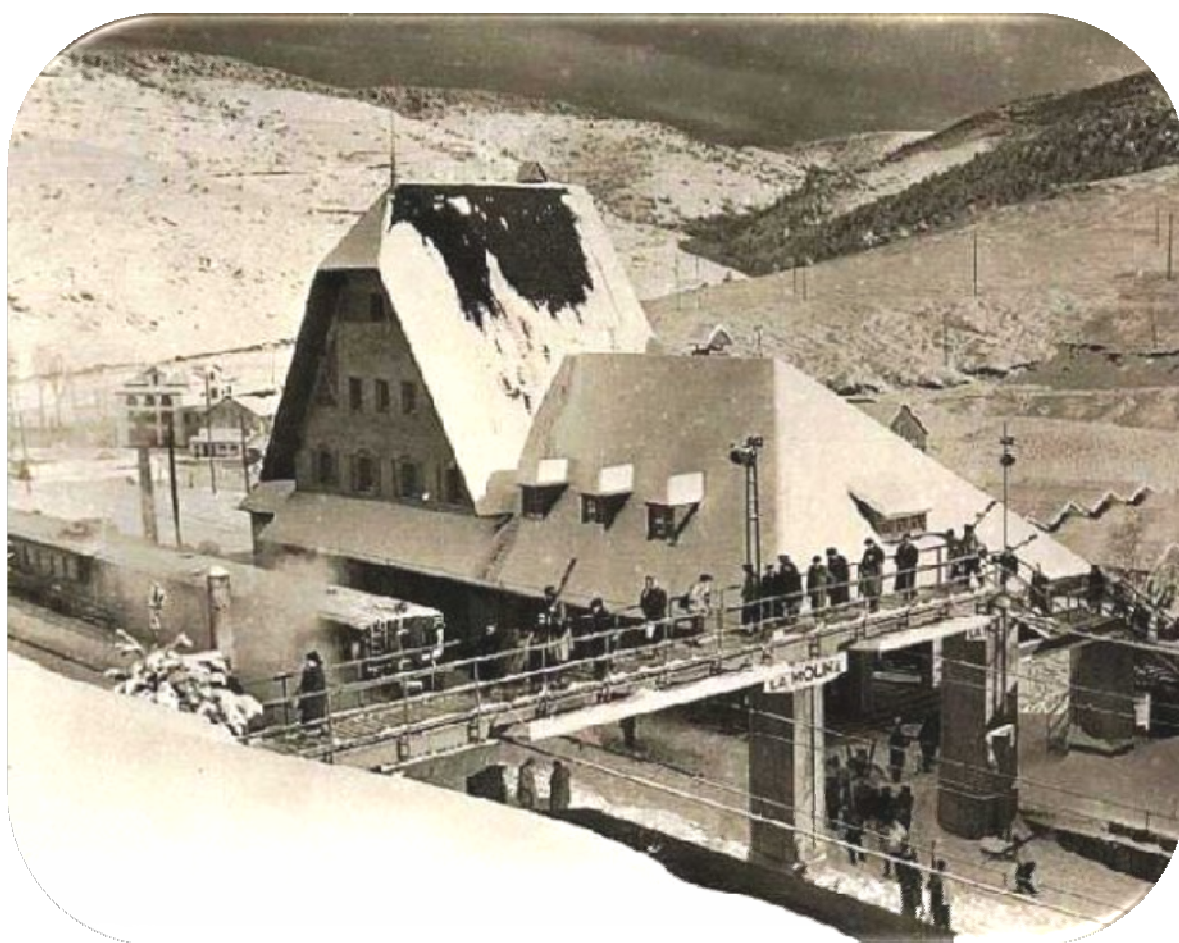


Però avui l'ús del tren és secundari. Des dels '70, la utilització del cotxe és absolutament majoritària per a arribar a La Molina. Pràcticament sols joves amb les seves planxes i poques possibilitats econòmiques empen encara el ferrocarril avui en dia (i això que un autobús llançadora et puja fins a l'estació i et baixa després)...



Estació vella, 1933



Estació nova, 1954



Estació nova, 2006

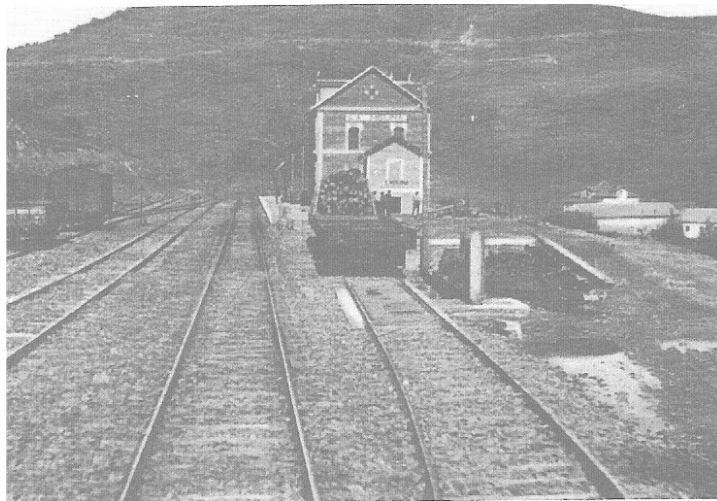
Aquesta nova infraestructura facilitava les anades a la neu cada diumenge i permetia ja arribar des de Barcelona a Puigcerdà en 5 hores i mitja (ja veieu que 88 anys després no hem ni reduït a la meitat aquest temps de viatge, per no dir res de l'estat de la via, deplorable, a partir de Vic i fins a la Tor de Querol, o dels serveis de RENFE, o...!), i no el dia sencer de penúries que necessitaven els carros per a fer el recorregut. L'arribada del tren fou l'empenta definitiva que necessitava l'esquí per a calar fons en els gens de molts catalans que decidiren llavors començar a pujar a La Molina entre harmòniques i cànctics excursionistes com "*Muntanyes del Canigó*", "*Vella Xiruca*", "*Kumbaià*" o "*Rosa d'abril*", bé a l'interior del comboi bé a les congelades plataformes exteriors dels vagons.



Cotxe matriculat el maig del '26, a La Molina



1924, un comboi acaba d'arribar a l'estació. Col·lecció CEC



1926, estació vella de La Molina

De 1923 a 1929 aquesta línia del Transpirinenc (o Transpirenaic) fou gestionada per l'Administració espanyola directament. Llavors la va adjudicar a la Companyia “*Caminos de Hierro del Norte de España*”, que ja treballava la línia “Central”, per a baixar el carbó de Surroca i Ogassa entre Sant Joan de les Abadesses i Barcelona, i ho va seguir fent fins acabada la Guerra Civil. El 1941 totes les companyies ferroviàries van quedar absorbides sota un nou ens estatal, que ha perdurat fins avui: la RENFE (*Red Nacional de Ferrocarriles Españoles*). Són aquells anys en que les esposes i els fills petits anaven diumenge al vespre a l'estació de Plaça Catalunya, a Barcelona, a rebre el marit i pare, que arribava de passar un dia a la neu de La Molina, que havia marxat a les 5 h. 25' del matí, sovint després d'haver anat a Missa de 4 del matí als jesuïtes de Casp, molt concorreguda llavors, en l'anomenat *tren blanc*, directe, amb els esquís a coll, la voluminosa motxilla a l'esquena i aquelles impressionants sabates amb morrió de llautó a la puntera que encaixaven a les fixacions, i

les llavors típiques bandes de color caqui embolicades en espiral a títol de polaines sota els genolls, lligant i unint els camals dels pantalons fins ajustar-les al calçat tot fent de botines, a fi que al lliscar amb esquís o caminar sense ells, no s'hi infiltrés la neu. Ens ho recorda a “El Periódico” en Ramon Carreras, als seus 84 anys, que començà a esquiar el 1946 de forma autòctona i no prengué classes fins el 1960...

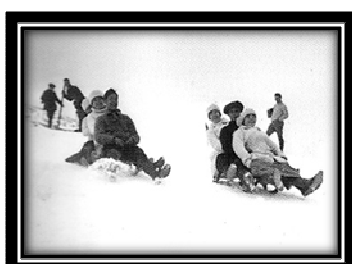


1923, els únics edificis que hi havien a la vila de La Molina eren l'hostal, les cavallerisses i una petita ermita. Al fons, a l'esquerra, la Torrassa. Col·lecció CEC

Una curiositat: si la via circula per la vall de Toses per indrets de gran dificultat orogràfica i tants túnels és per una petició expressa de l'Exèrcit espanyol, que posà tota classe de traves perquè temia que en cas d'atac o invasió dels francesos, podria ser un blanc fàcil si estigués molt descobert i es pogués atacar des de la carretera de la collada. Il·lusos. Com quan España, el 1840, escollí el seu propi ample de via per a evitar que francesos i europeus ens “envaïssin” per tren. Realment, sempre han estat uns il·luminats...



1925 +/-, solitari fent nòrdic



1931, en luge...