

# ACCESOS Y CARRETERAS DE ESTACIONES DE MONTAÑA

Por  
Enrique Sanz Pareja

Uno de los fenómenos sociales más representativos de nuestro tiempo es el turismo. Desde mediados de este siglo ha ido adquiriendo un enorme incremento, convirtiéndose el antiguo turismo de minorías en el actual turismo de masas.

Por turismo debe entenderse todo desplazamiento temporal y voluntario de la persona a lugar o lugares distintos de su residencia habitual, con fines culturales, deportivos o de distracción, descanso y reposo. Naturalmente, estos fines pueden ser buscados aislada o simultáneamente todos o algunos de ellos.

Referido el turismo al ámbito geográfico de un país, tendremos turismo nacional o extranjero, según sea el lugar de origen del viajero.

Fomentar el volumen del segundo tiene un fundamento esencialmente económico, por cuanto supone de ingreso neto de un ahorro generado fuera de nuestras fronteras y de exportación de bienes no desplazables, con el consiguiente ingreso de divisas, tan conveniente para la nivelación de la balanza de pagos de un país.

El fomento del turismo nacional tiene, en cambio, una motivación de índole fundamentalmente social, y ello en un doble aspecto. De una parte, porque ejerce un papel redistribuidor de la riqueza, y de otra, porque es un factor de bienestar y de mejoramiento del nivel de vida.

El turismo se presenta en su forma más simple como una corriente masiva que se desplaza desde un mercado de origen, proveedor, hacia un núcleo receptor, que lo recibe.

Son tres, por tanto, sus elementos fundamentales: mercado, corriente y núcleo receptor. Sobre todos ellos se puede operar y de hecho se ejercen una serie de acciones que repercuten en el fenómeno turístico.

Nos vamos a referir en esta breve conferencia al segundo elemento, y limitado, además, a un núcleo receptor muy particular, el de las estaciones de montaña.

Las corrientes turísticas se desplazan siguiendo las rutas del ferrocarril, de la carretera, del barco o del avión.

En el cuadro que incluimos a continuación figuran los turistas que nos han visitado en los últimos años, distribuidos según la vía de entrada utilizada para entrar en España.

CUADRO NUMERO 1

TURISTAS QUE HAN VISITADO ESPAÑA, SEGUN VIA DE ENTRADA

Vía de entrada	AÑO 1965		AÑO 1966		AÑO 1967	
	Total	%	Total	%	Total	%
Ferrocarril ... ..	1.336.259	9,4	1.505.855	8,7	1.410.327	7,9
Carretera ... ..	9.730.083	68,3	12.005.873	69,6	12.064.137	67,6
Puertos ... ..	1.368.544	9,6	1.432.877	8,3	1.590.057	8,9
Aeropuertos... ..	1.816.542	12,7	2.307.141	13,4	2.794.034	15,6
<b>Total ... ..</b>	<b>14.251.428</b>	<b>100,0</b>	<b>17.251.746</b>	<b>100,0</b>	<b>17.858.555</b>	<b>100,0</b>

Vemos inmediatamente la enorme importancia que tiene la carretera sobre los restantes medios de transporte. Ella sola totaliza más del doble de la suma de las restantes vías de entrada, sin contar, además, que muchos de los turistas que emplean otros medios de transporte utilizan luego el automóvil para sus desplazamientos por el interior del país.

Podemos decir, sin lugar a dudas, que el actual turismo de masas es consecuencia del aumento del parque de vehículos particulares.

Del análisis de las estadísticas podemos obtener otra importante consecuencia, si nos fijamos en el siguiente cuadro, en el que la afluencia turística de los últimos años aparece clasificada por meses.

**CUADRO NUMERO 2**  
**TURISTAS QUE HAN VISITADO ESPAÑA, POR MESES**

MES	AÑO 1965		AÑO 1966		AÑO 1967	
	Total	%	Total	%	Total	%
Enero ... ..	539.075	3,8	554.860	3,2	653.462	3,7
Febrero... ..	477.963	3,4	594.603	3,4	628.583	3,5
Marzo ... ..	596.088	4,2	739.244	4,3	1.034.869	5,8
Abril ... ..	972.381	6,8	1.091.492	6,3	968.965	5,4
Mayo ... ..	990.266	7,0	1.251.131	7,3	1.248.067	7,0
Junio ... ..	1.292.450	9,0	1.464.665	8,5	1.496.059	8,4
Julio ... ..	2.441.469	17,1	3.403.995	19,8	3.599.628	20,2
Agosto ... ..	3.090.929	21,7	3.660.228	21,2	3.568.884	20,0
Septiembre ... ..	1.617.929	11,4	1.909.407	11,1	1.989.117	11,1
Octubre... ..	861.181	6,0	1.042.008	6,0	1.055.801	5,9
Noviembre... ..	647.179	4,5	680.042	3,9	724.072	4,0
Diciembre ... ..	724.518	5,1	860.071	5,0	891.058	5,0
<b>Total ... ..</b>	<b>14.251.428</b>	<b>100,0</b>	<b>17.251.746</b>	<b>100,0</b>	<b>17.858.555</b>	<b>100,0</b>

Durante los meses de julio, agosto y septiembre tiene lugar la entrada de más del 50 por 100 de la entrada total de turistas, repartidos en un 19 por 100, 21 por 100 y 11 por 100, en cada uno de los meses citados. Estas cifras en % se mantienen de modo estable desde hace años, a pesar de variar sustancialmente la cifra anual.

Por el contrario, noviembre, diciembre y enero reciben solamente el 12,5 por 100 de esta cifra total. Es decir, representan la cuarta parte y reciben únicamente una octava parte del contingente total.

A pesar del importante desarrollo ya alcanzado por el turismo en España, hay un aspecto del mismo que se halla aún francamente en retraso, con relación a sus posibilidades. Nos referimos al turismo de montaña, muy evolucionado en Francia, Italia, Austria, etc., y en Suiza, en particular. El «slogan» suizo de hoy, «Qui dit sky, dit Suisse», ha sustituido a otro anterior referido a sus montañas y lagos. Suiza cuenta hoy con más de 7.500 hoteles, con un total de 218.000 plazas, aparte de unos 30.000 chalets y casas de vacaciones. Su equipo comprende, además, 5.500 kilómetros de ferrocarril electrificado y 17.000 kilómetros de carreteras. Prácticamente, el 90 por 100 de su territorio es accesible con trenes de vía estrecha, de cremallera, funiculares, teleféricos y tele-sillas. Los lagos están cruzados por líneas regulares de barcos. Cuerpos especiales de guías de alta montaña, profesores de deporte de nieve y hielo, etc., atienden el servicio de los cinco millones de visitantes que anualmente recibe.

De los deportes de invierno sigue siendo el esquí el calificador de la estaciones turísticas de invierno.

Nacido en Noruega, como lo atestiguan pinturas de la Edad de Bronce, fue de uso común en Escandinavia durante mucho siglos. Europa lo aceptó en el siglo XIX como instrumento utilitario y como deporte de los comienzos del siglo XX. La aparición de los deportes de invierno ha tenido como consecuencia la ampliación del período turístico de las estaciones de alta montaña, limitado hasta entonces a un corto período estival.

La misma intensidad luminosa que hallamos en verano en la playa sólo podemos hallarla en invierno en plena montaña nevada. Las lecturas de intensidad lumínicas, mediante fotómetro, han dado los máximos valores en verano en el mar, pero, a su vez, han sido sobrepasadas por las lecturas realizadas en la montaña nevada, al entrar la primavera.

Los deportes invernales, al igual que los de playa, pueden ser practicados por innumerables personas, en un mismo lugar, sin distinción de sexo ni edad.

Y además, por ser ambas modalidades de atracción turística practicadas en épocas tan diametralmente opuestas como son el invierno y el verano, no existe el menor solapamiento, al contrario, pueden completarse mutuamente.

La promoción del turismo invernal es la única forma de contrarrestar la notable desproporción, antes apuntada, en la entrada del turismo extranjero.

Actualmente existen agudos períodos de congestión, en la alta temporada invernal, en muchas estaciones europeas, pese al aumento de la oferta en estos últimos años. El incremento de nivel de vida de los países de Europa occidental ha motivado una concurrencia masiva también hacia el turismo de la nieve, con lo que se han superado claramente las posibilidades de la oferta.

España puede ofrecer grandes reservas naturales en este campo, pero éstas no podrán integrarse en la oferta turística sin un mínimo de equipo infraestructural, que las haga fácilmente asequibles a dicho tipo de turismo.

Una comunicación por carretera rápida y cómoda con los centros urbanos es uno de los condicionantes más importantes en toda estación de deportes de invierno. Efectivamente, los accesos a cualquier estación invernal tienen lugar por carretera, salvo la excepción de algún caso muy aislado. Incluso, en los centros próximos a grandes pobla-

ciones , es deseable que el viaje de ida y vuelta pueda ser realizado en el día.

El incremento del parque de automóviles privados y la comodidad que supone para los posibles usuarios utilizar su propio medio de transporte hacen que la carretera sea el acceso ideal a las estaciones de invierno.

Los sistemas colectivos y transporte, autobuses, vienen a reforzar nuestra anterior afirmación y aconsejan, una vez más, que el acceso a la estación base de cualquier zona sea por carretera.

Los demás medios de acceso, teleféricos, ferrocarriles de cremallera, helicópteros e incluso el de aviones provistos de esquís, utilizados en los Alpes, no solucionan totalmente el problema de desplazamiento de grandes masas y puedan servir únicamente de complemento.

Si bien las carreteras de acceso a centros de invierno son, en cierto modo, como otras cualesquiera, se presentan una serie de problemas de vialidad que es preciso tener en cuenta a la hora de su explotación.

El turismo invernal, tanto nacional como extranjero, se concentra especialmente en los fines de semana.

En el adjunto cuadro se recogen las intensidades medias diarias (I. M. D.) de tráfico los sábados y domingos en Navacerrada y Sierra Nevada y permite tener una idea bien clara de estas «puntas» de tráfico en la semana.

### CUADRO NUMERO 3

#### RELACION DE LA I. M. D. DE SABADOS Y DOMINGOS A LA DE LOS DIAS LABORABLES

ESTACION INVERNAL	DIA	Relación Intensidad de tráfico	
		Invierno	Verano
Sierra Nevada ... ..	Sábados ... ..	2,90	1,60
	Domingos.. ...	4,58	2,20
Navacerrada ... ..	Sábados ... ..	4,05	1,43
	Domingos.. ...	12,65	3,94

La intensidad de tráfico de un domingo en Navacerrada es casi trece veces la de un día laborable. En verano, sin embargo, pese a la mayor afluencia de tráfico, la distribución es más homogénea, con una relación de cuatro a uno.

Los problemas de vialidad en las rutas invernales deben resolverse a la vista de las necesidades de los períodos de mayor intensidad, independientemente del volumen medio del tráfico semanal, como podría parecer lógico. Es preciso, por tanto, realizar ensanches de las calzadas para facilitar la circulación y los trabajos de los equipos quitanieves. Especial atención merecen el balizamiento, la señalización y, en especial, los trabajos normales de conservación.

La intensidad de circulación por carretera varía grandemente no sólo por la temporada, sino también dentro de la jornada, y esto debe tenerse en cuenta al proyectar cualquier obra, tanto de nueva construcción como de ampliación y mejora. El sentido del tráfico varía. Por la mañana, todos los vehículos tienden a la estación invernal, invirtiéndose el sentido al atardecer.

Uno de los problemas más importantes es el de aparcamiento. Constituye éste un servicio imprescindible para el desarrollo de la corriente turística, pero requiere inversiones muy elevadas, difícilmente recuperables por el Estado, suponiendo que fuese éste el que construyera los aparcamientos, aun estableciendo tasas por este servicio, medida ésta impopular y contraproducente posiblemente.

La circulación de montaña es siempre complicada, tanto por sus características geográficas como por otros factores. En primer lugar, al utilizar quitanieves, que dejan montones de nieve a los lados, se reduce la anchura de rodadura en más de un metro. En segundo lugar se producen deslizamientos por la nieve residual y el hielo. Al ocurrir un atasco, el problema se agrava, ya que pueden presentarse dificultades en remontar una pendiente que, sin paradas, podría subirse fácilmente. Se produce entonces una reacción en cadena, que puede crear graves embotellamientos. A veces, las máquinas quitanieves complican aún más la situación.

Al proyectar una carretera de alta montaña puede plantearse el dilema de escoger la ladera por la que debe discurrir, orientada al Norte o al Sur. Aunque pueda parecer lo contrario, no siempre las laderas al mediodía son los mejores. Es cierto que la nieve se funde antes, pero por la noche se puede producir hielo, que es más peligroso. Las laderas norte conservan más tiempo la nieve, pero, al no deshelerse, no queda helada y se evitan esos inconvenientes.

Las ventiscas, los aludes y las posibles acumulaciones de nieve son también factores a considerar y que muchas veces pueden evitarse estudiando cuidadosamente el trazado de la futura carretera.

En cuanto a pendientes, un 7 por 100 puede ser el máximo aconsejable. Una pendiente más fuerte puede dar lugar a atascos por deslizamiento e inutilizar la carretera. Es evidente, de cuando en cuando, un tramo horizontal, en donde poder aparcar en caso de emergencia.

Respecto al ancho, habida cuenta la reducción producida por la acumulación de nieve en las cunetas, habrá que contar con una anchura de calzada de 8 metros, para una carretera de dos circulaciones.

Hay, por último, que cuidar al máximo las obras de drenaje y de evacuación de aguas de lluvia, para lograr una conservación de firme más eficaz.

El problema de la financiación de la infraestructura de las estaciones de invierno, presenta tales características, que no hace posible el que corra exclusivamente a cargo de la iniciativa privada. Solo las estaciones invernales relativamente próximas a núcleos urbanos, han podido ir adaptando sus características meramente deportivas a una demanda turística, ampliando, en general con retraso, la infraestructura base. Tal evolución es muy lenta, por lo cual ha sido preciso planificar la creación de un mínimo de estaciones invernales, que puedan servir para iniciar un mercado turístico, de escaso desarrollo en la actualidad.

Para poder lograr una rápida promoción de las estaciones invernales de montaña, la infraestructura básica corre a cargo del Estado, para de esta forma, poder atraer con el ritmo e intensidad suficiente al inversor privado.

En el cuatrienio de este II Plan de Desarrollo, se promocionan tres puntos, en lo que a estaciones de montaña se refiere. Uno es el Pirineo, otro en el Sistema Central y otro en Sierra Nevada.

El primero, aparte de servir a la demanda interior de la zona situada al Norte del Ebro, representa un elemento importante de atracción del turismo francés de invierno, imposible de ser acogido en sus propias estaciones pirenaicas.

El situado en el Sistema Central, servirá principalmente a la demanda de la Capital de España.

El de Sierra Nevada, completará los grandes atractivos turísticos de la Costa del Sol. Supondrá, además, un importante impacto para colocar la costa meridional de la Península en uno de los primeros lugares del mundo, en cuanto a la atracción de un turismo internacional de calidad.

Las necesidades de infraestructura de los centros invernales previstos son muy grandes. No se trata, tan solo, de construir o acondicionar una vía de acceso adecuada, sino de complementarla con otras vías

hasta la frontera, como en el caso del Pirineo, o de enlazar la estación con otras zonas receptoras de turismo, como en Sierra Nevada.

La infraestructura a crear por el Estado se refiere, no sólo a la red viaria principal, sino también, a aparcamientos, abastecimientos de agua, saneamientos, electricidad e, incluso, a enlaces telegráficos y telefónicos.

En los cuadros que se incluyen a continuación, se expresan las cantidades a invertir durante el cuatrienio, en los distintos centros de invierno, a que antes nos hemos referido.

#### PROGRAMA 1968

	Presupuesto de adjudicación
<b>LA MOLINA (GERONA)</b>	
X- G E- 303. Masella a la Molina.	4.820.000,00 ptas.
X- G E- 304. Alp a Masella.	5.784.000,00 »
	<hr/> 10.604.000,00 »
<b>EL FORMIGAL (HUESCA)</b>	
X- H V- 254. C. 136, de Huesca a Francia.	37.819.096,00 »
	<hr/> 37.819.096,00 »
<b>VALLE DE ARAN (LERIDA)</b>	
X- L- 292. Aparcamiento en Baqueira y Viella.	5.527.196,00 »
X- L- 293. Carretera de acceso a Plá de Beret.	18.670.000,00 »
X- L- 294. Esterrí de Aneu a Viella.	19.776.395,95 »
	<hr/> 43.973.591,95 »
<b>NAVACERRADA-COTOS (SEGOVIA-MADRID)</b>	
X- S G- 272. Navacerrada a Cotos.	17.389.850,00 »
X- S G- 272. Cotos al Valle del Noruego.	12.628.319,00 »
	<hr/> 30.018.169,90 »
<b>SIERRA NEVADA (GRANADA)</b>	
X- G R- 247. Aparcamientos.	10.692.446,00 ptas.
X- G R- 248. C/ Granada a Sierra Nevada, kilómetros 40 al 50.	15.587.766,00 »
X- G R- 249. C/ Granada a Sierra Nevada, kilómetros 9 al 22.	25.888.888,00 »
X- G R- 250. C/ Granada a Sierra Nevada, kilómetros 4,5 al 9.	15.137.405,00 »
X- G R- 251. C/ Acceso a la leguna de las Yeguas.	14.188.710,00 »
	<hr/> 81.494.327,00 »
<b>RESUMEN (COMPROMETIDO)</b>	
LA MOLINA (Gerona).	10.604.000,00 ptas.
EL FORMIGAL (Huesca).	37.819.096,00 »
VALLE DE ARAN (Lérida).	43.973.591,95 »
NAVACERRADA-COTOS (Segovia-Madrid).	30.018.169,00 »
SIERRA NEVADA (Granada).	81.494.327,00 »
	<hr/> 203.909.183,95 »
Total ... ..	

PROGRAMA 1969

	Presupuestos aproximados (millones de ptas.)	Anualidades	Anualidad 1969
<b>GERONA</b>			
Acondicionamiento y pavimentación camino viejo del puerto de Tossa a la estación de La Molina y nuevo paso inferior bajo el ferrocarril ... ..	7,0	1969	7,0
C/ del Puerto de Tossa de Alp, por Super-Molina y Masella. Tramo del puerto de Tossa a Super-Molina y aparcamiento para 1.000 vehículos en zonas de instalaciones mecánicas ... ..	30,0	1969-70	5,0
	37,0		12,0
<b>LERIDA</b>			
C/ de Sort a Llesuy. Acondicionamiento y mejoras, incluso accesos a la base del telesilla y aparcamiento.	14,0	1969-70	5,0
Abastecimiento y saneamiento en Baqueira-Beret ... ..	20,7	1969-70	7,0
	34,7		12,0
<b>HUESCA</b>			
C/ de Bielsa al Parador del Valle de La Pineta. Acondicionamiento y mejora de la pista forestal ... ..	8,0	1969	8,0
C/ de Benasque a Cerler. Construcción de 6 kilómetros ... ..	6,0	1969	6
Aparcamientos en El Formigal (Sallent del Gállego) ... ..	2,0	1969	2
	16,0		16,0
<b>MADRID</b>			
C/ del Puerto de Cotos al de La Morcuera (primer tramo de 3 kms.)	18,0	1969-70	5,0
Aparcamiento en la zona de Cotos.	8,0	1969	8,0
Abastecimiento de agua a Cotos ...	9,4	1969	9,4
Saneamiento y depuración de Cotos.	13,0	1969-70	5,0
	48,4		27,4
<b>GRANADA</b>			
Abastecimiento y saneamiento en Peñones y Prudadollano (Sierra Nevada) ... ..	33,8	1969-70	5,8
	33,8		5,8
Total ... ..	169,9		73,2

Cuando hayan finalizado estas obras, habremos dado un gran paso en la promoción del turismo invernal.

Una buena infraestructura es la primera necesidad y el tratar de lograrla el primer problema que hay que resolver. Las carreteras pondrán al alcance del turismo muchos lugares maravillosos de nuestra geografía, hoy todavía inéditos.

Conseguir un desarrollo eficaz del turismo de nieve, es uno de los principales objetivos de este II Plan de Desarrollo. Si esto se lleva a buen término, habremos logrado nivelar nuestro turismo, reduciendo las diferencias que hoy se presentan tan acusadas de una a otra estación, y al mismo tiempo, atraer a un turismo de gran calidad económica. La montaña la tendremos más próxima, facilitando esto, la práctica de los deportes de invierno por todos los españoles, cuyo bienestar debe ser objetivo básico de toda buena política.