



1922, sortim del tren en proves i amunt cap a pistes



1924, els primers telemarks a Font Canaleta

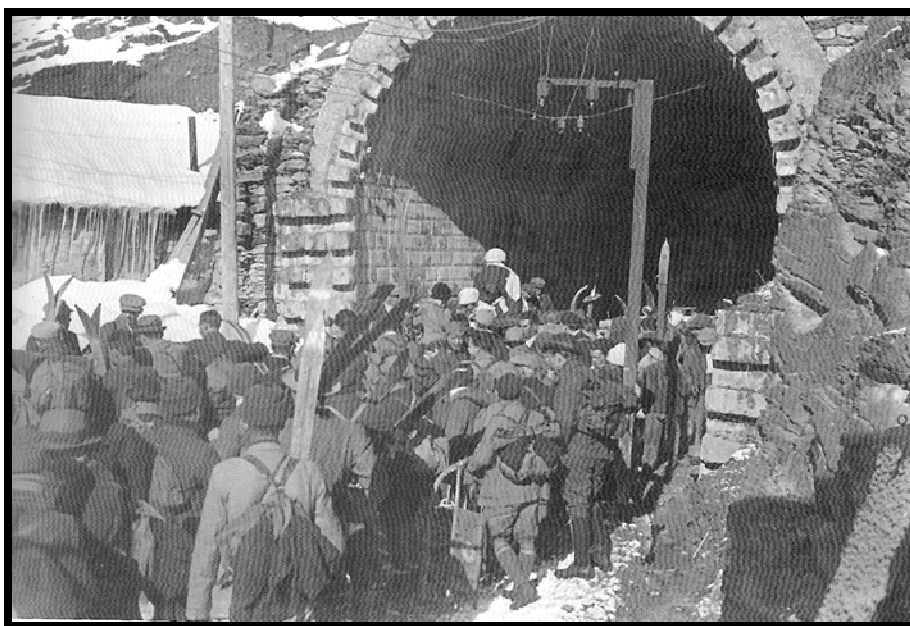
Cada cop més gent pujava des de Barcelona a Ribes. Cada cap de setmana s'omplien hostals, cases, pisos, qualsevol llit... malgrat l'oposició de pares i avis a que els fills anessin a buscar "pulmonies i trencadisses". En els primers temps, desplaçar-se de Barcelona a la Molina (que ràpidament es va convertir en el destí predilecte dels primers esquiadors, gràcies als seus suaus pendents) era tota una odissea. Calia una jornada sencera, ja que el trajecte del tren s'acabava a Ripoll, on el ferrocarril havia arribat el juny del 1880. Des d'aquí, els esforçats esquiadors i excursionistes, o agafaven la tartana amb les mules fins a Ribes de Freser o havien de fer a peu els 14 quilòmetres entre els dos punts. Nit a Ribes i l'endemà de nou amb tartanes o a peu per la collada de Toses fins a La Molina...

Val la pena recordar el que escrivia Ernest Ribera i Llorens a l'"*Anuari de l'Esquí Català*" de l'any 1936, recordant els temps heroics d'aquest esport: "*El debut de l'esquiador en aquells temps era quelcom catastròfic. Després d'intentar les primeres pràctiques, hom quedava tan atuït i desmoralitzat, pensant que mai podria dominar aquelles fustes, que algun company les venia a meitat de preu després del primer assaig. Passo per alt el que representava creuar els carrers d'aquesta ciutat [referint-se a Barcelona] amb els esquís a coll. Quasi sempre érem esbroncats per uns i mirats com infeliços desequilibrats pels altres. Per evitar-nos aquelles molèsties ens agrupàvem en colles o, simplement, llogàvem col·lectivament els omnibus de l'estació, els quals ens repartien pels nostres domicilis.*"



1921, a punt d'entravessar el túnel a peu. Des del 1919, quan acaben les obres del túnel de Toses, molts ja el passaven a peu

Així les coses, tot just els dinamiters acabaven de fer explotar uns rocs de granit esquivant les esclavissades, els esquiadors ja tractaven de passar caminant, amb els esquís a l'espatlla. I eren tants que van acabar convencent Francisco Cascales, l'enginyer del tren Transpirinenc per a que els posés un servei especial Ribes-La Molina els diumenges a les set del matí, i que els esperava a les cinc de la tarda per a tornar, en un comboi de màquina antiga, un furgó i dos vagons de 3a, que durà fins a que el tren ja va connectar Barcelona (sortia llavors de l'Estació del Nord, a les sis del matí) i Puigcerdà en línia regular (parant a La Molina a les onze del matí). En canvi, malauradament, l'enginyer de l'obra civil del túnel es va suïcidar abans que els dos vessants es trobessin, donat que pensava que havia fet malament els càlculs. I sols va haver un metre finalment de diferència!



1922, els esquiadors no esperen que arribi el tren i travessen el túnel cap a La Molina. Foto d'I. Canals, fons CEC

El 25/3/1922 es fa un primer viatge de prova fins a La Molina, l'estació de tren de més alçada de tota la península. Ignasi Canals i Tarrats, Josep-Ma. Guiler, Adolf Zerkowitz, Josep-Ma. Soler, Joan Giménez, Lie, Lluís Estasen, Albert Oliveras, Pere Queraltó, Pauss i altres membres del CEC hi arriben en sis hores des de Barcelona. Ells van vestits com Scott i Amundsen, exploradors de l'Àrtic, i elles, amb gruixudes faldilles llargues. Les primeres dones que van començar a practicar aquest esport van ser considerades massa agosarades i van haver de superar força reticències, evolucionant l'entorn ràpidament, per sort, en tots els aspectes. A l'octubre el tren arriba per primer cop a Puigcerdà: 48 kms. des de Ripoll, on començava el Transpirinenc.



Corrent a ajudar un company de cursa accidentat



Finals dels anys 20...

El 1930 es farà el trajecte ja en quatre hores, i avui, després de molts anys sense invertir-hi res de res, des de setembre del 2010 s'ha muntat un semidirecte BCN-Puigcerdà (no para a La Molina) en sols 2h 30'...

Per a saber més sobre com podia arribar a ser de feixuc un viatge en tren cap allà, no us perdeu "*Carnet d'un esquiador, 1915-1930*", de Josep-Ma. Guilera, o, més específicament, a mitjans dels '50, "*El viatge a La Molina con la germaneta*", de Lorenzo Sans.



1918, el de la dreta és Santos Mata



1925, esquiadors guarnits de Belle Époque (corbata, coll dur, cascos de pilot, etc.). Foto col·lecció Josep-Ma. Guilera

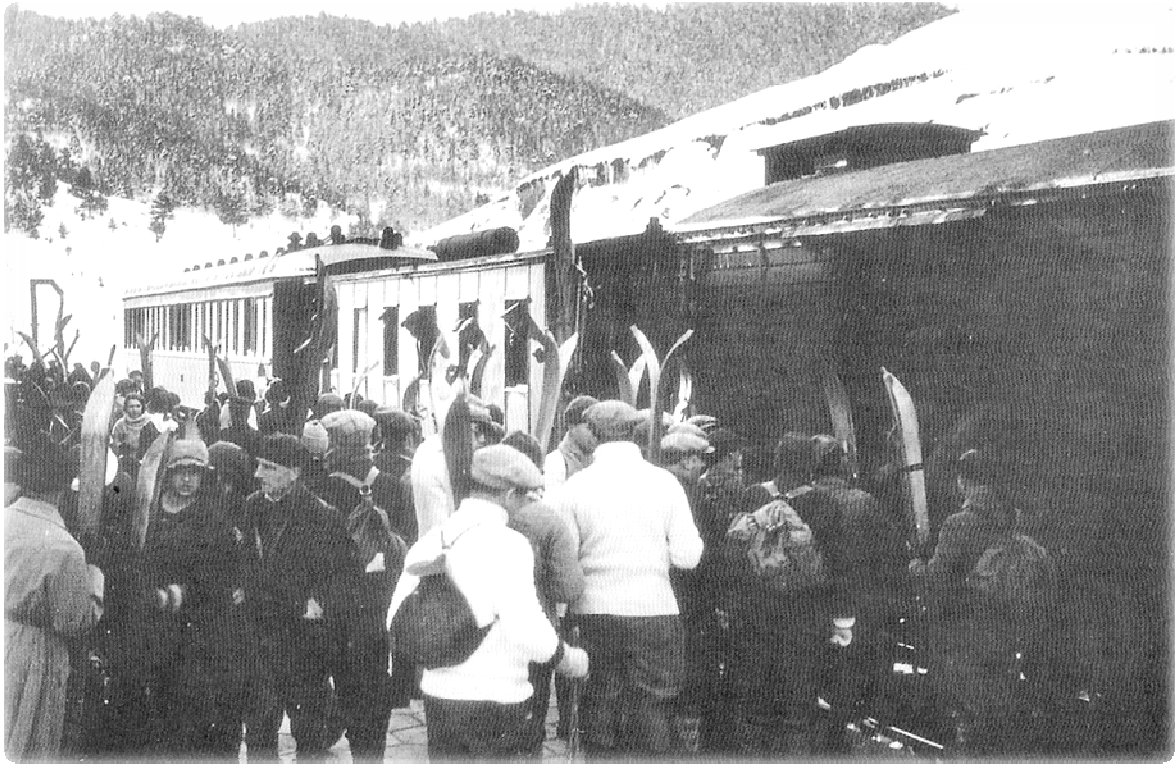


1928, pujant

El 21/3/1923, per fi, camí de Puigcerdà, el tren transpirinenc arriba oficialment a La Molina, 10 anys després d'arribar a Ribes. Josep-Ma. Guilera diu que *“es passà de l'excursionista que porta esquís a l'esquiador que pot fer excursions”*. I al darrera del tren, diversos esquiadors en les vagonetes emprades per a la construcció del túnel, tot respirant el fum de la torba de carbó de la locomotora durant els llargs 4'5 kms. de túnel de Toses, el més alt de l'estat, a 1.494 m. d'alçada i amb desnivell del 4% (7'5 anys de treballs!), arriben ja a l'estació de La Molina. Fan ja ús d'una obra d'enginyeria com és l'ascens des de la vall de Ribes en espiral de filaberquí o hèlix al túnel de Cargol (d'1,1 kms. de llarg i 230 m. de radi per a salvar 80 m. de desnivell) sota la muntanya de Sant Cristòfol de Toses, passat Planoles, una obra mai vista a l'estat espanyol fins aleshores i que trigà 10 anys a acabar-se (43 túnels de Ripoll a Puigcerdà, un per quilòmetre pràcticament, i, entre ells, el llarg, el de la collada). Desgraciadament, fins a 30 homes (un 10% dels treballadors!) van deixar la seva vida en aquesta tasca gegantina.



1928, Font Canaleta. Foto d'I. Canals, fons CEC



1923, arriba oficialment el tren amb esquiadors



1929, obrint-se pas entre la neu, Rossend Torras i Mir

L'edifici, que romà dempeus fins que es cremà una freda nit de finals dels '40, era fet de totxo vist, amb dues plantes i golfes, i amb teulada de pissarra, dos aiguavessants i llucanes emporxades a tots dos costats. Després de l'incendi es substitueix per l'actual estació, el 1953, i s'anomena com a responsable al guardaagulles sr. Mondelo, que restarà molts anys allà.