

La montaña en Cataluña: institución moral y negocio turístico. El proyecto de FMGP para Núria (1917-1936)

Carles Gorini Santo [ORCID: 0000-0003-3033-7854]

Institut Català de Recerca en Patrimoni Cultural (ICRPC-CERCA)

Resumen

La construcción del ferrocarril cremallera al Santuario de Núria, cuya ejecución se completó en 1931, trajo consigo la apertura del Pirineo, de la montaña catalana, a un público no necesariamente introducido en la práctica del montañismo. Las motivaciones para su construcción fueron complejas y en ellas se mezclaron los intereses religiosos y económicos. Cabe mencionar que no se comprende la construcción de la línea de Núria sin los contratiempos que la empresa que la promovió encontró en Montserrat, donde explotaba otro ferrocarril similar desde 1892. Por lo tanto, resulta necesario asomarse a ese escenario previo antes de adentrarse en el definitivo, el de Núria. Montserrat representaba en esos años la demostración del éxito de la concordia católico-burguesa que había prefigurado *La renaixença*. A partir de 1914 la concurrencia de peregrinos creció con fuerza, lo que indujo a un grupo de capitalistas catalanes, vinculados al catolicismo social, a considerar la posibilidad de hacerse con el negocio del transporte a Montserrat. Una vez conseguido el objetivo, en 1923, se propusieron formularlo en otro sitio, en el Santuario de Nuria, donde creían que podrían repetir el éxito y sumarle, aun, otros públicos nuevos. El trabajo que presentamos muestra que el doble contexto resultó excesivamente complejo y cambiante y condicionó definitivamente los resultados esperados. La consulta de los fondos documentales de la compañía del ferrocarril, y de otra documentación inédita, ha demostrado que esos resultados fueron muy diferentes de los que habían sido considerados hasta ahora.

Abstract

The construction of the rack railway to the Sanctuary of Núria, which was completed in 1931, brought with it the opening of the Pyrenees, of the Catalan mountains, to a public not necessarily introduced to mountaineering. The motivations for its construction were complex and mixed religious and economic interests. It is worth mentioning that the construction of the Núria line cannot be understood without the setbacks that the company

that promoted it encountered in Montserrat, where it had been operating another similar railroad since 1892. Therefore, it is necessary to look at this previous scenario before focusing on the definitive one, that of Núria. Montserrat represented in those years the demonstration of the success of the Catholic-bourgeois concord that had prefigured *La renaixença*, a Catalan cultural and religious movement. From 1914 onwards, the number of pilgrims grew strongly, which led a group of Catalan capitalists, linked to social Catholicism, to consider the possibility of taking over the transport business to Montserrat. Once the objective was achieved, in 1923, they proposed to formulate it in another place, in the Sanctuary of Núria, where they believed they could repeat the success and add, even, other new publics. The work we present here shows that the double context was excessively complex and changing and definitely conditioned the expected results. The consultation of the documentary funds of the railroad company, and of other unpublished documentation, has shown that they were very different from those that had been considered until now.

Palabras clave

Montserrat; Núria; Cataluña; ferrocarril de montaña; turismo; catolicismo social;

Keywords

Montserrat; Núria; Catalonia; rack railway; tourism; social Catholicism;

Los ferrocarriles y la montaña en Cataluña

A escala europea, como ha explicado F. J. Ramon Solans, las políticas liberales habían producido, desde el último tercio del siglo XIX, un cambio en la cultura del catolicismo que recuperaba las devociones marianas y estimulaba las grandes peregrinaciones. Para el caso español, este nuevo planteamiento había sido inaugurado por el cardenal Miguel Payá Rico, cuando había hecho revivir el culto a Santiago y fomentado la peregrinación a Compostela, en 1879 (Ramon, 2015:427-454). Sasha D. Pack ha remarcado la trascendencia que la revitalización católica tuvo en la formación de los nacionalismos, cuando supo fundir la nacionalidad con las conmemoraciones religiosas (Pack, 2010:335-367). La afirmación de Pack es válida también para Cataluña, donde el *Grup de Vic*, alineado alrededor del obispo Josep Torras i Bages, y de los sacerdotes Jacint Verdaguer, Jaume Collell y Fèlix Sardà, entre

otros, idealizaron el espacio geográfico porque, según Joan Lluís Marfany, «la esencia de catalanidad podía condensarse toda ella, poderosamente, en un solo elemento paisajístico que, magnificado fuera de toda proporción por sus virtualidades simbólicas, obliteraba a todos los demás y se extendía idealmente a todo el territorio. [...] Lo más frecuente era que este elemento paisajístico esencial fuera, para el nacionalismo catalán, la montaña» (Marfany, 1983:82). Por tanto, la montaña adquiriría un papel primordial en la revitalización católica de Cataluña. Y la montaña de Cataluña por excelencia era Montserrat.

Montserrat era percibida como la más arquitectónica de todas las montañas de Cataluña. En ella, el pasado, el presente y el futuro se hallaban moldeados, como afirmaba Alois Riegl, para que «el momento no se convierta nunca en pasado, de que se mantenga siempre presente y vivo en la conciencia de la posteridad» (*cit.* González-Varas, 1996:259). Francesc Roma ha dicho, de este proceso, que se fundamentó en una suma de desconocimiento y de ignorancia de la realidad geográfica de las montañas. Los primeros excursionistas, seguimos a Roma, interpretarían las montañas catalanas como «una entelequia que subrayara la potencialidad regeneradora de la patria». Después de este primer paso, le seguiría el proceso de asignación a las montañas de todo lo que se consideraba positivo y deseable para la nación catalana. A través de este autor, entendemos el proceso como una construcción simbólica con afanes políticos, la realización de una especie de paraíso que satisfacía un contexto social muy concreto, el de una sociedad liberal e industrializada que había llevado al país a la situación indeseable en que los promotores de la construcción simbólica consideraban que se encontraba. Éstos, desde la ciudad, observaban la montaña como un espacio todavía incorrupto, poso del mundo tradicional, donde tenía cabida la bondad y la belleza. Entonces, «mundo objetivo y mundo subjetivo, realidad individual y colectiva, pasado, presente y futuro emprendieron una misma dirección que apuntaba hacia una nueva medianza de la montaña» (Roma, 2004:122). La transformación de la imagen de la montaña catalana tuvo lugar a caballo de los siglos XIX y XX. Fue un proceso de representación, en tanto que paisaje, que se formuló en paralelo a su descubrimiento científico. La palabra misma, *paisaje*, se utilizará en catalán sólo a partir de ese momento, en el mundo literario, en la investigación histórica y en los trabajos científicos. Es necesario interpretarlo como un proceso de elevada complejidad, como «el camino recorrido con el objetivo de transformar la montaña catalana en un espacio idealizado, en un mito identitario, en faro y refugio de la catalanidad» (Nadal, 2015:128).

Fue el deseo de sacarle el jugo a este edificio simbólico el que había mediado en la constitución, en 1881, de la sociedad de Ferrocarriles de Montaña a Grandes Pendientes

(FMGP). Esta solicitó del Estado español la primera concesión para la construcción de un ferrocarril cremallera en la montaña de Montserrat, que realizó el viaje inaugural en 1892. El proyecto original de 1877, que se debía a Joaquín Carrera Sairol, enfatizaba además otra singularidad, la suiza, y pretendía implantarla en Cataluña a través de su introducción en la montaña de Montserrat. Que en una fecha tan precoz se solicitara una concesión similar debía querer decir que Cataluña también había acogido las representaciones y prácticas que satisfacían las propias necesidades *alpinas*. Los factores físicos existían: había una gran montaña desde cuyas cumbres se podían contemplar unas panorámicas evocadoras y una gran línea de ferrocarril, la del Norte, corría por sus pies desde 1859. Pero también se daban las circunstancias simbólicas que proporcionaban a Montserrat una «variedad de imágenes e ideas a la vez políticas, ideológicas, culturales y estéticas que daban forma a un paisaje» (Tissot, 2011:59-78). Como ha advertido Francesc Roma, «la aplicación de la imagen de Suiza en el Pirineo parece más comprensible que su uso para hablar de Montserrat, pero el hecho de que fuera en este lugar el primero en el que se utilizó resulta muy revelador de la manera cómo funcionaban estos tópicos. La imagen de nuestra montaña era comparada y construida con una imagen alpina más supuesta que real» (Roma, 2004:242). El proceso de construcción simbólica de las montañas tenía lugar en Occidente desde el siglo XVIII y había sido proyectado sobre los Alpes y sus habitantes porque, «uno de los modelos de la época contemporánea para construir la imagen de los territorios montañosos fue Suiza, un estado muy mal conocido, y por tanto propenso a ser idealizado» (Roma, 2004:240). Como desconocida era, a finales del siglo XIX, la montaña catalana. Éste es el análisis que encontramos en los autores que citamos y que nosotros veremos confirmado en las opiniones de los consejeros de FMGP cuando se les presentará el proyecto de ferrocarril a Núria, en noviembre de 1924, porque ninguno de ellos había visitado nunca el Santuario, con excepción de Josep Rogent Pedrosa y del ingeniero de la Sociedad, el suizo Julian Fuchs Liegme, que lo promovían, pero no dudaban de la bondad de una empresa que consideraban patriótica antes que económica.

Los precedentes que hemos expuesto explican por qué, durante la primavera de 1923, se formuló en firme el proceso por el que «un número de capitalistas catalanes han rescatado para Cataluña la Sociedad de Ferrocarriles de Montaña en Grandes Pendientes que estaba en manos de una empresa suiza».¹ Fue, en definitiva, esa característica de Monserrat la que había

¹ *La Veu de Catalunya*. Nº. 8464. Edición de 14 de julio de 1923. Pág. 10. El *grupo de catalanes* eran Pere Grau Maristany Oliver, Roman Macaya Gibert, Miquel Marcet Poal, Josep Marcet Palet, Vicente Ferrer Bertrand, Josep Balcells Vallbona, Manuel Rosés Ibbotson y Josep Rogent Pedrosa. Casi todos procedían de la CAFA.

llamado la atención de Carrera Sairol en 1877 cuando pensó en construir el ferrocarril y llamaba entonces a una nueva generación para completar la conquista mecánica de las cumbres. La adquisición de la compañía que desde 1892 explotaba el ferrocarril de cremallera que unía el monasterio de Montserrat con la línea general del ferrocarril, en Monistrol, por unas personas afines a los intereses de la congregación religiosa montserratina, formaba parte de una estrategia que perseguía no sólo el lucro económico sino también la concentración del poder de decisión en la montaña en manos del abad de Montserrat, amparada por el interés que tenían en ello amplias capas de la clase política y social catalanas.

El 1er Consejo de Administración catalán de FMGP (1923)

Presidente	Pere Grau Maristany, conde de Lavern
Vicepresidente	Vicent Ferrer Bertrand
Consejeros	Josep Balcells Vallbona
	Joan Marcet Palet
	Miquel Marcet Poal
	Manuel Rosés Ibbotson
Consejero delegado	Josep Rogent Pedrosa
Secretario	Elías Rogent Massó

Insistimos. El teatro de operaciones de los objetivos societarios de FMGP fueron las montañas. Para que unos hombres de negocios decidieran invertir dinero en la construcción de los recursos necesarios para que las ciudades se acercaran a las montañas, es decir, dotarlas de las amenidades urbanas y mundanas —como ferrocarriles, funiculares, hoteles, restaurantes, pistas de tenis o campos de hielo, por citar algunas— por fuerza tenían que concurrir las circunstancias anteriormente descritas para que consideraran que existía la necesaria demanda de una montaña antes de todo domesticada que hiciera posible recuperar los capitales que invirtieran y, naturalmente, algunos más para hacer lucrativo el negocio. Hasta aquí no describiríamos nada distinto de lo que había sucedido previamente en los Apalaches o en los Alpes y, de hecho, en apariencia, la actividad mercantil de los de aquí no fue distinta a la de los de allí. Parecería, pues, que lo que haría en Núria, en 1931, el *grupo de catalanes* que en 1923 había adquirido FMGP no sería otra cosa que una reproducción de lo que había sido hecho en Montserrat en 1892 que, a su vez, copiaba lo que habían llevado a cabo los americanos en el Monte Washington, en 1869, o los suizos en el Rigi, en 1871, y

que a continuación había florecido en tantos otros puntos de aquellas cordilleras americanas y europeas. De hecho, ésta ha sido la lectura tradicional que se ha hecho de las operaciones de FMGP. Sin embargo, la forma en que fue *conquistada* la montaña catalana pone de relieve que la construcción del ferrocarril que nos ocupa, el caso del cremallera de Núria, fue el resultado de unas particularidades que se hace necesario explicar. Porque, en Cataluña, «el modelo suizo, en principio, parece ser un modelo fundamentalmente estético, una forma de dar sentido a nuestra montaña más que un modelo político, aunque no creemos que ambas realidades se puedan separar» (Roma, 2008: 244)

Las particularidades del caso están ahí. Una de ellas la identificamos en el resultado de la aplicación en la montaña de Cataluña del modelo de *artialización* del paisaje que ha propuesto el filósofo Alain Roger (Roger, 2013:21-23), debido a que los actores que promovieron la *artialización in visu*, entendidos como los productores de modelos para interpretar la belleza, aquí, del paisaje de montaña, y los que la promovieron *in situ*, entendidos como los agentes que precipitaron la transformación material de la montaña en un paisaje con valor de mercancía, se encontraban estrechísimamente vinculados y este vínculo —y una urgencia en la aplicación del modelo que fue consecuencia de los condicionantes políticos, económicos y sociales— se convertirá en un factor determinante en la formalización final de la construcción, en caso de que tratamos, de las posibilidades de Núria —como epítome de la montaña catalana— de actuar como una institución moral y de convertirse en un negocio turístico.

Debemos ampliar, todavía, el papel que desempeñó la Iglesia en la construcción y en la explotación de la montaña hecha símbolo. «Siempre se ha creído que la Iglesia ha estado muy vinculada al primer excursionismo catalán y es cierto, aunque la estadística no lo permite ver en las claras» (Roma, 2004:78). En efecto, el proceso que propició la adquisición de FMGP demuestra que la Iglesia catalana desempeñó un papel fundamental en la *artialización* del paisaje de la montaña de Cataluña. La participación directa del monasterio de Montserrat, a través de La Agrícola Regional, SA, en la Compañía Anónima de Funiculares y Ascensores, CAFA, entre 1917 y 1923, y en Ferrocarriles de Montaña en Grandes Pendientes, FMGP, de 1923 en adelante, a la cual se sumaría —formalmente desde 1918 y contractualmente desde 1928— una alianza con el obispo de Urgell para la materialización del proyecto de Núria, demuestra la decidida voluntad del clero, al menos de sus sectores *posibilistas* en Cataluña, de intervenir en el proceso de transformación material de la montaña, después que éstos ya habían intervenido de forma decisiva —a través del estrecho vínculo con el excursionismo—

en la construcción simbólica. Pues, en efecto, la connotación católica de la Sociedad estará casi siempre presente y marcará de forma decisiva sus objetivos.

Porque para los *possibilistas* de la Iglesia la montaña catalana debía ejercer de palanca espiritual de la sociedad, una vez hubieron aceptado que no podían presentar una oposición frontal al avance del liberalismo en las instituciones del Estado y al hecho que éste, a través de la burguesía que le dirigía, la buscaba asimismo para que le ayudara a poner freno en el tránsito que amplias capas de las clases trabajadoras urbanas hacían hacia el socialismo y el anarquismo. Todo ello, en el bien entendido que, en Cataluña, la participación de eclesiásticos en *La renaixença*, como Josep Torras i Bages o Jacint Verdaguer, entre otros que hemos citado, que habían contribuido con su acción doctrinal y literaria a la construcción simbólico-identitaria de la catalanidad, había resultado en una concordia católico-burguesa verdaderamente exitosa que proporcionaba dinero, a unos, y legitimidad, a otros.

El origen del proyecto

El 26 de noviembre de 1924 Josep Rogent Pedrosa presentó al Consejo de Administración de FMGP un proyecto para la construcción de un ferrocarril entre Ribes de Freser y el Santuario de Núria, que había elaborado el ingeniero jefe de la sociedad, Julian Fuchs Liegme. Todo invita a pensar que este objetivo corría por la cabeza de Josep Rogent desde hacía algunos años. Al menos, él mismo indicaría que había empezado a trabajar con Fuchs desde que éste había ingresado en la CAFA, en julio de 1918. Una vez Rogent hubo comunicado los detalles de la propuesta los demás miembros del consejo admitieron no haber estado nunca en el Santuario. Si bien los consejeros de FMGP eran del todo conscientes de la dimensión mariana de Núria, y daban por sentado el incremento en la afluencia de romeros que podía proporcionar la construcción del ferrocarril, no desconocían los nuevos usos sociales de la montaña y las posibilidades de negocio que les podían proporcionar. Por este motivo, un consejero de la Sociedad aseguró que «por las referencias que tenía estimaba que la construcción del cremallera podía ser un buen negocio siempre que su coste no fuese excesivo». Ese año se habían llevado a cabo en Chamonix los primeros juegos olímpicos de invierno.

Los proyectos de desarrollo del Santuario de Núria habían sido conocidos en Barcelona particularmente desde que el 2 de junio de 1916 el obispo de Urgell, Joan Baptista Benlloch, había visitado el Centro Excursionista de Cataluña (CEC) para explicar sus intenciones (Puigvert, 2008: 104). El CEC, la matriz de un excursionismo que no sólo

promocionaba el conocimiento de la montaña, sino que construía una patria, constituía el escenario en el que la recepción de la propuesta debía ser más efectiva y eficientemente propagada, el lugar natural para defender un nuevo proyecto en el Pirineo. La visita de Benlloch suponía la presentación pública de unos trabajos previos llevados a cabo en Núria durante el mes de mayo de 1916 por una autoproclamada *Junta de Obras del Santuario*, que componían el propio obispo Benlloch, mosén Joan Alsina, en calidad de historiador de Núria, el arquitecto Bernat Pejoan, autor de un proyecto de reforma y ampliación del santuario, el empresario de la construcción Frederic Cusidó, impulsor de un proyecto de funicular, y el restaurador, y entonces concesionario del hospedaje de Núria, Bru Romeu.

El proyecto del arquitecto Bernat Pejoan, asociado con el ingeniero Joan Matabosch, se situaba en una voluntad decidida de alpinizar el valle de Núria a partir de modelos y referente suizos. En el aspecto material proponía la sustitución de todos los edificios preexistentes en el Santuario por otros que ofrecieran un mayor atractivo estético y confort. En la lógica de la adecuación estética a las circunstancias del proyecto se preveía el derribo de la iglesia neogótica inaugurada en 1911, para sustituirla por otra neorrománica. Se añadiría la construcción de un grupo de chalés, así como la de un Vía Crucis monumental y el ajardinamiento del conjunto. Las obras de ampliación y reforma del santuario proyectadas resultaban ambiciosas y radicales. Pero el primitivo proyecto urbanizador del obispo Benlloch, que habían redactado el tándem Pejoan y Matabosch, del que Josep Rogent había tomado buena nota y se interesaba, y para cuyo desarrollo había sido solicitada del Estado la cesión de una parte de los comunales de la montaña de Estremera, que gestionaba el municipio de Queralbs, quedó detenido cuando en 1918 el cuerpo de ingenieros de montes del Estado, cuyo informe favorable resultaba preceptivo para cualquier intervención que debiera llevarse a cabo en un monte público, y el de Núria lo era, se mostró en desacuerdo (Puigvert, 2008: 104-105).

El obispo Benlloch abandonaría el obispado de Urgell en 1919 cuando el Papa Pío XI le nombró cardenal. Lo sustituyó Justí Guitart Vilardebó que obtuvo, por Real Orden de 3 de mayo de 1922, la concesión efectiva de los deseados terrenos de Núria en unas condiciones sensiblemente diferentes a las que había ambicionado su predecesor. Las objeciones de los ingenieros forestales habían determinado una reinterpretación de las pretensiones del obispado de Urgell en Núria. Durante la negociación con el Estado previa a la publicación de la Real Orden, como resultado de la frenada en el proceso de urbanización prevista del valle, Justí Guitart había prescindido del tándem Matabosch-Pejoan, que sustituyó por el arquitecto Josep Danés y Torras, en solitario, al que el obispo encargaría el

trabajo a inicios de 1922 (Puigvert, 2008:109). Pero a pesar de las nuevas condiciones el aprovechamiento de Núria quedaba definitivamente abierto: Guitart podía iniciar una gran ampliación del Santuario —previsiblemente, con el dinero que provenía del pago de las pinturas románicas murales que había realizado la Junta de Museos de Barcelona (en el que encontramos relacionado Josep Rogent)— y el ferrocarril Transpirenaico había llegado a Ribes de Freser. Por tanto, Josep Rogent ya podía sacar del cajón el proyecto del ferrocarril a cremallera que había guardado después de 1918, para presentarlo a los miembros del consejo de administración de FMGP, que es lo que hizo el 26 de noviembre de 1924.

De la solicitud de la concesión a la ampliación de capital 1928

El proyecto del cremallera de Núria y, por tanto, su presupuesto, estuvo sometido a diferentes contratiempos que retrasaron su ejecución y condicionaron la disponibilidad financiera. Así, si las primeras previsiones indicaban que el ferrocarril podía estar terminado alrededor de 1928, y el coste de construcción rondaría los seis millones de pesetas, la necesidad de adquirir antes una concesión de funicular a Montserrat para evitar la proliferación descontrolada de accesos a la montaña —condición impuesta por el abad de Montserrat, Antoni M. Marcet Poal— distrajo tiempo y capitales de la Sociedad. Sin embargo, la coyuntura económica especulativa del quinquenio 1925-1929 hizo posible que FMGP considerase la posibilidad de conseguir el dinero suficiente para emprender un vasto plan de inversiones, que consistía en la electrificación del cremallera de Montserrat, la construcción del funicular a la Santa Cueva, que resultaba ser la primera sección de uno que debía cubrir el itinerario Monistrol-Montserrat, consecuencia de la concesión adquirida en 1925 para satisfacer el deseo del abad, y el cremallera de Ribes de Freser a Núria, con el añadido de un funicular al Coll de Finestrelles, a los cuales sumarían el proyecto de un gran hotel de lujo también en Núria, algo alejado del Santuario, en el Pla dels Eugassers.

Distribución de ingresos y gastos para acometer el proyecto de Núria, presentada por Rogent el 3 de diciembre de 1924

Capital Social	1.800.000 ptas.	Acciones	7.200
Ampliación propuesta	3.200.000 ptas.	Acciones	12.800
Total	5.000.000 ptas.	Acciones	20.000

Obligaciones en circulación	2.500.000 ptas.	Títulos	5.000
Obligaciones nuevas	4.500.000 ptas.	Títulos	9.000
Total	7.000.000 ptas.	Títulos	14.000

Ingresos previstos:

Acciones	3.200.000 ptas.
Obligaciones	4.500.000 ptas.
Total	7.700.000 ptas.

Distribución propuesta del gasto:

Prima acciones actuales	360.000 ptas.
Escrituras y colocación de títulos	734.000 ptas.
Ascensor Cova Montserrat	250.000 ptas.
Cremallera en Núria	5.655.000 ptas.
Funicular Nuria	400.000 ptas.
Imprevistos	300.000 ptas.
Total	7.700.000 ptas.

Fuente: FGC Fondo FMGP [11003/07]

El proceso de solicitud de la concesión no estuvo exento de inquietud para los gestores de la Sociedad. La solicitud fue presentada al negociado de Obras Públicas de Girona, el 8 de octubre de 1925. A partir de ese momento se abría un período de información de treinta días en el que se podían presentar alegaciones al proyecto. FMGP temía la concesión que esgrimía el contratista de obras Frederic Cusidó Poll, asistido en la parte técnica por Santiago Rubió i Tudurí, según la cual ostentaba desde 1917 los derechos para la construcción de una línea mixta de funicular y tranvía entre Queralbs y Nuria. La Sociedad no quería que se reprodujera en Núria el tropiezo que había sufrido en Montserrat, cuando había tenido que adquirir el proyecto preliminar de un funicular por un valor de 500.000 ptas., y en la que también había tenido relación Rubió y Tudurí. Y aunque el plazo transcurrió sin que nadie presentara ninguna alegación, y la concesión fue definitivamente otorgada, meses después, durante la primavera de 1926, Cusidó y Rubió exigieron una indemnización a FMGP a cambio de la renuncia en su proyecto. Como había sucedido en Montserrat, en estos turbios asuntos actuó de intermediario Joan Ventosa Calvell, hombre muy cercano a Francesc Cambó. En este caso la reclamación no salió adelante.

Cuando la concesión de la línea de Núria se hizo efectiva, se inició el procedimiento para llevar a cabo el proyecto. La cuestión primordial la constituía el dinero. Para acometer las inversiones —entre todos los proyectos de la Sociedad la construcción de la línea de Núria se llevaba la parte más importante de dinero— se decidió llevar a cabo una ampliación del capital de la Sociedad, que pasaría de dos millones de pesetas a catorce millones. Previamente, en 1923 y 1925, las necesidades de capital se habían satisfecho con la emisión de obligaciones. El 25 de mayo de 1928 se emitieron 28.000 acciones de 500 pesetas cada una y la colocación constituyó un éxito. En este suceso tuvo un papel preponderante el Banco de Cataluña y, de hecho, puede considerarse que FMGP había pasado a constituir, desde 1925, uno más de los negocios del banco y un instrumento de su crecimiento. Los anuncios en la prensa generalista que se publicaron para dar a conocer las intenciones expansivas de la Sociedad, en cuanto a la construcción del cremallera de Núria, remarcaban no sólo la existencia de un nuevo y ampliado Santuario en el valle, sino también la futura de un gran hotel de lujo y chalets para excursionistas. No hay que perder de vista que la publicidad tampoco olvidó que los lugares donde se desarrollaban los negocios de la Sociedad se habían convertido en unos símbolos identitarios —en aquellos años de dictadura, del símbolo se servían los dos nacionalismos, el catalán y el español— lo que contribuiría decisivamente al éxito de la colocación del capital.

Con el capital en el bolsillo, en verano de 1928 el Consejo de administración de FMGP otorgó plenos poderes a su consejero delegado, Josep Rogent Pedrosa. Hasta la primavera de 1931 el Consejo se reuniría muy rara vez. Rogent, considerado por algunos «el máximo pontífice de los ferrocarriles de montaña» gestionó personalmente todos los proyectos de la Sociedad hasta que la crisis económica y social los desbordó. Entonces, en verano de 1931, aflorarían gravísimos problemas de tesorería por las grandes desviaciones presupuestarias en la ejecución de las obras que había emprendido la Sociedad.

Las negociaciones con el obispo de Urgell, Justí Guitart Vilardebó

Para poder construir la línea de Núria FMGP, además de solicitar la concesión administrativa al Estado, que obtuvo en firme el 17 de noviembre de 1926, consideró que necesitaba llegar a un entendimiento con el obispo de Urgell, Justí Guitart Vilardebó. Las razones para la negociación residían en la necesidad, obvia, de proporcionar rentabilidad a la gran inversión económica que supondría la construcción del ferrocarril. Josep Rogent Pedrosa, consejero delegado de FMGP, mantuvo, entre 1927 y 1930, un intenso intercambio epistolar con el obispo Guitart en el que se nos muestran las razones de uno y otro en torno

al proyecto de Núria. Rogent defendía que para resarcirse de la inversión que haría la Sociedad en la construcción del ferrocarril no bastaban las condiciones previstas para el Santuario, tal y como había sido proyectado por el arquitecto Josep Danés i Torras. Por un lado, el consejero delegado consideraba que era indispensable agrandarlo para que proporcionara albergue hasta 2.000 personas, y no a 1.250, que era la capacidad inicial y equipararla, así, a la de las hospederías de Montserrat. Pero aún iba más allá y argumentaba la necesidad de construir un gran hotel de lujo en el Pla dels Eugassers. Dos eran los argumentos de Josep Rogent en la defensa del gran hotel: el primero, que las hospederías del Santuario nunca podrían proporcionar la calidad necesaria para atraer al turismo cosmopolita internacional que, entonces, durante esa década de los Veinte, parecía que debía crecer y convertirse en un negocio muy lucrativo (Vallejo, 2018:77). El segundo, que el emplazamiento elevado, unos doscientos metros por encima del Santuario, proporcionaría las vistas panorámicas que este nuevo turismo buscaba y que las hospederías no podían ofrecer porque se construían en el fondo del valle.

Debemos entender que entre los que entonces se dedicaban a los negocios turísticos, como era el caso de Josep Rogent, que había sido uno de los fundadores de la Sociedad de Atracción de Forasteros de Barcelona (SAF) en 1908, existía la creencia firme de que uno de los factores determinantes en el éxito de una destinación consistía en la disponibilidad de una plataforma hotelera de calidad y en cantidad suficiente (Larrinaga, 2018:700). Con la intención de dotar al Estado de hoteles de calidad había sido creada, en 1926, la Compañía Nacional de Industrias del Turismo, CNIT, y, posteriormente, en 1928, la propia Administración había fundado el Patronato Nacional de Turismo, PNT, (Moreno, 2018:327-342). Precisamente, FMGP confiaba en que el PNT se avendría a facilitar una garantía de interés para la financiación de la construcción del gran hotel.

El obispo Justí Guitart se mostró reacio, en un primer momento, a la apertura del valle a este nuevo torrente turístico, debido a que consideraba que el agrandado Santuario debía constituir el único foco de atracción, porque a Núria, según afirmaba, sólo se tenía que ir para adorar a la Virgen. Éste era, le argumentaba a Rogent, el régimen de exclusividad con el que había negociado en 1922 con el ministro de Fomento la concesión de los terrenos de Núria. Sin embargo, FMGP se mostró inflexible: si el obispo no aceptaba el modelo turístico que le proponían no se haría el ferrocarril. Ahora bien, conservadores y católicos como eran los gestores de la Sociedad, concedieron al prelado que las iniciativas turísticas que se hicieran respetarían los preceptos de la moral religiosa y que el hotel de lujo se construiría

convenientemente alejado del Santuario, por lo cual, el 23 de mayo de 1928, ambas partes se avinieron a firmar un contrato ante notario para la explotación turística del Valle de Núria.

El intercambio epistolar entre Rogent y Guitart revela, además, que FMGP corrió con una parte decisiva, sino con toda ella, de la financiación de la construcción del Santuario, y que hizo introducir modificaciones en el proyecto original. Las obras del Santuario, dirigidas por el arquitecto Josep Danés, se habían iniciado en 1923 a un ritmo muy lento. A principios de verano de 1928 sólo había sido levantado uno de los seis pabellones previstos, aunque no se habían realizado las instalaciones de agua, luz y calefacción por falta de dinero. En el contrato que habían firmado FMGP y el obispo de Urgell la entidad *Santuario de Nuestra Señora de Nuria* se hacía responsable de la financiación de la construcción de los pabellones pendientes de construcción, según el proyecto de Danés, que deberían estar completamente terminados el verano de 1932. Entonces, la Sociedad financiaría a la entidad para que emprendiese las ampliaciones necesarias —dos pabellones más— para que el complejo acogiera hasta 2.000 personas. Sin embargo, *Santuario de Nuestra Señora de Núria* pronto demostró que no tenía capacidad para financiar las obras en los plazos previstos en el contrato suscrito con FMGP y todo apunta a que Josep Rogent desvió dinero de la construcción del ferrocarril hacia la construcción del Santuario en una cantidad no menor de 400.000 ptas. Sin embargo, cuando el cremallera inició el servicio comercial, el 22 de marzo de 1931, el Santuario —que había tenido que acoger el hotel de lujo, el Hotel Núria, después de una nueva negociación a toda prisa con el obispo Guitart, que había requerido la autorización de Roma, porque la Sociedad había descubierto que el mercado ya no ofrecía las condiciones necesarias para financiar la construcción del deseado en el Pla dels Eugassers— aún no presentaba las condiciones previstas en el contrato de 1928, por lo que a partir de la primavera de 1931 se inició una agria disputa entre las partes con la amenaza, expresada por FMGP, de llevar el obispo a los tribunales.

Del triunfalismo a la crisis

El 22 de marzo de 1931 el tren cremallera realizó el viaje inaugural. FMGP no recogió el hecho en el libro de actas del Consejo de Administración. La Sociedad se encontraba inmersa en un gravísimo callejón sin salida que amenazaba con hacerla suspender pagos. La construcción de la línea de Núria había tenido un sobrecoste considerable, al tiempo que las recaudaciones mermaban en todas las líneas que la Sociedad tenía en explotación, por lo que no era capaz de satisfacer las enormes cargas financieras que le suponían las emisiones de

obligaciones y acciones que había hecho para emprender los sucesivos proyectos previstos desde 1923. A este presente sombrío se añadió la quiebra del Banco de Cataluña, la entidad financiera que había sostenido el crecimiento de la Sociedad. Hay que remarcar que FMGP y el banco compartían el presidente, Ramon Albó Martí, y que algunos de los consejeros de la Sociedad también lo eran de ese banco u otros, como el Urquijo Catalán, Soler Torra o Colonial, y todos ellos se resentían de las consecuencias en Cataluña de la gran crisis que se había esparcido por los mercados mundiales, después del crack de 1929 en Nueva York.

La crisis arrastró a FMGP a un período de gran inestabilidad. En julio de 1931 dimitió el Consejo de administración que había llevado a cabo la transformación de Núria, al precio de poner a la Sociedad al borde de la quiebra. Le sustituyó otro, que se fijó el objetivo de negociar las deudas con los acreedores. Éste, que estaba dominado por hombres del quebrado Banco de Cataluña, fue tumultuosamente expulsado del gobierno de la entidad por el pequeño accionariado, que tomó el control del Consejo en febrero de 1932 y pidió a Manuel Folguera Duran, reconocido factótum del catalanismo, que le presidiera. Ello era una clara demostración que el simbolismo de los lugares donde operaba la Sociedad habían connotado, también, todo su negocio. Los pequeños accionistas estaban muy molestos con la gestión precedente, de la que se sentían perjudicados, y pretendían que fuera juzgada por la vía penal. Además, decidieron emprender otras acciones legales contra el contratista de las obras de construcción del cremallera de Núria, la sociedad Pallás y Gamandé, por irregularidades y fraude en la contratación. También propusieron denunciar las deudas pendientes con los demás acreedores y no pagarles, especialmente, el dinero que se debía a Brown-Boveri, como aseguraban que por entonces hacían todas las compañías ferroviarias, españolas y europeas, que se encontraban en una situación parecida. Pero, por un lado, Manuel Folguera Duran renunció al cargo aduciendo enfermedad y, este mismo consejo, fue defenestrado en octubre de 1932 por otros accionistas, que representaban los intereses de los acreedores del Banco de Cataluña y muy especialmente del contratista Pallás y Gamandé. Este nuevo consejo, que presidiría Salvador Floriach, emprendió la labor de la reestructuración de la deuda con los acreedores pero no logró, pese a las tentativas, un convenio exitoso con los obligacionistas.

Tabla comparativa de los ingresos de FMGP (1927-1934)

1927	1928	1929	1934
------	------	------	------

Cremallera de Montserrat	479.807,68	488.788,96	575.318,70	207.369,77
Funicular de Sant Joan	162.945,55	172.832,15	225.225,60	85.174,35
Funicular Santa Cova			61.106,10 (1930)	26.808,03
Ferrocarril Ribes-Núria			418.815,03 (1931)	233.326,36

Fuente: FGC Fons FMGP [7007/03]

Ingresos brutos del ferrocarril Ribes-Queralls-Núria (1931-1935)

Año	Por viajeros	Por equipages	Por mercancías	Otras recaudaciones	Total pesetas
1931	394.162,81	70,84	17.173,98	7.407,40	418.815,03
1932	271.217,64	30,73	10.582,28	5.351,11	287.181,76
1933	280.739,46	23,81	11.580,99	6.610,05	298.954,31
1934	212.504,09	7,06	15.524,80	5.290,41	233.326,36
1935	196.392,79	0,70	23.055,27	4.930,45	224.379,21

Fuente: FGC Fons FMGP [13008/01]

Ingresos brutos del Hotel Núria (en pesetas)

	1931	1932	1933	1934	1935	1936
Enero		9.565,95	43.651,30	27.918,70	21.661,60	25.012,10
Febrero		16.501,35	41.814,30	42.347,40	37.230,90	31.611,60
Marzo	9.192,90	25.677,40	31.668,70	24.768,65	47.166,70	44.350,85
Abril	34.355,15	9.283,75	17.680,40	20.869,45	12.213,50	
Mayo	63.154,55	16.418,75	10.380,50	6.366,30	3.500,40	
Junio	102.590,60	14.759,25	8.140,85	11.308,75	7.402,30	
Julio	70.395,95	32.617,80	26.658,70	24.523,40	18.616,15	

Agosto	121.706,50	72.245,95	83.998,05	54.635,85	44.226,90	
Septiembre	42.954,00	46.223,45	37.523,55	25.467,15	23.233,25	
Octubre	14.370,60	6.762,75	8.000,20	4.527,95	6.101,80	
Noviembre	4.050,25	2.305,85	2.400,10	2.139,25	3.148,75	
Diciembre	14.299,10	15.199,05	18.603,60	19.657,25	22.036,70	
Total	477.069,60	251.069,95	330.520,25	264.530,10	246.538,95	100.974,55

Fuente: FGC Fons FMGP [4008/01]

Por si lo descrito fuera poco, en los años de la República FMGP se vio involucrada en otro asunto, el que promovió la Generalitat de Catalunya cuando se interesó por Núria y decidió su intervención, a partir del verano de 1931. Hay que situar a Pere Coromines Montaña como uno de los promotores del interés de la Generalitat por Núria (debemos mencionar que Coromines había sido secretario del Consejo de administración del Banco de Cataluña entre 1920 y 1931). Su presencia revela que más allá de la alianza católico-burguesa, que hemos descrito anteriormente como la responsable de la construcción simbólica y material de la montaña catalana, hubo otros grupos, de signo bien distinto, que también habían proyectado en la montaña sus aspiraciones de renovación social. Por aquellos días en que habían alcanzado el poder, después de que los conservadores católicos lo habían perdido, se decidían a hacer valer su ideal.

En esta tesitura, a partir de agosto de 1931, el Ayuntamiento de Queralbs, con la entusiasta y controvertida actuación de su secretario municipal, Francesc Sañas Casals, solicitó del Estado la anulación de la RO de 3 de mayo de 1922 por la que una parte del comunal de Estremera —el espacio contenido entre la Artiga, el Plan del Huerto, el Cabo de Cerdo, el Plan de la Cruz, la Piedra Derecha y la Coma de la Perdiu, unas 60 Ha— había sido tomada del dominio público para ser concedida al obispo de Urgell para el agrandamiento del Santuario y diferentes aprovechamientos forestales. En la gestión del asunto se involucraron destacados miembros de Esquerra Republicana de Catalunya, como el alcalde de Girona y diputado provincial en Madrid, Miquel Santaló Parvorell, quien presionó al ministro de Agricultura para la anulación de la concesión hecha al obispo de los comunales. Cuando recuperó los terrenos, en verano de 1932, el Ayuntamiento de Queralbs presentó un proyecto de urbanización del valle de Núria que resultaba una reinterpretación de las propuestas realizadas en los últimos años, las de Bernat Pejoan de 1918, o las de FMGP, a

finales de la década de los veinte, por lo que representaba una opción de urbanización francamente maximalista (Puigvert, 2008:117-122). La Generalitat había previsto un Núria popular, lugar de vacaciones para obreros. No era la única iniciativa que tomó para dar un sentido a las vacaciones pagadas que la República había ofrecido a los trabajadores del país, y debemos relacionarla con otras que llevaba a cabo, como la promoción de una ciudad de reposo y vacaciones, en Castelldefels, o la mediación en la organización turística de la Costa Brava (Palou, 2021:635-666). Pero antes debía apaciguar aquel territorio de montaña. Para ello decidió poner orden e instrumentó un proceso de información para acordar finalmente la fórmula óptima de intervención, que significó una rebaja sustancial de las aspiraciones promotoras de Queralbs, en el que aportaron su juicio diferentes Departamentos que, a su vez, habían consultado los intereses de la sociedad civil. Los resultados debían derivarse al Departamento de Justicia y Derecho, que dirigía Pere Coromines y que centralizaba dicho proceso.

El procedimiento fue haciendo su camino, pero se topó con algunos obstáculos. El primero, la firme respuesta del obispo de Urgell que interpuso una querrela contra la decisión del Estado, que no se resolvería hasta Navidad de 1934. La segunda, que con la muerte de Francesc Macià en diciembre de 1933 los hombres decisivos en la iniciativa republicana en Núria salieron del gobierno. Y, aún, cabe añadir la actuación del secretario municipal de Queralbs, Francesc Sañas, que sin hacer caso de lo que le aconsejaban los abogados que había contratado el Ayuntamiento para defenderse del pleito interpuesto por el obispo Guitart, de no llevar a cabo ningún acto administrativo relacionado con los terrenos de Núria mientras estuviera vivo el litigio con el obispado, conculcó la más elemental prudencia e inició, en otoño de 1934, la tramitación administrativa para la concesión de los terrenos que habían sido devueltos a la titularidad municipal, eso sí, en las condiciones expresadas en el resultado del proceso informativo que había llevado a cabo la Generalidad y que resultaban mucho menos ambiciosas que las presentadas en el proyecto municipal de 1932.

FMGP entró en el juego del secretario municipal, Francesc Sañas, porque, por supuesto, estaba muy interesada en el fomento de los aprovechamientos turísticos de Núria, que estaban decisivamente limitados por la obligación de respetar la moral católica, como se recogía en los contratos que la Sociedad había firmado con el obispo Justí Guitart. Con una crisis económica y social de por medio, a la que se sumaba la falta de incentivos —diferentes documentos de la Sociedad hacen mención del carácter excesivamente severo del lugar— Núria perdía visitantes, año tras año. Si en 1931 el tren transportó a unos 20 o 25.000 visitantes (menos de la mitad de los que le habían sido previstos), en 1935 este número se

había reducido en un 50% y, en consecuencia, la recaudación del Hotel Núria, que indirectamente explotaba FMGP, cayó en picado. Es necesario poner de manifiesto que la Sociedad fundaba el Club Alpí Núria (CAN), en noviembre de 1932, con el objetivo de promover las actividades deportivas, emulando con ello las que se llevaban a cabo en La Molina, lo cual suponía un cierto alejamiento de las posiciones que defendía el obispo y que la Sociedad había hecho suyas en años anteriores. En este contexto, FMGP se presentó al concurso que abrió el Ayuntamiento de Querolbs en otoño de 1934, pero dicho concurso, pese a la documentación que conserva FMGP, que hace pensar que ésta y el secretario Sañas mantenían una gran intimidad y que, por tanto, estaba previa e ilícitamente resuelto en favor de la Sociedad, lo ganó otra empresa, Locomoción y Transportes, SA (LOTRA). El resultado debe entenderse como la consecuencia de la gravísima crisis financiera por la que pasaba FMGP, que no le permitiría cumplir la condición principal estipulada en la plica del concurso, que obligaba a la realización de una cuantiosa inversión económica en el valle. Y, al fin y al cabo, aunque las inversiones las hiciera otra sociedad el ferrocarril debería salir beneficiado, por el incremento en el tráfico de viajeros.

Finalmente, los hechos del 6 de octubre presupondrían un nuevo traspás a las expectativas del Ayuntamiento de Querolbs y de la Generalitat en Núria, porque cuando las derechas asumieron nuevamente el poder, también el municipal, el Estado y el Ayuntamiento de Querolbs desistieron del pleito que mantenían con el obispado, que recuperó los terrenos de Núria, según sentencia firme de 26 de diciembre de 1934. Con todo, en el mes de noviembre el Ayuntamiento había hecho efectiva la concesión a LOTRA, lo que inició otro rifirrafe que no se resolvería hasta 1945, cuando el Tribunal Supremo reconoció la validez de la concesión hecha por la administración municipal a la empresa privada. El obispo quizás había ganado en 1934 —por la retirada de los oponentes— pero buena parte de los terrenos en disputa, los que entonces se consideraban los más indicados para los deportes de invierno, incluido el Bosque de la Virgen, donde se quería hacer una pista de bobsleigh, pasaban a manos de una empresa privada que podría explotarlos, desligada de los intereses episcopales. De por medio, la Guerra Civil traería otro cambio radical. Núria se convirtió en un sanatorio antituberculoso. La actividad turística del ferrocarril, y la del Valle, quedaría suspendida hasta 1942.

Conclusiones

FMGP fue una sociedad fundada el 31 de diciembre de 1881 con la intención de hacer realidad un proyecto del ingeniero Joaquim Carrera Sairol para construir un ferrocarril desde la estación del ferrocarril de vía ancha, en Monistrol, al Monasterio de Montserrat, para el que había solicitado la autorización en 1877. Posteriormente construyó dos funiculares — el de Sant Joan y el de la Santa Cova — y otro ferrocarril, también de cremallera, de Ribes de Freser al Santuario de Núria, en 1931.

La materialización de este último proyecto tuvo un itinerario azaroso por diversos motivos. Cuando se emprendió la ejecución del ferrocarril cremallera a Núria el edificio simbólico de la montaña catalana se encontraba prácticamente culminado. Constituía ya el solar de su nacionalidad. A ello habían contribuido la acción doctrinal de Josep Torras i Bages i sus allegados, religiosos y laicos, en lo que se denominó *La renaixença*. En eso Cataluña no se diferenciaba de otros procesos que habían ocurrido en Europa, donde el catolicismo había acertado a vincularse con la nación y había ubicado los símbolos de la nacionalidad en un espacio geográfico concreto. En paralelo también había acogido las formas retóricas que daban forma al paisaje. Se trató de un proceso de *alpinización* de la montaña catalana que tenía el origen en los Alpes suizos y se había extendido por numerosas cordilleras europeas y americanas. Pero en Cataluña ambos fenómenos se dieron con un acento especial, el que les imprimió su promotor, el grupo que resultó de una concordia católico-burguesa que, a su vez, emprendió la transformación material para obtener el uso formal de esa montaña sacralizada para extraer de ella, además del rédito moral, otro económico.

Con estos fundamentos un grupo de capitalistas catalanes decidió en 1923 la compra de FMGP, cuyo capital se hallaba mayoritariamente en manos suizas desde 1891. A partir de ese momento la sociedad presentaría un vasto plan de inversiones con el fin de asegurarse el control en el acceso a Montserrat y a Núria. Encontraron en la coyuntura especulativa del quinquenio 1925-29 el elemento decisivo que les permitió conseguir el dinero necesario para la empresa. Pero precisamente, cuando ese momento volátil se esfumó se revelaron las contradicciones del modelo puesto que la crisis económica, y unas nuevas pautas sociales que se presentaron con la década de los años treinta, borraron de esos lugares tanto el flujo de romeros como el de turistas. Su capacidad de atracción quedó parcialmente eclipsada.

En ese escenario FMGP luchó para evitar la suspensión de pagos y el cese de la actividad. La connotación simbólica de las destinaciones no fue ajena a ese esfuerzo. Y fue el deseo de reformular el simbolismo lo que atrajo a otros actores. A partir del verano de 1931 destacados miembros de Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), por entonces en el

poder en Catalunya, decidieron sustraer el Valle de Núria del dominio del obispo de Urgel, en conveniencia con el ayuntamiento de Querolbs, para destinarlo a lugar de vacaciones de las clases populares que, con el nuevo régimen, dispondrían de vacaciones pagadas. Pero el obispo no se dejó amedrentar e inició un pleito judicial con la intención de recuperar su dominio sobre Núria.

En medio de estos trastornos FMGP procuró sacar un beneficio y se acercó al ayuntamiento de Querolbs con la intención de obtener una libertad de acción a la que había renunciado en 1928 para procurarse el favor del obispo Guitart, e intentar atraer nuevos visitantes con la promoción de los deportes de nieve. Con esa intención fundó en 1932 el Club Alpí Núria (CAN). Pero su delicada situación financiera, agravada por el descenso cada vez más acusado de visitantes le impidió satisfacer las condiciones del nuevo contrato de explotación del Valle de Núria que promovía el ayuntamiento de Querolbs. Un contrato que se llevó otra compañía, Locomoción y Transportes (LOTRA) que, aun cuando el obispo ganaría su pleito en los tribunales, en diciembre de 1934, mantendría el control de los mejores terrenos para la práctica de los deportes de invierno. La Guerra Civil acabaría por dar al traste con todas aquellas iniciativas, transformando el Santuario en un sanatorio antituberculoso. Núria no volvería a abrirse al turismo hasta 1942.

Bibliografía

- ARANDA PRIETO, J. (2017). *La industria catalana, 1929-1935*, [tesi doctoral]. Universitat de Barcelona.
- GONZÁLEZ-VARAS IBÁÑEZ, I. (1996). «La reconstrucción de Santa María de Ripoll por Martín Sureda i Elías Rogent (1880-1893)», *Espació, Tiempo y Forma, Serie VII, Hª del Arte*, t.9.
- MARFANY GARCIA, J. L. (1993). «El paisatge, el nacionalisme i la Renaixença». *Estudi General*.
- MARFANY GARCIA, J. L. (1995). *La cultura del catalanisme: El nacionalisme català en els seus inicis*. Editorial Empúries.
- MORENO GARRIDO, A. (2010). «El Patronato Nacional de Turismo (1928-1932). Balance económico de una política turística», *Investigaciones de Historia Económica*.

- NADAL FARRERAS, J. (2015). «Cultura i turisme al Pirineu: darrere les petjades de Gerbert», *Onzenes Trobades Culturals Pirinenques, Cultura i patrimoni al Pirineu*.
- PACK, SASHA D. (2010). «Revival of the Pilgrimage to Santiago de Compostela: The Politics of Religious, National, and European Patrimony, 1879-1988». *The Journal of Modern History* 82. Pàg. 335-367
- PALOU RUBIO, S. (2021) «Excursionisme, paisatge i roganització turística durant la Segona República. La celebració de la conferència Pro Costa Brava l'agost de 1935». *Annals de l'Institut d'estudis Gironins, Núm. 62*: 635-666
- PUIGVERT I SOLÀ, J. M. (2008). *Josep Danés i Torras: noncentisme i regionalisme arquitectònics*. Publicacions de l'Abadia de Montserrat. Ramon, 2015: 427-454
- RAMON SOLANS, FRANCISCO JAVIER (2015). «"El catolicismo tiene masas". Nación, política y movilización en España, 1868-1931». *Historia Contemporánea* 51
- ROGER, A. (2007). *Breve tratado del paisaje*. Biblioteca Nueva. Roma, 2004:122
- ROMA CASANOVAS, F. (2004). *Del Paradís a la Nació. La muntanya a Catalunya. Segles XV-XX*. Cossetània, 2004.
- ROMA CASANOVAS, F. (s/d). *L'excursionisme a Catalunya (1876-1939)*, Edició On-line
- TISSOT, L. (2011). "From Alpine tourism to the «Alpinization» of tourism», *Tourism beyond the nation: A transnational approach to european tourism history*. Ed. G.E. Zuelow, Ashgate.
- VALLEJO, R., LIDOSO, E. I VILAR, M. «La dimensión económica del turismo en España» a VALLEJO POUSADA, R. DIR. (2018). *Los orígenes del turismo moderno en España: el nacimiento de un país turístico*. Sílex Universidad.