

# La aventura del esquí alpino. Turismo y deporte (I)

Desde los comienzos hasta la segunda guerra mundial

**Justo Fernández-Trapa de Isasi\***  
**Luis Antonio Fernández Gárate\***  
**Teresa Fernández-Trapa de Isasi\*\***

Septiembre de 1864. Los últimos turistas abandonan St. Moritz al finalizar la temporada de verano. El propietario del hotel *Engadiner Kulm*, Johannes Badrutt, comenta con sus clientes la temporada durante una velada de despedida. Sus clientes pertenecen a una clase inglesa acomodada, como la inmensa mayoría de los turistas que invaden Suiza todos los veranos de esta segunda mitad del siglo XIX. La consolidación política del imperio austro-húngaro, del francés y el auge del británico permiten este turismo de reposo en las montañas de Suiza, donde numerosos hoteles dispersos por la Confederación sirven de alojamiento estival, los hoteles cierran... con los primeros fríos de los Alpes; en general, carecen de calefacción y de comodidades para el invierno.

Johannes Badrutt acaricia la idea de ampliar la temporada, de mantener abierto su *Engadiner Kulm* durante la época de nieves. Mientras charla con sus cuatro últimos huéspedes ingleses aquella lluviosa tarde de septiembre en el acogedor «Stube» del Hotel, junto a un reconfortante fuego y con una excelente copa en la mano, Johannes les hace pensar en el invierno de la Engadina, bastante menos frío y mucho más agradable que el largo y gélido invierno inglés que a todos parece insufrible. Les describe cómo es raro el día en que el sol no brilla y calienta en lo alto del cielo y cómo es posible salir en mangas de camisa al exterior, acción que en Inglaterra acarrearía una fatal neumonía sin duda alguna. Risas unánimes no se hacen esperar. De todos es conocido el magnífico verano alpino que acaba de pasar, pero... el invierno! Johannes, meditando sus palabras, dice entonces: «Les ofrezco la posibilidad de comprobar cuanto he dicho. Este invierno serán mis huéspedes e invitados personales. Su estancia no les costará nada. ¡Apuesto que estarán de acuerdo con la veracidad de mis palabras!» El efecto propagandístico de la oferta estaba bien calculado. Los ingleses, enamorados de los Alpes y encandilados con el juego, volvieron en diciembre, acompañados de familiares y amigos. El ocioso grupo quedó más que satisfecho: los ingleses permanecieron cinco meses y medio disfrutando, según consta en el libro de visitantes, de un promedio de cuatro horas al aire libre, de paseo, patinando en el lago helado de St. Moritz, desliziándose en trineo o leyendo apaciblemente al sol en la terraza. Badrutt el hotelero no sólo había ganado la apuesta sino que había convencido a una clientela para que acudiera a St. Moritz en invierno.

\* Arquitecto.

\*\* Interiorista y relaciones públicas.



Hotel Engadiner Kulm.

### El turismo de invierno antes del esquí

Así empezó la larga prosperidad de St. Moritz y la larga historia de la familia Badrutt, que mantuvo su intuición y dedicación a la hostelería y todavía mantiene el famoso Palace Hotel de St. Moritz, el más prestigioso y más cargado de historia. Una historia cosmopolita y mundana, que había de repetirse en distintos lugares de los Alpes.

Johannes Badrutt importó numerosas formas de juegos y deportes de nieve, inexistentes en la pequeña St. Moritz, para crear una atracción permanente entre su clientela. Así llegaron a la Engadina el *curling*, juego popular en Escocia, cuyas primeras competiciones se celebraron en St. Moritz en 1880, y el patinaje artístico animado por patinadores vieneses. También sobre el hielo del lago se practicó el *bandy*, antepasado del hockey de 1888. El placer de deslizarse sobre la nieve compactada mediante trineos especiales dio origen al *bobsleigh* hacia 1891. Y para pasear por la nieve se importaron las raquetas canadienses en 1886. En 1913 el hotel disponía del primer campo de tenis cubierto de los Alpes, único durante mucho tiempo.

El esquí, que había de destacar sobre todos los demás deportes, era al principio una actividad poco habitual, una rareza proveniente de los países escandinavos que suministraban los pocos equipos existentes. El turismo de invierno era, ante todo, diversión, contacto con la nieve y el hielo. El esquí deportivo tardaría tiempo en desarrollarse. Trasplantado de Noruega como medio de locomoción habría de adaptarse al medio alpino como deporte de descenso.

### Las hazañas del esquí

A finales de siglo el mundo europeo concedía gran atención a todo descubrimiento. Mezcla de aventura y ciencia, las exploraciones por todo el planeta eran seguidas con interés y curiosidad, publicadas y debatidas. Las fantasías de Julio Verne se hicieron realidad mediante personajes de carne y hueso.

# Le Petit Journal

Le Petit Journal  
CHACUN JOUR 5 CENTIMES  
Le Supplément illustré  
CHACUN DIMANCHE 5 CENTIMES

SUPPLÉMENT ILLUSTRÉ  
Huit pages : CINQ centimes

ABONNEMENTS

	EN VUE	EN AN
PARIS ET SEINE-ET-OISE	2 fr.	5 fr. 50
DÉPARTEMENTS	2 fr.	4 fr.
ÉTRANGER	2 50	5 fr.

Huitième année

DIMANCHE 11 AVRIL 1897

Numéro 334



L'EXPLORATEUR NORVÉGIEN NANSEN

Uno de ellos fue Fridtjof Nansen. En el 88 consiguió atravesar Groenlandia utilizando esquís (la travesía de Este a Oeste, durante 40 días a lo largo de 500 kms. y alcanzando 65 grados de longitud). Nansen publicó su aventura en el libro *A través de Groenlandia*. En él se describía con detalle el instrumento que había permitido la hazaña. La difusión del libro fue grande y los países escandinavos no dejaron de llevar los famosos esquís a las exposiciones universales tan en boga durante el final del diecinueve. El eco publicitario hizo del esquí una atractiva aventura. Parece comprobado que todos los pioneros del esquí habían leído el libro de Nansen. Uno de ellos era un curioso personaje de Lillienfeld, en Austria, con nombre húngaro. Aventurero y estudioso, pintor y pensador, Mathias Zdarsky, dedicó buena parte de su vida al perfeccionamiento de la técnica de esquiar. Su conclusión fundamental fue la evidencia de que el esquí noruego, es decir, las tablas y la técnica originales, no eran adecuados al descenso por las laderas alpinas, cuyo principal objeto no era la locomoción sino la velocidad. En consecuencia, Zdarsky construyó esquís diferentes, a los que denominó alpinos. Frente a los tres metros de longitud de las tablas noruegas, las suyas medían 1,80 metros. Diseñó fijaciones, bastones y demás. Y sobre todo elaboró una técnica propia para resolver el mayor problema del descenso: el viraje en pendiente. Fiado en sus avances, enseñaba su método como buen altruista. Todas las semanas daba clase, formando así una pequeña y precursora Escuela de Esquí, en la que se aplicaba una férrea disciplina.

*Mathias Zdarsky, precursor del esquí alpino.*





Kürzester Weg nach dem Engadin.

Höchstgelegene Adhäsions



-Bahn

Europas. v.w.v.

# LANDQUART-DAVOS



Sommer-Sport

Winter-Sport



**FAHRPLAN VOM 15. JULI 1890 AN**

LONDON	10 15	ST. MORIZ	10 15
BERLIN	10 22	PONTRESINA	10 15
PARIS	10 30	SCHULS	10 15
MÜNCHEN	10 38	DAVOS	10 15
STUTTGART	10 46	LANDQUART	10 15
WIEN	10 54	CHUR	10 15
GENÈVE	11 02	ST. GALLEN	10 15
BASEL	11 10	ZÜRICH	10 15
BERN	11 18	LUZERN	10 15
LUZERN	11 26	BERN	10 15
CHUR	11 34	BASEL	10 15
DAVOS	11 42	GENÈVE	10 15
SCHULS	11 50	WIEN	10 15
PONTRESINA	11 58	STUTTGART	10 15
ST. MORIZ	12 06	MÜNCHEN	10 15
		PARIS	10 15
		BERLIN	10 15
		LONDON	10 15



STATIONEN	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
LANDQUART	10 15	11 15	12 15	13 15	14 15	15 15	16 15	17 15	18 15	19 15	20 15	21 15
Malans	10 15	11 15	12 15	13 15	14 15	15 15	16 15	17 15	18 15	19 15	20 15	21 15
Wester-Station	10 15	11 15	12 15	13 15	14 15	15 15	16 15	17 15	18 15	19 15	20 15	21 15
Stenach	10 15	11 15	12 15	13 15	14 15	15 15	16 15	17 15	18 15	19 15	20 15	21 15
Gröden	10 15	11 15	12 15	13 15	14 15	15 15	16 15	17 15	18 15	19 15	20 15	21 15
Silvane	10 15	11 15	12 15	13 15	14 15	15 15	16 15	17 15	18 15	19 15	20 15	21 15
Furnes	10 15	11 15	12 15	13 15	14 15	15 15	16 15	17 15	18 15	19 15	20 15	21 15
Jenex	10 15	11 15	12 15	13 15	14 15	15 15	16 15	17 15	18 15	19 15	20 15	21 15
Fideris	10 15	11 15	12 15	13 15	14 15	15 15	16 15	17 15	18 15	19 15	20 15	21 15
Klosters	10 15	11 15	12 15	13 15	14 15	15 15	16 15	17 15	18 15	19 15	20 15	21 15
Wolfgang	10 15	11 15	12 15	13 15	14 15	15 15	16 15	17 15	18 15	19 15	20 15	21 15
DAVOS PLATZ	10 15	11 15	12 15	13 15	14 15	15 15	16 15	17 15	18 15	19 15	20 15	21 15

Klosters



### La organización de Henry Lunn

Al mismo tiempo, otro personaje decisivo para el futuro del turismo de nieve y del esquí alpino empieza a actuar en Inglaterra. El pastor metodista Henry Lunn, un conocido entre la realeza y la aristocracia, había regresado a su país tras un período de predicación en la India. Su preocupación por la unión de las iglesias le movió a organizar una conferencia con numerosos asistentes de varios países. Para ello necesitaba proveerles de alojamiento. Los hoteles de Grindelwald, en el cantón de Berna, estaban vacíos en invierno y a Lunn le fue posible celebrar allí la reunión. La organización de la conferencia arrojó un saldo económico positivo, lo que animó a Lunn a crear una agencia de viajes, Lunn Tours, dirigida a clase acomodada. Sin embargo, los ingleses de cierta posición social eran reacios a viajar mediante una organización abierta al público, de forma que a partir



*Principios de siglo. Deporte y diversión del invierno en Davos.*

de Lunn Tours se constituyó un club deportivo., el *Public Schools Alpine Sports Club*. La comercialización a través del Club fue más próspera, ya que los clientes lo eran ahora de un selecto club orientado hacia el esquí.

De este modo, el Club y Lunn habían abierto varios centros en Suiza para una clientela de jóvenes elegantes de la época. Entre los emplazamientos elegidos figuraban Mürren, Wengen y Adelboden en el cantón de Berner-Oberland, Montana en el de Valais y Klosters en el de Graubünden. La contribución de Henry Lunn al esquí británico le había granjeado un gran prestigio y un considerable éxito financiero. Lunn introdujo a su hijo Arnold en la organización del turismo deportivo; poco después sería quien habría de propiciar la transformación del esquí en un reconocido deporte.

### Difusión del esquí antes de la primera guerra

Durante el comienzo del siglo XX, las vacaciones invernales se van haciendo habituales entre la alta sociedad. Los deportes de invierno van experimentando una limitada pero continua difusión. El turismo da origen a toda una serie de instalaciones hoteleras en los Alpes,

*Los hoteles de lujo de la época, soporte y atractivo del turismo invernal.*



especialmente en Suiza, cuya hotelería gozaba de excelente reputación entre los ingleses. Estos constituían la mayoría de los turistas de los primeros años del siglo. Bajo el impulso británico se habían desarrollado y florecido St. Moritz, Davos, Grindelwald, Villars y Wengen. De hecho, de todos los lugares de primera categoría, sólo Gstaad, en el cantón de Berna, se había desarrollado sin contactos anglosajones.

Por lo que a Francia se refiere, el foco de atracción internacional para los deportes de invierno era Chamonix; el lugar era conocido desde mucho antes como la tierra del Mont-Blanc, la cumbre más alta de los Alpes, cuyo macizo era objeto de ascensiones y escaladas legendarias, asimismo publicadas y descritas entre las aventuras de la época. Sin embargo, muchos ingleses creían que Chamonix era un lugar de Suiza, tal era la identificación de los Alpes con la Confederación para el turista británico. No hay que olvidar que el territorio de Saboya, en cuyos macizos habría de desarrollarse la mayoría de las grandes estaciones francesas, no se incorporó al Estado francés hasta mediados del diecinueve.

La parte oriental de los Alpes no se encontraba tan desarrollada. El Tirol y el Tirol del Sur formaban parte del vasto imperio austro-húngaro. Bózen y Meran (después Bolzano y Merano) constituían incipientes centros de un turismo circunscrito a los súbditos del Imperio y a sus vecinos los alemanes. Después de la guerra de 1914 y la desmembración de ambos imperios centrales, el Tirol del Sur se anexionó al Reino de Italia.

Hasta la primera guerra mundial, el esquí se mantuvo como un entretenimiento más de las vacaciones de invierno, junto con el patinaje sobre hielo y sus derivados, con los trineos y deslizadores. No destacó como deporte especial, pero el número de adeptos a su práctica fue aumentando, a pesar de las dificultades que encontraba el uso de esquíes noruegos en los Alpes, puestas de relieve por Zdarsky. Al extenderse la práctica del esquí, las fracciones alpinas de los distintos ejércitos decidieron casi simultáneamente preparar cuerpos especializados de montaña provistos de esquíes. Algunos regimientos y determinados lugares como Briançon, Montgenève, La Sauze d'Oulx, etc., dispusieron entonces de entrenadores noruegos. En 1908, bajo el impulso del Dr. Payot, principal introductor del esquí en la zona de Chamonix, se celebró allí la primera confrontación internacional organizada, con una participación mayoritariamente militar.

### **Nace el esquí alpino**

Arnold, el hijo de Henry Lunn, se fue interesando y metiendo en la empresa de su padre, la organizadora del transporte de los ingleses a los Alpes suizos. Arnold intuyó las posibilidades de desarrollo y de divulgación que la práctica del esquí en los Alpes podía tener en el futuro. Se interesó por el perfeccionamiento del esquí de descenso, introduciendo el aspecto competitivo. Este es un aspecto fundamental en la educación británica, en la que se organizan numerosos juegos que resultan en grupos de ganadores y perdedores. La competición podía hacer prosperar rápidamente la técnica del descenso y Arnold Lunn se dedicó a organizarla. En 1911 preparó por primera vez una



**HIER ...**

# **CHAMONIX**

## **MONT-BLANC**



**SPORTS D'HIVER**  
**CONCOURS**  
**SKI-LUGE-PATIN-**  
**BOBSLEIGH**

**TRAINS EXPRESS** AVEC VOITURES DIRECTES  
DE PARIS ET GENÈVE



Estampa del esquí en los años treinta en Wengen (Suiza).

Los II Juegos Olímpicos de Invierno en St. Moritz.



competición de descenso en Montana, en el cantón de Valais, a la que denominó prueba *Robert of Kandahar* en honor de un mariscal inglés distinguido por sus acciones en la India. Los participantes en el descenso tuvieron que subir el día anterior hasta el refugio de Wildstrubel, ya que no existía entonces sistema mecánico alguno de remonte para poder lanzarse por la mañana. El recorrido del descenso era libre, sin más puntos fijos que el refugio, del que salieron todos a la vez. Y la meta en la estación de Montana, señalada por una bandera. Cada participante bajó por donde pudo y quiso y el ganador empleó una hora para el recorrido.

### Hacia un deporte olímpico

Después de la primera guerra mundial, la técnica del esquí iba avanzando y Arnold Lunn maduraba las reglas de las futuras competiciones de descenso. En 1922 inventó y celebró la primera prueba de *slalom* en Mürren, Suiza, ante el asombro de los escandinavos por la evolución que los «advenedizos ingleses» habían dado a su deporte. En la región de Arlberg, en Austria, las enseñanzas de Mathias Zdarsky daban fruto. Hannes Schneider, discípulo de aquél, consiguió elaborar el *método del Arlberg* para deslizarse con facilidad y seguridad por empinadas pendientes, es decir, para la práctica del *esquí alpino*.

El año 24 fue determinante en muchos aspectos para el futuro del deporte de nieve. En él se celebró la Semana de los Deportes de Invierno de Chamonix, posteriormente considerada como los primeros Juegos Olímpicos de Invierno. En Chamonix, las pruebas incluyeron solamente especialidades nórdicas, de fondo y saltos. No se admitió el descenso ni el slalom. Sin embargo, en Grindelwald y Mürren se celebraron las primeras competiciones combinadas, y en Davos, el primer Parsenn Derby de descenso en las laderas de la montaña Parsenn. Los ingleses fundaron el *Kandahar Ski Club* en Mürren y el *Downhill Only Club* en Wengen. El mismo año se creó la Federación Internacional de Esquí, FIS.

Obtener el reconocimiento oficial de las competiciones alpinas era el objetivo de Arnold Lunn. Empeño nada fácil porque los escandinavos dominaban la federación y el mundo del esquí; estaban predisuestos contra las pruebas alpinas que venían a ocupar el lugar de las pruebas nórdicas, y pensaban, con razón, que aquéllas habrían de relegar lo que consideraban como su patrimonio deportivo. Lunn consiguió su objetivo y el esquí alpino fue reconocido por la Federación en 1930. Las pruebas alpinas adquirieron después categoría olímpica en los Juegos de 1936 de Garmisch-Partenkirchen, Alemania.

El creador de la escuela del Arlberg, Hannes Schneider, y Arnold Lunn, se encontraron durante el invierno del año 27 trabando buena amistad, fruto de la cual surgió la organización de la prueba combinada llamada *Arlberg-Kandahar*, destinada a ser un acontecimiento clásico. Su primera celebración tuvo lugar en Sankt Anton, en el Arlberg, en marzo de 1928, y en cierto modo señala la mayoría de edad internacional del esquí alpino.

La progresiva importancia del esquí no supuso en los años veinte cambios en el concepto de las vacaciones de invierno. Los clubs de esquiadores florecen a lo largo de la década, en su mayoría de deportistas ingleses y algunos de otras naciones alpinas. Los segundos Juegos Olímpicos de Invierno se celebraron en St. Moritz el año 28 y la máxima atracción fue, todavía, el patinaje sobre hielo.

Las enseñanzas del método Arlberg por la escuela de Hannes Schneider tuvieron amplio eco. La publicación de un libro y luego, en 1926, de una película, titulados *Las maravillas del esquí* atrajeron a numerosos aficionados a esta región, predominando lógicamente los de nacionalidad alemana, vecinos física y culturalmente de la montaña austríaca. Así empezaron a tomar una categoría internacional los lugares del Arlberg y el Tirol austríaco: Sankt Anton, Kitzbühel, Innsbruck.



TROYER

*Semana de competiciones de esquí alpino en el Tirol. Cartel de 1933.*

### **Años 30: la consagración del esquí alpino y de la temporada invernal**

Al final de esta década, y en puertas de la segunda guerra, el esquí alpino se ha vuelto el principal atractivo de las vacaciones en la nieve. Aumenta el número de turistas, y de ellos la mayoría son adeptos al descenso y al slalom. Las especialidades nórdicas y el patinaje pasan a un segundo plano. Las previsiones de Arnold Lunn se cumplen: el esquí alpino se torna olímpico y con ello su publicidad es mayor.

El auge del llamado deporte blanco requiere novedades que se van instalando en las localidades alpinas: aparece una primera generación de profesores austríacos y de otros países formados en la escuela del Arlberg que se distribuye por los distintos centros del turismo invernal. Algunos, como el francés Emile Allais, desarrollaron después métodos propios.

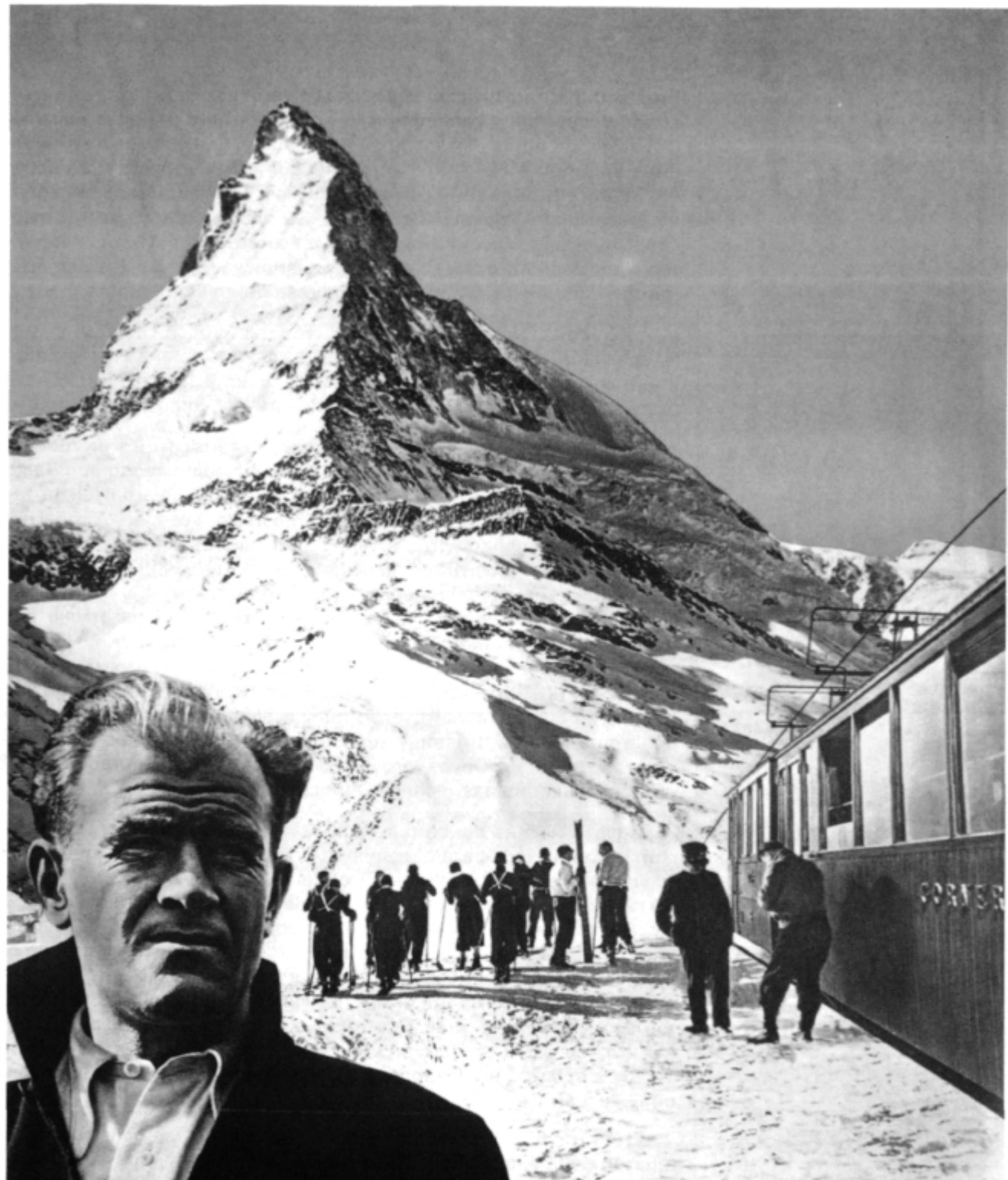
Las federaciones se multiplican. La federación francesa, fundada en el año 24, tenía unos cinco mil federados al año siguiente y diez veces más en la temporada anterior a la segunda guerra. Tal incremento significa mayor número de esquiadores, mayor velocidad, recorridos más largos, competiciones más frecuentes. Aumenta el espíritu deportivo, la demanda de preparación física. El deporte de invierno se vuelve un fenómeno sociológico de importancia, aunque todavía limitado a las clases acomodadas.

Los progresos en la práctica se acompañan de una rápida mejora del material; el diseño evoluciona rápidamente para conseguir mejores fijaciones, tablas, bastones y demás. En los Juegos de Garmisch aparecen los esquís de cantos metálicos. Algunas estadísticas señalan la diferencia entre la década de los veinte y la siguiente, en la que ya la temporada invernal adquiere carta de naturaleza. En el Tirol austríaco las pernoctaciones pasaron de 1.538.000 en 1925 a 2.139.000 en 1936. El porcentaje de las mismas da en 1925 un 14 por 100 de pernoctaciones invernales, mientras que en 1936 esta cifra ha pasado a un 24 por 100. La duración media de la estancia, que era de 2,5 días en invierno y 3,8 días en verano, se convirtió, en 1936, en estancias similares de 4,8 y 4,9 días en invierno y en verano. En las estadísticas austríacas de 1936 se observa que aquellos lugares que disfrutaban de buena innivación, pendientes suaves, acceso por ferrocarril y disponían de un teleférico, superaban netamente la media de frecuentación regional: Sankt Anton en un 74 por 100, Kitzbühel en un 51 por 100, Innsbruck en un 31 por 100. Era evidente que los medios de acceso a las pistas se habían vuelto decisivos para el futuro de los lugares que se estaban consolidando como estaciones de invierno.

#### **Los medios de remonte mecánicos**

Los primeros en utilizarse fueron transportes concebidos para el acceso turístico a lugares con amplias panorámicas; en general se trataba de ferrocarriles de cremallera ya existentes, funiculares y teleféricos. Los primeros telesquíes, remonte versátil, ligero y exclusivamente apto para esquiadores, comienzan a aparecer de un modo





**MATT**

**RIFFELBODEN**  
**1600-2400 M**

A. HUBER & CO.  
Schweizerische  
S.A. S. 1900  
S.A. S. 1900  
S.A. S. 1900

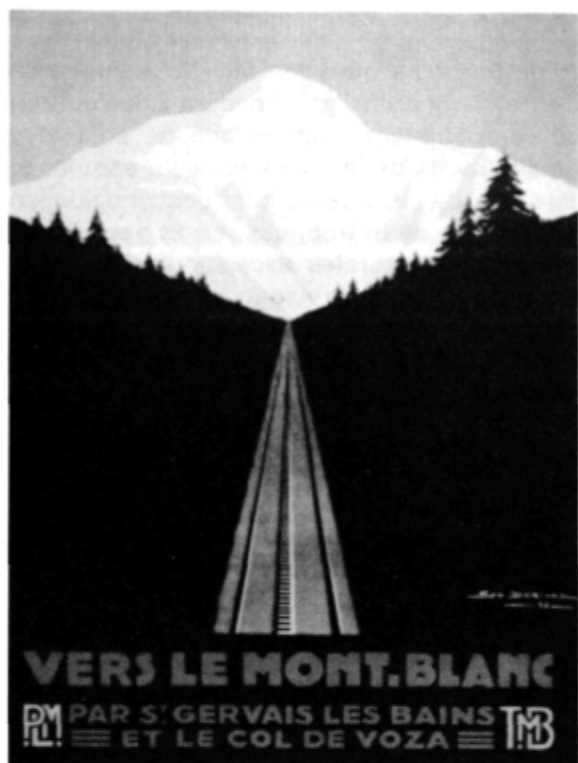
muy rudimentario hacia 1932. Probablemente, uno de los primeros sería el que un joven ingeniero suizo, Gerhard Mueller instaló en Davos empleando piezas de motocicleta y una soga, construyendo inmediatamente Hans Bon otro telesquí entre Suvretta y Salastrans en St. Moritz. En 1934, en Alpe d'Huez, Francia, Jean Pomagalski, empresario de la construcción en Grenoble y aficionado al esquí, construye un telesquí. Dos años más tarde, en 1936, inventa el telesquí desembragable; serán los antecesores de los conocidos «pomas» actuales y origen de la empresa del mismo nombre.

La instalación de los primeros remontes mecánicos va a suponer la aparición de un soporte industrial, medios financieros y conocimientos técnicos, desbordando paulatinamente la organización de la práctica del esquí a través de clubs deportivos, como era habitual.

Suiza disponía ya de una amplia red de ferrocarriles de montaña, obras maestras de ingeniería que incluso hoy día causan admiración, como el ferrocarril de la Jungfrau; la apertura invernal en la temprana temporada de 1909-10 del recorrido Wengen-Wengernalp-Kleine Scheidegg, convirtió a Wengen en una estación de invierno. O el caso del ferrocarril de acceso a Zermatt (BVZ), inaugurado en 1891, que prestó servicio invernal por primera vez el año 1929 coincidiendo con su electrificación, haciendo posible el desarrollo de la temporada invernal iniciada en 1927 exclusivamente por el Hotel Victoria. Como consecuencia, los esquiadores pudieron utilizar el ferrocarril Zermatt-Gornergrat, inaugurado en 1898 como atracción veraniega. También se construyeron nuevos sistemas de transporte con la doble finalidad de turismo y servicio a esquiadores, como el funicular de la Parsenn, en Davos, proyectado en 1926 e inaugurado en 1931 y casi por las mismas fechas el funicular de Corviglia en St. Moritz.

Austria, y más concretamente el Tirol, era pionera en la instalación de teleféricos para el transporte de personas. Las primeras realizaciones tuvieron lugar en el Tirol del Sur: en Bözen, 1908, y Meran, 1912, gracias a la puesta a punto del sistema Bleichert-Zuegg. En 1928 entra en funcionamiento en Kitzbühel el teleférico de Hahnenkamm que facilitaría dos años después la celebración de la prueba clásica combinada alpina del mismo nombre, y casi simultáneamente, en los alrededores de Innsbruck, los de Patscherkofel (Iglis) y Nordketten (Hungerburg). El déficit que acarrea rápidamente la explotación de algunos de estos teleféricos y la depresión económica paralizan proyectos similares, no llevándose a cabo hasta 1937 el antiguo proyecto de Galzig en St. Anton.

En Francia, los primeros remontes mecánicos se construyeron en lugares de la Alta Saboya frecuentados en invierno, que disponían de importante infraestructura hotelera. Chamonix, convertida a raíz de los Juegos Olímpicos de Invierno de 1924 en una afamada estación invernal, se equipaba en 1928 con el teleférico de Brevent. En la próxima localidad de St. Gervais, el ferrocarril del Mont-Blanc (TMB), concluido en 1912, se empleaba hacia 1930, durante el invierno, para la práctica del esquí en el Col de Voza. Sin embargo, fue Megève el primer lugar de los Alpes franceses donde se construyeron grandes remontes mecánicos con la finalidad prioritaria de facilitar la práctica del esquí. En 1933 quedaba inaugurado el teleférico de



*El ferrocarril turístico del Mont Blanc y su utilización invernal en los años treinta.*



Rochebrune y seguidamente, un año después, el del Mont d'Arbois. El desarrollo de Megeve, directamente impulsado por la Baronesa Rotschild, quien en 1916, necesitando reposo y clima de montaña, y sin querer salir de Francia, en guerra entonces, eligió esta población como lugar perfecto donde instalarse, fomentó la construcción del Hotel Mont d'Arbois y atrajo a su alrededor a la alta sociedad francesa, que a partir de entonces frecuentaría intensamente Megève durante el invierno. La enseñanza del esquí fue organizada en una primera etapa por monitores austríacos como Kurt Reinl, del selecto Ski-Club de París.

Durante los años treinta, y con carácter excepcional, aparece en el Pirineo Central francés un polo de atracción internacional tanto de verano como de invierno: Superbagnères, muy próximo a la frontera española de Benasque (Huesca). Este lugar, inicialmente dedicado a pastos de verano a 1.800 metros de altitud, había quedado unido en 1912 con la prestigiosa población balnearia de Bagnères de Luchon (altitud 600 metros), mediante un ferrocarril de cremallera, cuyo trayecto duraba unos 45 minutos. En 1922, tras el retraso ocasionado por la primera guerra mundial, se finaliza un magnífico Gran Hotel adosado a la estación superior, que durante el período entre guerras será el «Non Plus Ultra» de la hotelería francesa de montaña —300 huéspedes para 150 empleados—. El concepto innovador de Hotel como «cru-cero» anclado en extensos campos nevados será el anticipo de futuras realizaciones francesas, aunque en Suiza ya existían algunas instalaciones de este tipo emplazadas en estaciones superiores de ferrocarriles de cremallera, como el hotel de la Kleine-Scheidegg en la Jungfrau o el Gornergrat-Kulm en el valle de Zermatt.

### Las nuevas estaciones de los 30

En 1929, un empresario de París, Jacques Moufflier, a la vuelta de unas vacaciones de esquí en el Tirol austríaco, acude a una reunión con un médico quien, tras reprocharle el mal estado de su piel y tacharle de «snob» por seguir la moda de la época yendo a esquiar al Tirol, le informa de la existencia de un pueblo casi desconocido en Saboya: Val d'Isère, a 1.850 metros de altitud, casi en el nacimiento del río Isère, con unas condiciones naturales excepcionales para la práctica del esquí. Presionado por su mujer visitan el lugar, carente en aquella época de carretera de acceso desde Tignes, y comprueban las virtudes y grandiosidad del valle que enmarca un pequeño pueblo con algunos no menos pequeños hoteles que abrían sólo en verano para albergar a botánicos e intelectuales en busca de soledad y aislamiento.

Semejante «descubrimiento» casi imposible en Suiza o Austria por lo poblado de sus montañas, era posible en Saboya, precisamente a causa de su despoblación y carencia de comunicaciones.

Entusiasmado con la idea de crear una gran estación de esquí en su país, y contando con la colaboración del alcalde, hace instalar un pequeño y rudimentario telesquí, adquirido junto con un amigo arquitecto. Sumándose a esta iniciativa, Charles Diebold crea una escuela de esquí con tres monitores austríacos. La reputación invernal de Val d'Isère empieza ya a difundirse. Jacques Moufflier decide emprender la realización de un sistema de remontes y para ello funda la sociedad que hoy día sigue ocupándose del mismo menester (STVI). Tiene la previsión de elaborar un Plan de Ordenación, 1937-1940, para evitar la especulación y destrozo del pueblo, pero no adquiere la propiedad de los terrenos ni su control.

En 1937, gracias a sus gestiones y al apoyo del entonces presidente del Consejo General de Saboya, a la vez secretario de Estado en el Ministerio de Obras Públicas, Antoine Borrel, se inaugura la carretera, una de las más elevadas de los Alpes. A través de Val d'Isère conduce al Col del Iseran (2.764 metros), haciendo posible no sólo el acceso rodado invernal hasta Val d'Isère sino facilitando la práctica del esquí durante el verano en el Glaciar de Pisailles, inmediato al Col del Iseran, accesible con automóvil, circunstancia excepcional incluso actualmente. En 1937 se celebra en este lugar un primer concurso de esquí de verano, si bien ya existía algún otro precedente, como el Concurso Internacional de Verano de 1921, que tuvo lugar en el Paso Teódulo, entre Zermatt y Breuil, hoy Cervinia. En 1938 se realiza la construcción del teleférico de Solaise, pero el comienzo de la segunda guerra mundial retrasa su puesta en servicio hasta 1942.

A finales de la década, Emile Allais y otros profesores franceses maduran una técnica de esquí nacional cuyos cimientos están indudablemente en las enseñanzas del Arlberg. Por esta razón, en diciembre de 1937, unos setenta esquiadores reunidos en el Col de Voza en torno a Gignoux y Allais, crean el «Ski Français» por oposición a los austríacos que actuaban de monitores en Francia. De esta reunión salen nueve monitores. Serán los difusores de las técnicas





*Cervinia resalta la facilidad de ascensión a pistas por medio del telecabina. Cartel de 1937.*



*El Valle de Aosta promociona conjuntamente sus estaciones.*

del esquí al modo francés, vislumbrando la estrecha relación entre la enseñanza de este deporte y el turismo invernal.

Se van a iniciar, también en esta época, los primeros balbuceos franceses en la construcción de estaciones en emplazamientos separados de poblaciones existentes, a mayor altura para garantizar la innivación, si bien su incipiente desarrollo quedará interrumpido por la segunda guerra mundial, no reanudándose hasta la posguerra. Carentes de concepción unitaria y de planeamiento, se realizaba una parcelación en torno a una carretera construida, a veces, por el Ayuntamiento o el Departamento, dejando a la iniciativa privada edificar a su conveniencia y realizar los primeros remotes. De este modo nació, entre otras, Alpe d'Huez, en el Departamento de Isère, ocupando unas extensas praderas superiores al pueblo de Huez, impulsada sin cohesión por empresarios de la cercana ciudad de Grenoble aficionados al esquí: entre ellos Jean Pomagalsky, futuro gran constructor mundial de remotes mecánicos.

El caso de Meribel, en Saboya, es diferente. El lugar a 1.500 metros, perteneciente al municipio de Les Allues pero separado del pueblo, se encontraba en La Tarentaise-Los Tres Valles, alejado de los grandes núcleos de población. Sus aptitudes para la práctica del esquí alpino eran ya conocidas por los ingleses desde que en 1925 una expedición investigó el área y sus posibilidades fueron valoradas por el conocimiento de Arnold Lunn.

Promocionada a su vez en 1939 por el coronel inglés Peter Lindsay, se planteó aquí por primera vez el desarrollo de una estación de esquí como operación inmobiliaria a gran escala. A ello se prestaba su emplazamiento, pues, como sucedería en las siguientes generaciones de estaciones de la Tarentaise, los pastos de altura pertenecían en general a pocos propietarios o eran comunales, lo cual facilitó

taba enormemente su gestión, contrariamente a lo que sucedía en las estaciones de esquí junto a pueblos tradicionales, principalmente en la Alta Saboya, con difícil gestión y ampliación debido al fraccionamiento catastral del territorio.

Con este objetivo se fundó una Sociedad Inmobiliaria, que ya en la posguerra, tras adquirir los terrenos necesarios, realiza un Plan de Ordenación que, si bien adolecía de carencia de funcionalidad en cuanto a la circulación de esquiadores, tuvo la virtud de mantener las características arquitectónicas de las edificaciones rurales de Saboya, pero con mayor volumen. La vinculación de uno de los arquitectos redactores del Plan, Christian Durupt, a la estación hasta nuestros días ha influido notablemente en esta uniformidad.

En Italia, la década de los treinta ofrece diversas circunstancias en cuanto al desarrollo del esquí y las vacaciones invernales en los Alpes. La zona oriental, en gran parte formada por el Tirol del Sur, incorporado a Italia al terminar la primera guerra mundial, atraviesa unas circunstancias poco propicias para la canalización del turismo internacional hacia estos lugares, lo que no impide que la práctica del esquí sea cada vez más habitual, construyéndose en 1935 el teleférico de Alpe di Siusi en Val Gardena.

En los Alpes Occidentales, el Valle de Aosta, región en la que se produce la conjunción de Francia, Suiza e Italia, dispone a finales de la década, gracias al mecenazgo de Adriano Olivetti, de un importante avance teórico: el Plan Regulador del Valle de Aosta. Por primera vez en los Alpes se contempla a nivel regional una ordenación global en la que se considera el desarrollo de nuevas estaciones de esquí y su vinculación con la conservación de la naturaleza, la agricultura y la industria. En su redacción colaboraron nueve prestigiosos técnicos, entre ellos tres equipos de arquitectos elaboraron los estudios correspondientes a futuras estaciones de esquí: Estación de Courmayeur, por Figini y Pollini; Estación de Breuil-Cervinia, por Belgiojoso y Bottoni, y Estación de Pila por Banfi, Peresutti y Rogers. Desgraciadamente, este instrumento teórico no fue llevado a la práctica.

Dentro del mismo valle, en 1934, con la apertura de la carretera hasta Breuil, zonas de pastoreo de Valtournanche donde sólo existían bordas y algún hotel aislado que abría durante el verano, comienza el desarrollo de la Estación de Cervinia. En 1936, el Conde Lora Totino y el Conde Ribetti promueven la construcción del teleférico (funivia) entre Breuil y Plan Maison, que en 1939 se prolonga hasta el Plateau Rosá, a 3.480 metros de altitud, en la frontera con Zermatt, abriendo un amplio campo de posibilidades a los esquiadores durante todo el año, incluido el verano. Finalizada la guerra comenzará una época de gran desarrollo en Cervinia.

En un lugar del Piamonte denominado Sestriere, la empresa automovilística FIAT lleva a cabo una aportación revolucionaria para el desarrollo del turismo invernal, enmarcada en el cuadro de realizaciones espectaculares que promueve el régimen de Mussolini. A comienzos de los treinta va a entrar en producción el FIAT «Balilla», primer automóvil popular europeo, y el senador Giovanni Agnelli, máximo gestor de la empresa, intuye el desarrollo del ocio y deporte de masas ligado a la difusión de la motorización, por lo que decide



La estación de Sestriere en 1936.

aplicar los procesos de industrialización al deporte del esquí que de una manera incipiente y poco coherente se estaban introduciendo en las estaciones existentes por el desarrollo de los sistemas de remontes. Agnelli elabora un concepto global, unitario y coherente de lo que debe ser una estación creada con la finalidad primaria de facilitar la práctica masiva del esquí alpino. Sus avanzadas ideas se anticipaban en treinta años al futuro del esquí y a las estaciones francesas de nueva creación de los años sesenta. Junto con Virginia Agnelli selecciona el lugar, un collado a unos 2.000 metros de altitud con innivación garantizada, por donde discurría una carretera secundaria. Allí el antiguo albergue Possetto permanecía abierto durante el invierno desde 1924; era utilizado por esquiadores de Turín. Agnelli ordena al equipo técnico de la FIAT, y en especial a los ingenieros Alfredo Poletti y Bonadé Bottino, la compra de todos los terrenos y la realización de los proyectos.

En 1931 se inicia la construcción del Funivía (teleférico) Alpette-Sises, que entra en servicio al año siguiente, junto con algunas dotaciones. En 1936, la estación de Sestriere disponía ya de tres teleféricos, número muy importante en esta época; dos hoteles, uno de ellos, el «Príncipe de Piamonte», de gran lujo y algo apartado, el otro, en forma de torre, próximo a la central de remontes, y dos albergues, uno de los cuales ocupaba la segunda de las conocidas torres de Sestriere. Además se construyeron una galería comercial, escuelas y restaurantes. Para no dejar cabos sueltos en cuanto a la planificación integral de la estación, el Gobierno trasladó la sede del Ayuntamiento

de Champlas du Col, término al que pertenecían los terrenos, a Sestriere, adoptando esta nueva denominación.

### Epílogo

Al finalizar la década de los treinta, en vísperas del segundo conflicto internacional, ya están maduros casi todos los elementos que hoy configuran las estaciones. Una vez recuperada la economía, tras la crisis del 29, industriales, deportistas y hoteleros de alta montaña constituyen un importante sector de la economía turística alpina. Pero, salvo en Suiza, donde proseguirá la evolución, tendrán que esperar a la posguerra de los 50 para reemprender sus ilusiones.



*La mujer moderna ante el deporte.  
La esperanza en el futuro.*