias españolas quedó irreversiblemente malogrado a raíz del aumento de los costes de explotación que se grabó a partir de los años de la Y Guerra Mundial” (PASCUAL, 2016), lo cual dio lugar a lo que se presentó ante la opinión

pública como el problema ferroviario. Según Domingo Cuellar, el problema del ferrocarril español residía en tres factores:

La fuerte inflación de las materias primas e insumos, la aplicación de medidas sociales a las plantillas ferroviarias como la entrada de la jornada máxima diaria de ocho horas y la subida de los salarios, y la urgente necesidad de inversión en la cuenta de primer establecimiento de las compañías ferroviarias. (CUELLAR, 2018)

Así que,

En 1926 el gobierno fundó Explotación de Ferrocarriles por el Estado (EFE) y nacionalizó las líneas deficitarias tanto de ancho ibérico como de vía estrecha. El objetivo fue hacerse cargo de ellos bienes de las compañías inviables para su explotación o para su cierre definitivo. Además, la Guerra Civil Española dañó las instalaciones y el material móvil, por lo que las compañías, descapitalizadas, no pudieron poner en marcha de nuevo el servicio. Así que, en 1941, el gobierno aprobó la Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de los Transportes por Carretera. Esta ley integró todas las líneas de ancho ibérico, incluidas las de EFE, a Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE), empresa pública de nueva creación. (MORILLAS-TORNÉ, 2014)

Los años 30, pues, quedaron marcados por la gran crisis económica mundial que afectó prácticamente todo el mundo en diferentes sectores. La etapa de prosperidad del sistema ferroviario español se volvió decadente. También lo hizo en la línea del ferrocarril Olot-Girona, sobre todo a partir del año 1934 cuando los gastos de explotación superaban los ingresos.

Dentro de este contexto de decadencia económica estalló la Guerra Civil Española. En 1936 el ferrocarril Olot-Girona pasó a manos de un comité formado por los obreros del ferrocarril, que lo hicieron continuar funcionando hasta 1939. La importancia del ferrocarril durante la Guerra fue clave para el desarrollo de esta al mismo tiempo que el conflicto bélico alteró profundamente la organización y el funcionamiento del sistema ferroviario. El ferrocarril ocupaba un papel clave y que fue considerado desde el primer momento tanto por el bando franquista como por el bando republicano. El sistema ferroviario tenía un gran valor estratégico, ya que

ofrecía la posibilidad de contar con los medios de transporte necesarios, no solo por personas y material, llamadas en vocabulario bélico como tropas y material militar. Supuso, pues, un papel estratégico importante para garantizar las estrategias militares, pero también la actividad económica de la zona y del país.

Desgraciadamente, no hay documentación de los años de la guerra en Amer pero se sabe que el tren siguió en funcionamiento y controlado por los obreros hasta 1939, cuando ante la llegada de las tropas franquistas decidieron destruir algunos puentes y, por tanto, el servicio quedó suspendido. Para poder hacer un estudio cualitativo de los años de la guerra y el ferrocarril, y para estudiar la colectivización del ferrocarril de Olot-Girona, haría falta un cuerpo de documentación suficiente y, de momento, los intentos que se han hecho para localizarlo no han dado resultados satisfactorios.

4. 1 EL CIERRE DE LA LÍNEA OLOT-GIRONA

El tren se recuperó el 1941 y durante años fue el único medio de transporte del que disponía Amer. Pero los años de la posguerra fueron duros también para el ferrocarril. Económicamente cada vez era más complicada la gestión del servicio ferroviario, no solo por los problemas que ya se arrastraban de antes de la guerra, sino también por la creciente competencia del transporte por carretera. Salmerón habla de esta época complicada del ferrocarril Olot-Girona de la siguiente manera:

A partir del 1949 la situación financiera fue cada vez más deficitaria, puesto que el tráfico iba disminuyendo ante la competencia de la carretera. Para contrarrestar esta tendencia, la Compañía se acogió a la ayuda estatal, y adquirió dos automotores diesel, que al entrar en servicio consiguieron aumentar en un 30% el número de viajeros transportados entre el 1959 y el 1963. En cambio, el tráfico de mercancías, a causa de la fuerte competencia que representaba la carretera, fue menguando hasta llegar a cotas irrisorias (1984).

Los años 50 fueron muy deficitarios para la compañía e incluso en 1958 se firmó un convenio con la compañía del Ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols en Girona para reducir el déficit y hacer una explotación unificada de ambas líneas. Aun así, no se pudo hacer frente a los graves problemas económicos que sufría la línea. El 1963 el Gobierno decidió, además, suprimir las pocas subvenciones que recibía el ferrocarril y a partir de las cuales seguía sobreviviendo.

Como consecuencia de la falta de voluntad y de las políticas interesadas a cerrar los ferrocarriles deficitarios, en 1969 se decretó la clausura definitiva de la línea. Así, el ferrocarril Olot-Girona dejó de prestar servicio a los amerencs y a los ciudadanos de las otras poblaciones donde el tren paraba el 16 de julio de 1969. El NO-DO enunciaba el cierre de la línea de la siguiente manera:

El 14 de noviembre de 1911 se inauguraba el ferrocarril de vía estrecha Gerona-Olot. Ahora, 59 años después, el carrilet, que así era popularmente conocido, ha dejado de prestar sus servicios. Viajeros y mercancías se han despedido de él sin ceremonia alguna. Tal vez cono un poco de nostalgia o de tristeza. Pero los tiempos mandan y este pequeño ferrocarril, como otros que también van desapareciendo, resultaba ya un tanto anacrónico como sus jadeos asmáticos y su tiempo de dos horas y media para 55 km de recorrido.

El carrilet no contemplará ya más estos paisajes amenos y los seis *cientos mil pasajeros, en su mayoría campesinos, que lo pasado año utilizaron sus servicios, tendrán que emplear medios de locomoción más adecuados en la era de los aviones supersónicos y de los viajes a la Luna. Descanso en paz el carrilet de nuestros abuelos.

CONCLUSIONES

Con el que se ha ido comentando a lo largo de este estudio es evidente que la llegada del ferrocarril comportó una serie de impactos positivos a Amer y en su población. Por un lado, el tren y como consecuencia el hotel y la fábrica necesitaron nuevos puestos de trabajo que hasta entonces no existían en la población. A partir de una comparación del padrón de los habitantes de Amer de antes y después de la llegada del tren se puede ver cómo fue el ferrocarril el impulsor de algunas profesiones hasta entonces inexistentes a Amer. En el padrón de habitantes de 1859 se observa como se hace una clasificación simplificada de las diferentes ocupaciones de los ciudadanos de la villa en que aparecen: propietarios, labradores, comerciantes, fabricantes, industriales, profesoras, jornaleros y también pobres de solemnidad y no contribuyentes. En cambio, en padrones de años posteriores, podemos encontrar profesiones que hasta la llegada del tren eran inexistentes. En el padrón del año 1924, por ejemplo, podemos localizar dos ferroviarios. También aparecen como novedad comerciantes, dependientes, electricistas, etc., hecho que nos indica un cambio en la población. Ya no es un pueblo dedicado íntegramente al campo y a su producción, sino que despacio se va adaptando a la modernización y la industrialización, que llega también junto con la llegada del ferrocarril.

El ferrocarril transformó el mundo. Sus vías se extendieron por los cuatro continentes. Países enteros crecieron en ambos lados de las líneas. Las consecuencias materiales en el progreso humano inducidas por las redes ferroviarias han estado colosales. También propició cambios en las mentalidades. Los pintores reflejaron la velocidad de los trenes, los escritores se embarcaban en viajeros que antes no habrían podido hacer. Sus relatos invitaban los lectores a emprender, ellos mismos, otros viajes.

Todos estos factores que conocemos para el mundo entero también se encontraron la villa de Amer el 1895, cuando llegó el ferrocarril. Las mercancías locales debían de embarcarse en los vagones, los hombres

debían de tomar el tren para sus asuntos, las mujeres pudieron, por primera vez, introducirse en la corriente comercial para ir a vender los excedentes locales en Olot, o en Girona. La sociabilidad también se debía de ver aumentada, ya que la gente de la zona podía acudir más fácilmente a la población de Amer, del mismo modo que los ciudadanos de Amer podían ir a festejar a cualquier punto de la comarca. La estación de Amer, que acogía los talleres de reparación y el depósito de locomotoras del ferrocarril tenía que acontecer, en armonía con los hechos del siglo, un foco de obrerismo, de reivindicación y, quizás, de revuelta. Pues se concentraba allí una gran cantidad de trabajadores que muy probablemente siguieron las corrientes y tendencias de otros trabajadores del ferrocarril de otras zonas de Cataluña y de España.

A pesar de que la influencia en los modos de transporte sobre el crecimiento urbano es un tema ampliamente tratado por urbanistas, de la villa de Amer no hay suficientes datos que puedan indicar exactamente qué impacto tuvo en la población. Aun así, no se puede ignorar la gran cantidad de estudios que demuestran el impacto que tuvo el nuevo transporte y que apuntan que “throughout the 20th century, it is apparent that the percentage of municipalities connected to the railway network that experienced significantly high population growth was always greater than the percentage of those that lost population”. (FRANCH-AULADELL, MORILLAS-TORNÉ, & MARTÍ-HENNEBERG, 2014) Así pues, el impacto en la población de Amer parece demostrado, aunque no pueda ser justificado con fuentes primarias que así lo constaten.

BIBLIOGRAFÍA

CLARA, J. (1978), *Notes sobre la premsa carlina a Girona (1868-1876)*. Annals De L'Institut D'Estudis Gironins, 24(24), 205–220.

<http://dugi.doc.udg.edu/bitstream/10256/6353/1/53875.pdf>

FONTANA LÁZARO, J. (1975), *Cambio económico y actitudes políticas en la España del siglo XIX: “Transformaciones agrarias y crecimiento económico en la España contemporánea”* (2. ed. rev). Ariel.

FRANCH-AULADELL, X., MORILLAS-TORNÉ, M., & MARTÍ-HENNEBERG, J. (2014). The Railway Network and the Process of Population Concentration in Spain, 1900-2001. *Revista de Historia Económica*, 32 (3), 351-379. <https://doi.org/10.1017/s0212610914000160>

GANAU, A. N. I. (2013). Bottled natural mineral water in Catalonia: Origin and geographical evolution of its consumption and production.

In *TDX (Tesis Doctorals en Xarxa)*.

http://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/42016/5/ANG_PhD_HESIS.pdf

GORINI SANTO, C. (2022). Confiscació, Guerra Civil i repressió al ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona. *Recerques: Història, Economia, Cultura*, 83–106.

JIMÉNEZ, J. S., ÁLVAREZ- PALAU, E. J., & HENNEBERG, J. M (2015). Estación ferroviaria y ciudades intermedias: lectura geo-espacial del crecimiento urbano mediante indicadores SIG vectoriales. El caso de Cataluña (1848-2010). *GeoFocus. Revista Internacional de Ciencia y Tecnología de la Información Geográfica*, 16, 253-280. <http://opencaccess.uoc.edu/webapps/o2/bitstream/10609/46441/1/ArticuloPublicado.pdf>

MARQUÉS CASANOVAS, J. (1970), *Annals de l'Institut d'Estudis Gironins: Amer* (Vol. 20).

MARTÍ I YLLA, X. (2014). *El ferrocarril a la Selva, història d'una frustració*. Quaderns De La Selva, 26, 41–53.

MORILLAS-TORNÉ, M. (2014). El ferrocarril de vía estrecha en España, 1852-2010. El papel de la intermodalidad y de la demanda en su construcción y estado actual. *Scripta Nova-revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 18 (18), 485. <https://doi.org/10.1344/sn2014.18.15070>

RAMS, E., & TARRÉS I TURÓN, J. (1999), *La batalla del Pasteral (1849)*. Quaderns De La Selva, 11, 161–183.

SALMERÓN I BOSCH, C. (1984), *El tren d'Olot: Història del ferrocarril Olot-Girona*. Terminus Barcelona.

SOLÀ COLOMER, X. (2002), *La industrialització a la Vall d'Hostoles (La Garrotxa), 1850-1960*. Actes De Les V Jornades D'Arqueologia Industrial De Catalunya, 23.