

# Esquí en los Pirineos. Historia para un futuro sin fronteras (I)

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

## ***Vacaciones de invierno en la Montaña***

En la segunda mitad del siglo XIX la conjunción de intereses entre hoteleros, principalmente suizos, deseosos de rentabilizar la explotación de sus prestigiosas instalaciones en los Alpes, hasta entonces con una ocupación casi exclusivamente estival, unida a la actividad de emprendedoras organizaciones inglesas de viajes, como la creada por Henry Lunn, fomentó el nacimiento de una nueva corriente turística, las vacaciones de invierno en la montaña, en la que no fueron ajenos los intereses de las más importantes compañías de ferrocarriles del continente, en aquella época privadas y en lucha por su rentabilidad.

Los principales entretenimientos de estas vacaciones, entre los que inicialmente el esquí, importado de Noruega, no era el más importante, precisaban ineludiblemente de la permanencia de la nieve en el entorno inmediato de las poblaciones existentes y sus hoteles, lo cual inicialmente limitó los lugares de vacaciones invernales al arco septentrional alpino comprendido entre la alta Saboya francesa, Mègeve y Chamonix, Suiza y finalmente el Tirol. Mayores facilidades de acceso, principalmente ferroviario y un prestigioso nivel de calidad en los servicios hoteleros canalizaron desde un principio las más importantes corrientes turísticas, esencialmente las inglesas, hacia Suiza y Chamonix.

## ***Orígenes del esquí***

A finales del siglo XIX, el mundo europeo concedía 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.

(\*) Arquitectos.  
(\*\*) Interiorista y Relaciones Públicas.

Uno de ellos fue Fridjof Nansen. En el año 88 consiguió atravesar Groenlandia utilizando esquíes. 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 esquíes a las exposiciones universales tan en boga durante el final del siglo XIX. El eco publicitario hizo del esquí una atractiva aventura y parece comprobado que todos los pioneros del esquí habían leído el libro de Nansen.

La difusión del esquí engranó a la perfección en los lugares ya frecuentados de vacaciones de invierno en la montaña, donde paulatina en un principio y rápidamente después fue desplazando a los restantes entretenimientos invernales. En diversos lugares aptos para la práctica del esquí pero que no reunían en la época las condiciones necesarias para acoger un movimiento turístico de vacaciones invernales, la difusión del esquí revistió inicialmente caracteres de fenómeno deportivo que se fue tornando turístico en la medida que evolucionaron los parámetros iniciales de accesibilidad, alojamientos y visitantes.

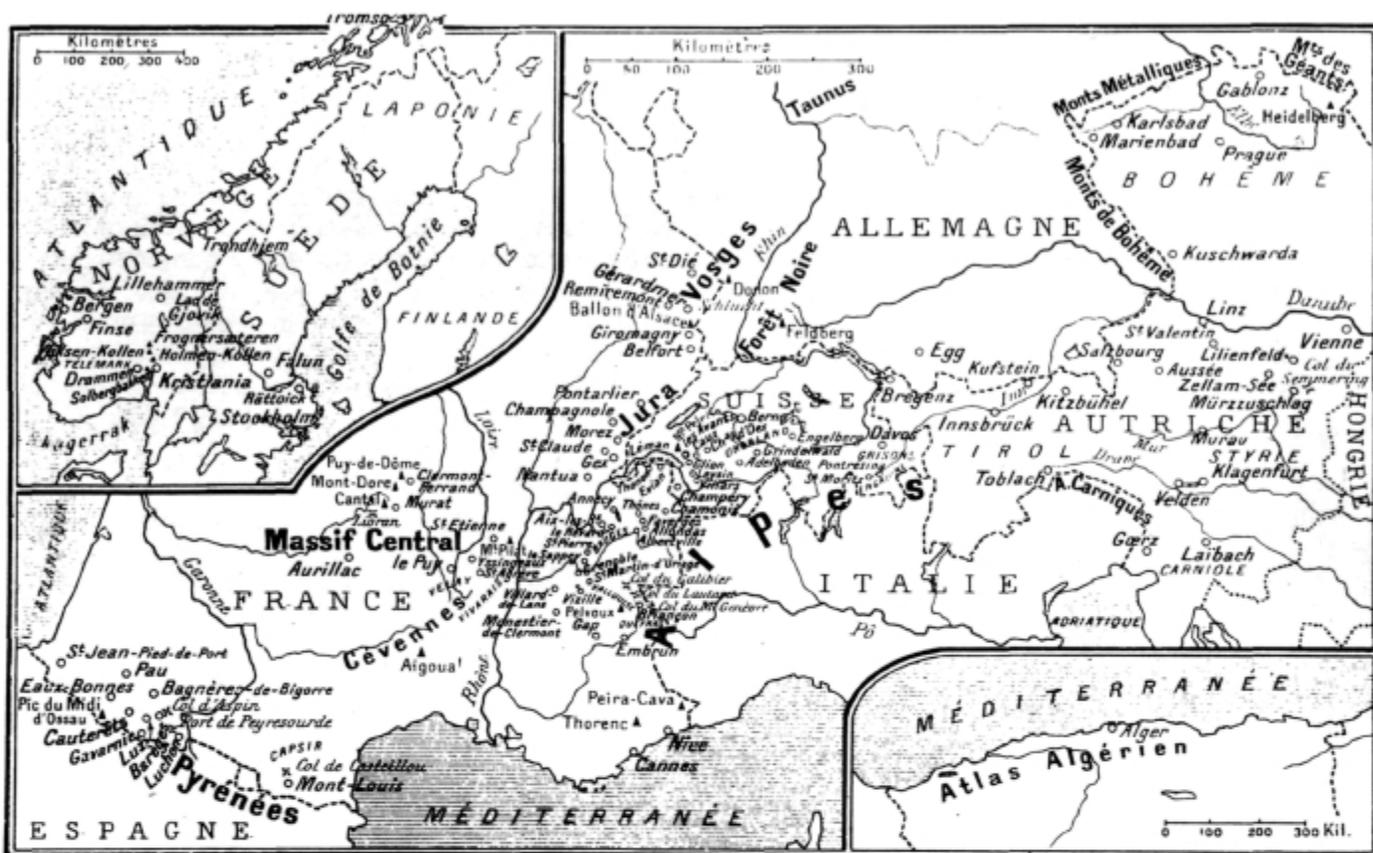
### ***El esquí llega a los Pirineos***

En el comienzo del siglo XX pocos lugares de los Pirineos reunían características para atraer una clientela de vacaciones invernales, solamente en un reducido grupo de prestigiosas localidades balnearias francesas emplazadas en el interior de la cadena montañosa se daba la conjunción de circunstancias necesarias de existencia de una hotelería de calidad próxima a los campos nevados con una cierta facilidad de acceso, principalmente ferroviario. Sobradamente conocidas como estaciones balnearias de verano, Eaux-Bonnes, inmediata a la actual estación de Gourette, Cauterets, Barèges y Luchon, se presentaban como lugares de destino de un incipiente turismo invernal. Notablemente Luchon, con acceso directo por ferrocarril desde el año 1873.

Andorra y el Pirineo español eran difícilmente accesibles al discurrir los ejes ferroviarios internacionales por ambos extremos de la cadena. La línea transversal Zaragoza-Barcelona por Lérida finalizada en 1861 disponía de la estación más próxima en Monzón (Huesca), pero en general no había una comunicación adecuada entre la red ferroviaria y las localidades interiores del Pirineo. Entre los años 1880-1890 se intentó llevar a cabo un ferrocarril de Los Alfaques a Francia atravesando el Pirineo en su parte central por Benasque (Huesca), pero esta idea no fructificó.

René Auscher publica unos años después, en 1912, el mapa titulado «Principales centros de deportes de invierno», en aquel momento. Se reseñan lugares de toda Europa en todos los macizos, e inclusive de Argelia, pero Andorra y el Pirineo español quedan libres de toda referencia.

En los Pirineos franceses el esquí se propaga casi tan deprisa como en los Alpes. En 1903 Louis Falisse y Henry Sallenave, de Pau, efectúan sus primeros intentos en el Valle de Ossau, tras conocer las



Mapa de los principales centros de deporte de nieve publicado en 1912 por René Auscher.

pruebas que había efectuado el doctor Payot en Chamonix con unos esquís importados de Noruega. Rápidamente son imitados por sus amigos, el tolosano Aubry, L. Robach, Heid y otros más que constituyeron el núcleo del primer club de esquí pirenaico, fundado ese mismo año. Falisse que es en cierto modo el padre del esquí pirenaico instalará posteriormente en 1912 la primera fábrica de esquís utilizando madera de fresno. Del éxito del intento da fe el que este grupo de amigos asciende por primera vez el Aneto con esquís el 4 de abril de 1904.

El esquí pirenaico queda reconocido oficialmente cuando el Club Alpino Francés, que había organizado el histórico Concurso Internacional de 1908 en Chamonix con la colaboración del doctor Payot, decide celebrar su cuarto Concurso Internacional el año 1910 en Caunterets. Previamente uno de los pioneros del esquí suizo, Christof Iselin de Glaris, participa en el Concurso de 1908 en Gourette. Eaux-Bonnes.

### El caso de Luchon

El Barón d'Etigny durante el siglo XVIII renueva y embellece totalmente las termas y el aspecto urbano de la ciudad que desde 1830 se convierte en lugar visitado por aristócratas, literatos y artistas.

La llegada del ferrocarril en 1873 supone para Luchon un espec-

tacular aumento en el número de visitantes; de los aproximadamente 9.000 que acudieron durante los años 1862-73 utilizando la diligencia de enlace con la estación de ferrocarril más próxima de Montrejeau se pasa a 36.111 durante el verano de 1891, colocando a Luchon en segundo puesto entre las estaciones francesas termales después de Vichy.

Los activos promotores y hoteleros locales deseosos de mantener su prestigio frente a las afamadas localidades suizas de montaña comienzan a barajar diversas posibilidades de equipar la región con un ferrocarril de montaña que facilitase el acceso y contemplación de los grandiosos panoramas circundantes, singularmente el macizo de La Maladeta y el Aneto, punto culminante de la cadena. En primer lugar se investiga la posibilidad de construir un ferrocarril de cremallera hacia el Hospice de France en el camino hacia España por el Puerto de Benasque, finalizando en las proximidades del Estanque de las Garzas en el enclave aranés de la Entecada, belvedere al que los excursionistas de la época acudían a caballo.

La gran idea tarda en fructificar pero entretanto llevan a cabo un proyecto más modesto que inauguran el 14 de julio de 1894. Se trata de un pequeño funicular que permite ascender salvando 150 metros de desnivel, desde el céntrico Parque de Quinconces al lugar de la Chaumière, a unos 800 metros de altitud, donde existía un excelente restaurante. Puede considerarse como el primer ferrocarril de montaña en los Pirineos, que a partir de 1908 va a prestar un servicio invernal como medio de remonte de los primeros esquiadores que se arriesgaban en la pista creada por M. Bauzil en la zona del Bosquet. Es ésta una iniciativa muy semejante a las que se ponían en marcha en aquella época en Suiza, recordemos que Wengen comenzó su andadura como estación invernal en 1909 al prestar servicio a los esquiadores el ferrocarril de la Jungfrau entre Wengen y Wengernalp.

Ludovic Dardenne, gran luchonés, presidente del Sindicato de Iniciativas, después de haberse informado de las más recientes realizaciones suizas en cuanto a ferrocarriles de montaña y la evolución del turismo invernal en los Alpes, llega a la conclusión de que resulta esencial para la ciudad la transformación del próximo altiplano de Superbagnères en una estación de deportes de invierno complementaria de la estación balnearia de verano de Bagnères de Luchon y se vuelve ardiente defensor de una vía férrea como acceso.

Consigue formar un grupo financiero que también como en Suiza emana de una Compañía Ferroviaria, en este caso la Compagnie des Chemins de Fer du Midi, cuyo director de explotación era entonces el señor Jean-Paul, promotor de la tracción eléctrica. Concedor a fondo de los Pirineos, se había propuesto, aunque el turismo estaba en sus comienzos, crear estaciones de montaña al modo de Suiza y Austria. Tras haber creado Font-Romeu como estación de cura climática contra el asma en 1910, proyectaba tres grandes hoteles al modo de los Alpes en Bagnères de Bigorre, La Rhune y Luchon. A tal efecto Jean-Paul creó una sociedad específica: la «Société des Chemins de Fer et Hôtels de Montagne aux Pyrenees (CFHMP).»

Se estudiaron dos proyectos de acceso a Superbagnères con funicular o mediante un ferrocarril de cremallera, pero el casual incendio del Hôtel du Parc en las Allées d'Etigny, dejó libre un solar ideal

*Llegada de la «Cremallera» a Superbagnères el 17 de agosto de 1912.*



para la ubicación de la estación inferior de un ferrocarril de cremallera en pleno centro de la ciudad, por lo que se adoptó esta solución.

El 17 de agosto de 1912 se inauguraba oficialmente el «cremallera» de Superbagnères, empleando en el recorrido desde la ciudad a 683 m de altitud hasta los 1786 m de la estación superior, 45 minutos. Allí se dispuso provisionalmente un restaurante mientras se construía el Gran Hotel. Sin embargo éste no se terminaría hasta el 22 de julio de 1922 a causa de la Primera Guerra Mundial.

El Gran Hotel de Superbagnères fue durante el período entre guerras el más calificado exponente de la hotelería de montaña francesa. Con una capacidad para 300 privilegiados clientes, atendidos en sus menores deseos por más de 120 personas, contando con todo tipo de distracciones, fue frecuentado por una rica clientela. El concepto innovador de Hotel como «crucero» anclado en extensos campos nevados será el anticipo de futuras realizaciones francesas en otra escala.

Con la inauguración del Gran Hotel, Luchon-Superbagnères se colocó en primera fila entre las grandes estaciones de invierno europeas, codeándose con Chamonix, donde tendrían lugar los primeros Juegos Olímpicos de Invierno de 1925. El soporte logístico lo constituía la propia ciudad de Luchon con sus 100 hoteles, casino, balneario, además del Gran Hotel y un equipamiento nada desdeñable de trampolín para saltos de esquí, pista de patinaje y pista de «bobsleigh». Las suaves pistas de esquí que discurrían sobre las amplias praderas, desde las que se dominaba una espléndida panorámica tanto de la ciudad como del macizo de La Maladeta, presentaban la peculiaridad de iniciarse en descenso desde el lugar más alto, con la posibilidad de calzarse los esquíes a la puerta del Gran Hotel. Para el retorno se utilizaba generalmente la estación intermedia de Fontaine Broucas (altitud 1.655 m) punto de parada durante mucho tiempo de trenes «navette» para esquiadores. El desnivel recorrido, pequeño hoy día, no era desdeñable en una época en la que se iniciaban las técnicas del esquí de descenso.



*Pistas y Gran Hotel de Superbagnères.*

En 1923 se celebra el 12.º Campeonato Internacional de Esquí organizado por el CAF, será la segunda vez que se lleva a cabo en un escenario pirenaico. Seguirán toda suerte de competiciones habituales hasta la Segunda Guerra Mundial. En el campeonato celebrado en 1929 participará por primera vez una representación española, Pina de Madrid y Josep M.ª Guilera de Barcelona, compiten en Superbagnères con los ases del esquí europeo.

### ***El esquí en el Pirineo Español. Los comienzos***

1908. Albert Santamaría asiste como Delegado del Centro Excursionista de Cataluña al histórico Concurso Internacional de Deportes de Invierno que se celebra en Chamonix bajo el impulso entusiasta del legendario doctor Payot, médico de la localidad alpina que utilizaba los esquís tanto para la práctica deportiva como para su ejercicio profesional. A su vuelta, el relato de Santamaría acompañado de numerosas fotografías causa profunda impresión en los miembros del CEC que deciden crear una nueva sección de Deportes de Montaña, hecho que tiene lugar el 7 de agosto de 1908. El primer artículo de su reglamento dice: «El principal objetivo serán las ascensiones montañosas y la práctica y fomento de los deportes de invierno en nuestra tierra, empleando todos aquellos aparatos que como los esquís, "luges" y modernos "bobsleighs" faciliten las ascensiones y travesías de las montañas durante el invierno.»



EXPOSICIÓ

**75**

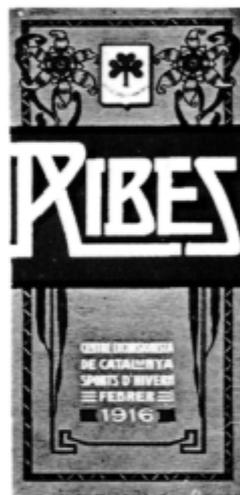
ANYS

D'ESPORTS DE NEU A CATALUNYA

1908-1983

CENTRE EXCURSIONISTA DE CATALUNYA  
Club Alpi Català

PALAU DE CONGRESSOS DE MONTJUIÇ (Barcelona) - 17 al 26 febrer de 1984



FEDERATION INTERNATIONALE DES SOCIETES PYRENEISTES

CAMPIONAT DE SPORTS D'HIVERN

IV CONCURS CATALA

RIBES PUIGCERDÀ

CENTRE EXCURSIONISTA DE CATALUNYA

La Sección, muy activa desde sus comienzos, efectúa un pedido completo de material de deportes de invierno a la casa Ataub de Zurich, que se recibe en diciembre. Ese mismo 25 de diciembre de 1908 organizan una excursión a Los Rasos de Peguera en las proximidades de Berga, donde proceden a estrenar el material de un modo autodidacta, iniciándose de este modo y en esta fecha la andadura del esquí por el Pirineo español. Poco después, en el extremo occidental de la cadena, los vascos de Tolosa forman un pequeño grupo con la misma finalidad animado por Irazusta y el noruego Haes, se trata del «Ski Club Tolosa» que comienza a practicar en la próxima sierra de Aralar.

El CEC será durante muchos años un inestimable protagonista de la difusión y práctica del esquí en el Pirineo, arrasando con su entusiasmo las dificultades de acceso entre Barcelona y los campos de nieve en un movimiento de carácter eminentemente más deportivo que turístico.

Los lugares seleccionados para la práctica de los deportes invernales fueron además de los Rasos de Peguera, la zona de Matagalls en el Montseny, muy próxima a Barcelona, pero con pocas garantías de adecuada innivación, Ribes de Freser y Camprodón, localidades de verano en la montaña. En Nuria, con su Santuario a gran altura pero con un penoso acceso a pie desde Ribes, se daba la circunstancia de que existiendo alojamiento, aunque muy deficiente, en el Santuario, se carecía de acceso, caso éste contrario a lo habitual. Finalmente el paraje de La Molina, que era simplemente una escala en el recorrido de la diligencia que unía Ripoll con Puigcerdá.

En 1911 el CEC organizó en Ribes una semana de deportes de invierno con un programa tan completo como el de otros campeonatos europeos, carreras de esquí, «luges», «bobsleigh», saltos y patinaje sobre una improvisada pista natural de hielo. El éxito fue grande pese a las dificultades de acceso, el ferrocarril sólo llegaba hasta Ripoll y en cuanto al alojamiento fue preciso convencer a los propietarios de las cuatro «fondas» existentes dedicadas a hospedar veraneantes para que se dotasen de mantas y estufas ya que no confiaban en estas innovaciones invernales.

El congreso de la «Federation International des Sociétés Pyreneistes» celebrado ese mismo año en Tolosa (Guipúzcoa) encomienda al CEC la celebración del Campeonato de Deportes de Invierno del año 1912. Estas pruebas, las primeras de carácter internacional en el Pirineo español, se celebran en febrero en Puigcerdá, La Molina y Ribes de Freser, aunque en esta última localidad hubo problemas inicialmente por falta de nieve.

Durante los siguientes años se siguen celebrando en Ribes concursos, siempre organizados por el CEC, y ante el éxito que suponen, el Ayuntamiento de Camprodón solicita al CEC poderles dar también acogida, celebrándose en ambas localidades de 1917 a 1920. Las afueras de Camprodón serán durante estos años escenario de espectaculares competiciones de «Ski-jöring».

El año 1919 se inaugura el tramo de ferrocarril Ripoll-Ribes. El Presidente de la Mancomunidad de Cataluña, Josep Puig i Cadafalch asiste a los concursos en Ribes. Esta facilidad de acceso supone a



*Albert Santamaria participando en los primeros cursos de Ski-jöring. 1917.*

su vez una mayor proximidad a Nuria si bien para acceder a ella, el recorrido desde Ribes debe seguirse haciendo con mochila y esquís al hombro. Los esquiadores, cada vez con mejor técnica, empiezan a preferir las pistas de Nuria donde si bien el clima es mucho más duro, la nieve es más abundante y segura y las pistas más amplias. Camprodón y Ribes van siendo cada vez menos frecuentados y el esquí va desplazando a los restantes deportes invernales que van también desapareciendo de los Campeonatos que a partir de 1921 pasan a celebrarse en Nuria, perdiéndose el carácter popular anterior.

Durante todos estos años en el resto de nuestro Pirineo no se produjo ninguna corriente similar a la fomentada por el CEC para conducir ciudadanos hacia las montañas atraídos por los deportes invernales y el esquí en especial. Sin embargo, por diversos caminos los habitantes de las aisladas poblaciones de montaña llegaron a tener conocimiento de la existencia del esquí.

En la parte occidental aragonesa de la cadena, el Valle de Tena colindante con el de Ossau, donde Falisse y Sallenave llevaron a cabo sus primeras tentativas, recibía en las vacaciones de Navidad del año 1912 la visita del sacerdote francés Loudovique Gourier que realizaba una excursión de esquí con un grupo de jóvenes estudiantes. Permanecen hospedados varios días en Casa Enrique de Sallent. Es



*Puente de Cremal, camino de Queralbs a Nuria. 1919.*

tal la admiración que despiertan en la población al deslizarse por la nieve que el Abate Gourier se ve obligado a regalar un par de esquís al hijo de su gran amigo sallentino don Antonio Fanlo, además del bastón utilizado como freno y ayuda en los virajes. Rápidamente servirán de modelo a los carpinteros de Sallent y en seguida gentes de Canfranc y Panticosa adquirirán las tablas.

Con motivo de la asistencia del señor Puig i Cadafalch a los concursos de Ribes de 1919 surgió la idea de popularizar el esquí en las comarcas catalanas con la finalidad social de su utilización como medio de transporte en lugares habitualmente incomunicados durante el invierno.

La sección de deportes del CEC recibe el encargo de organizar rápidamente una expedición al Valle de Arán subvencionada por la Mancomunidad de Cataluña, con el objeto de enseñar el esquí a los araneses, habitualmente incomunicados durante el invierno, excepto con Francia, hasta que se construyó el túnel de Viella.

Josep María Soler Coll, Pau Badía y Lluís Estasén fueron los encargados de llevar a cabo esta misión, comisionados además para hacer entrega a los pueblos del Valle de diez pares de esquís, cinco de bastones y cinco de raquetas, obsequio de la Mancomunidad de Cataluña.

La situación de las carreteras pirenaicas era en tal modo desastrosa y en particular la suspensión del servicio de autobuses de línea entre Tárrega y Sort que animan a los expedicionarios a emprender el viaje a pie y con esquíes desde Bagá el 26 de febrero de 1919. Tras un legendario recorrido de montaña por Bellver de Cerdanya, la Seu d'Urgell, Sant d'Joan de L'Erm, Llavorsí, Espot, Esterrí d'Aneu, llegan el 9 de marzo al puerto de la Bonaigua. Permanecen varios días en el Valle de Arán efectuando demostraciones sobre el empleo de los esquíes. Las primeras en el Pla de Beret donde acuden vivamente interesados vecinos de Montgarri, entonces habitado, habitualmente in-comunicados durante el invierno. También hacen demostraciones en Artiés y en unos prados situados entre Viella y Betren. Finalmente deciden abandonar el Valle en dirección a Benasque, ya en Aragón, atravesando la Artiga de Lin, llegando el 23 de marzo. Produce gran asombro en el pueblo la noticia de su aparición cruzando el Puerto desde el Valle de Arán y tras alojarse en casa de la Viuda de Sayó realizan una demostración a los benasqueses del empleo de los esquíes. Al día siguiente emprenden el regreso en dirección a Barbastro y Monzón donde toman el ferrocarril para Barcelona.

### ***Los orígenes de las primeras Estaciones españolas***

El paraje de La Molina era una escala en el camino de peaje de la diligencia que unía Ripoll con Puigcerdá. En 1912 debían celebrarse en este lugar parte de las pruebas internacionales del Campeonato de Deportes de Invierno organizado por el CEC en Ribes y Puigcerdá, concretamente una prueba de saltos de esquí en el Pla d'Anyella que hubo de suspenderse por mal tiempo; las pruebas de fondo se realizaron sobre la carretera que entonces se conocía como «nueva» de Puigcerdá.

El ferrocarril transpirenaico de Barcelona a Francia por Puigcerdá avanzó desde Ribes hasta las proximidades de La Molina y en el invierno de 1922 se organizaron los primeros trenes de esquiadores. Completado el trazado ferroviario hasta Puigcerdá en 1923, se organizó allí un apeadero junto al hostel y puesto de carabineros. Durante varios años fueron las únicas pistas de esquí accesibles por ferrocarril del Pirineo español hasta que se construyó el cremallera de Nuria. El descubrimiento de las magníficas pistas de Fontcanaleta, pieza clave de la futura estación, no llegó hasta el domingo 13 de enero de 1924, día en que Josep M.<sup>a</sup> Guilera y otros amigos del CEC decidieron dirigirse en sentido opuesto al que entonces tomaban las esquiadores, atravesando un espeso bosque en dirección a un edificio sin acabar, que el año siguiente habría de transformarse en el histórico «Xalet de La Molina».

El valle del Santuario de Nuria, alto y desolado, era ya, a fines de los años veinte, frecuentado por numerosos aficionados al esquí. Debían cubrir el largo camino desde Queralbs para subir al Santuario, pero allí tenían servicio y alojamiento. El ejemplo del ferrocarril de cremallera de Montserrat, de 1892, el primero de España, y la afluencia de numerosos visitantes y esquiadores decidieron al Obispado y a la misma Compañía de Ferrocarriles de Montaña a Grandes Pendientes (FMGP) a construir el tren que se inauguró en 1931, en los



*Nuria (1909).*

últimos días del reinado de Alfonso XIII. Nuria estaba más próximo que La Molina de Barcelona y pronto la igualó en popularidad.

El tercer emplazamiento pirenaico era Canfranc, en la frontera de Huesca con Francia, en el único paso del ferrocarril internacional por el Pirineo Central. La antigua población de Canfranc, que guarnecía el Somport, se transformó en 1928 con la inauguración de una enorme estación internacional provista de numerosos servicios. En julio de ese año empezó a funcionar el tren que unía Zaragoza con Francia. Desde Canfranc se accedía al paraje de Candanchú, inmediato a la frontera, que se convirtió pronto en el favorito de la zona con numeroso público de Zaragoza.

De esta forma, ligados al ferrocarril y alentados por una pequeña pero creciente clientela deportiva y juvenil, se concretaron los primeros lugares que habrían de ser estaciones invernales. La iniciativa para su transformación la tomaron precisamente los grupos deportivos, que pronto se convirtieron en Sociedades, más que las poblaciones autóctonas montañeras, siempre lejanas a las pistas de entonces y cuyos recursos no permitían inversiones de este tipo. No se construyeron pues remontes mecánicos hasta prácticamente la segunda mitad del siglo. El lanzamiento de las estaciones españolas se produjo co-

mo consecuencia de la ampliación de la red de ferrocarriles en los años veinte.

### ***Las Estaciones recién nacidas***

En la más oriental, Nuria, el Santuario, como hemos visto hacía las veces de estación; era al mismo tiempo atracción, albergue comedor y servicios varios para los esquiadores de Cataluña y especialmente de Barcelona. El Santuario era propiedad de la Iglesia —lo sigue siendo en la actualidad— lo que complicaba su posible promoción turística, aunque no su popularidad. Accesible tan sólo por ferrocarril, se mantuvo y aún se mantiene aislado.

El cremallera que ascendía desde Ribes a los casi dos mil metros de Nuria, se puede considerar de hecho el primer remonte de España. La Compañía propietaria del ferrocarril proyectó dos más, el primero había de unir el Santuario con el Coll de Finestrelles, que da vistas y paso a la Cerdaña, pero no llegó a construirse, el segundo, era la reutilización del cremallera que había servido en la Exposición Universal de Barcelona de 1929 en la ladera en Montjuic. Este pequeño tren se reinstaló entre la estación superior del cremallera de Ribes-Nuria y el cerro llamado Coma del Clot, donde se construía el nuevo Hotel Puigmal.

La Molina era una iniciativa del Centro Excursionista de Cataluña que construyó el refugio llamado «Xalet de la Molina», siendo pieza clave de este logro Ignasi Folch i Girona quien impulsó verdaderamente su construcción a través del CEC constituyéndose la Sociedad «Xalet de La Molina, SL». El Xalet se inauguró en diciembre de 1925. Era una construcción edificada sobre un antiguo corral, con capacidad para 130 ó 140 plazas en régimen de refugio, pero con calefacción y servicios con agua caliente. Para mantenerlo y llevar también el servicio de comidas, se contrató a Pedro Adserá, que había sido cocinero en París antes de la 1.ª Guerra. El CEC se cuidaba de que las instalaciones fueran de carácter deportivo pero también de mantenerlas con todos los medios posibles. En 1934 se construyó anexo al Xalet un nuevo edificio no como refugio sino en calidad de hotel convencional de 40 plazas, cuya administración se confió también a Adserá y sobre el cual el CEC mantuvo la reserva para el fin de semana.

En 1929 se fundó en Zaragoza la Sociedad de montañeros de Aragón. Con ella se animó la preparación de competiciones y el traslado de la actividad deportiva desde las proximidades de Canfranc a Candanchú, al pie del Somport. Aquí se celebraron los Campeonatos Nacionales de 1930, se inauguró un refugio el 31 y un Servicio Sanitario en 1932. Los vascos, acudieron junto con los aragoneses y con la iniciativa de todos ellos se construyó el Hotel Candanchú en 1933.

En los años treinta las facilidades de acceso hacia La Molina y Nuria ocasionan un incremento notable en la afición de los catalanes por el esquí. A partir de 1930 se intensifica el servicio de trenes entre Barcelona y La Molina disponiéndose trenes especiales para esquiadores. En 1931 este, ya importante, grupo de ciudadanos dispondrán de una mejor información con la creación del «Boletín de la Nieve»



*Proyecto del Xalet de La Molina,  
primero de los construidos en la  
zona.*

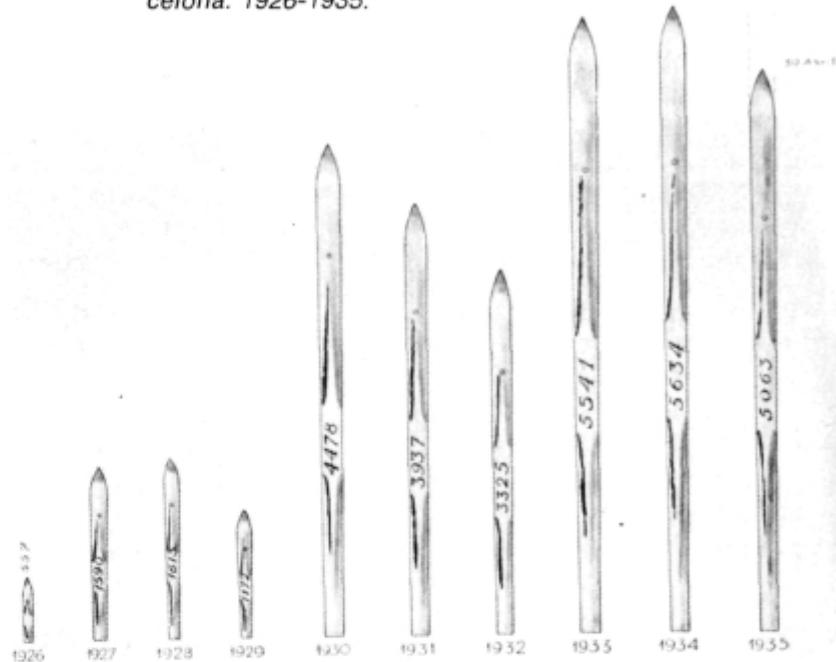
retransmitido por radio desde La Molina y reflejado en los principales periódicos de Barcelona.

Cada vez se van impartiendo mayor número de clases que se habían iniciado de un modo organizado en 1925 en La Molina con un «Primer Cursillo de Aprendizaje». Al comenzar la Guerra Civil en 1936 se introduce en La Molina la enseñanza del esquí por el «Método del Arlberg» con el Profesor E. A. Henkel incorporándose así al movimiento generalizado de las grandes estaciones europeas del momento, donde la figura de los profesores austriacos avalaba un alto nivel de calidad. En Barcelona se conocían desde mucho antes las evoluciones del creador de la escuela, Hannes Schneider, en el Arlberg, cuando en 1921 fue presentada en el Palau de la Música Catalana su trascendental película «Las maravillas del esquí».

Como reflejo de esta evolución en 1934 el CEC decide crear una Sección de Esquí específica separada ya de la Sección de Montaña; también ese año se crea, a nivel nacional, la Federación Española de Esquí que ingresa en la FIS en 1936 si bien ya con anterioridad, en el Primer Congreso Internacional de Esquí celebrado en Cristiania en 1910, España estuvo representada.

Paralelamente la producción de material de esquí y su venta fue adquiriendo notables proporciones comerciales que se canalizaron a

Número de billetes despachados  
con destino a La Molina desde Bar-  
celona. 1926-1935.



partir de 1930 en unas exposiciones o Salones anuales de Esquí Catalán organizadas por el CEC.

Existía un sentimiento generalizado de llevar a cabo una gran estación de invierno en Cataluña y se miraba como ejemplo a seguir Superbagnères en Luchon. Josep M.<sup>a</sup> Soler Coll visitó esta estación en 1922 relatando su magnífica impresión a los socios del CEC. Posteriormente el «Centre» organizó expediciones colectivas para esquiar en el lugar entonces más notable del esquí pirenaico. Más adelante en 1933 Josep M.<sup>a</sup> Guilera presentó un estudio sobre estaciones de esquí extranjeras, con la misma finalidad.

Al empezar la Guerra Civil apenas pues si ha comenzado el despegue de las estaciones españolas. Ningún remonte mecánico de importancia se ha instalado, pero la afición a los deportes de invierno se extiende. Los lugares considerados como estaciones responden al denominador común de ser los únicos fácilmente accesibles por unos ferrocarriles muy recientes, y la actividad en ellos es hasta entonces una limitada colonización. No se ha realizado ningún plan conjunto de una estación ni las estaciones responden más que a una escasa aunque entusiasta iniciativa. Los grandes parajes con buenas posibilidades para estaciones permanecen en su mayoría fuera de toda consideración efectiva. La iniciativa corresponde siempre a gentes de los núcleos urbanos; el compromiso de las gentes nativas de la montaña vendría después y como consecuencia de aquélla. Esta iniciativa es generalmente particular y no precisamente comercial. Aunque surgen rápidamente Sociedades que agrupan a los interesados, este interés es deportivo, cultural o social. Por eso las primeras construcciones tienen carácter de refugio o albergues colectivos o sociales.