

# PROMOCION ESTATAL DE ESTACIONES DE MONTAÑA

Por  
Vicente Lafuente Fontana

## I. CONSIDERACIONES GENERALES

Esta exposición pretende recoger en forma de Ponencia, y no como conferencia, las posibilidades que se ofrecen en España para la Promoción de Estaciones de Montaña aptas para la práctica de los deportes de nieve, por lo que quizá sería más apropiado titularla Aportación Estatal a la Promoción de Estaciones de Montaña, título que refleja, a mi juicio, más exactamente el problema general que se plantea a cualquier promotor, privado o no, que quiere acometer seriamente la creación o mejora de una estación y que desea conocer qué posibilidad de ayuda tiene por parte del Estado para conseguir sus fines .

La Promoción Estatal de Estaciones de Montaña, con sus correspondientes inversiones, es evidentemente un caso particular del problema general, que de momento no se ha dado. El Estado aún no ha programado y ejecutado una nueva estación, aunque, desde luego, entra dentro de sus posibilidades.

Queda, así, pues, limitado el tema en el espacio «España» y en el objetivo «Aportación estatal a la promoción».

Sería, por tanto, muy interesante a lo largo de este Seminario contrastar esta ayuda del Estado a tan interesante tema como el turismo invernal, con lo que se ofrece en otros países de colaboración o ayuda estatal a sus estaciones de invierno.

## II. SISTEMAS DE AYUDA

Hay tres sistemas de ayuda fundamentales a la promoción de estaciones, que son:

### *Ayuda técnica.*

En forma de estudios de carácter general, de redacción de proyectos de obras de infraestructura, de dirección de obras, etc.

### *Ayuda económica.*

En forma de inversiones a fondo para obras de infraestructura.

De subvenciones para medios mecánicos de remonte u otro tipo de obras.

De líneas de crédito para otras obras o servicios.

### *Ayuda legal.*

Mediante la Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico, si bien este tipo de ayuda, en realidad, también engloba alguno de los anteriores.

Mediante otras disposiciones aplicables existentes o que puedan promulgarse.

## III. DESARROLLO DE LOS SISTEMAS DE APORTACION ESTATAL A LA PROMOCION A TRAVES DE LOS DIFERENTES MINISTERIOS Y ORGANISMOS

Como normalmente el peticionario de ayuda, promotora particular en general o ente público —Ayuntamiento—, solicita ésta, a través del Ministerio u organismo nacional, a continuación se pretende dar, ordenadamente por Departamentos, un esquema de estos sistemas existentes que muchas veces no se utilizan por desconocimiento, temor a largos trámites o a fiscalizaciones de diversa índole, normalmente infundados, que esterilizan muchas posibilidades, aunque conviene señalar que en la mayoría de los casos es la falta de una dirección o gerencia eficaz la que frena el desarrollo de estas estaciones de invierno, las pequeñas rivalidades entre propietarios y Ayuntamientos, y así puede verse cómo las estaciones con dirección única y con programas definidos son las que se desarrollan eficaz y rápidamente y, como las otras, se debaten en sus propias dificultades internas.

Esto es de todos conocido y no es preciso citar ejemplos concretos.

Pasemos, pues a examinar qué clase de ayuda puede conseguirse a través de los diferentes Ministerios relacionados con el tema, encabezándose, naturalmente, por el de Información y Turismo, como más directamente interesado y responsable ante este importante tema.

#### IV. APORTACIONES DEL MINISTERIO DE INFORMACION Y TURISMO

Este Ministerio actúa sobre las estaciones de invierno a través de diferentes sistemas de ayuda y colaboración que han quedado notablemente desarrollados con la aprobación del Segundo Plan de Desarrollo, el cual fija un programa y facilita los medios económicos necesarios para su desarrollo.

Así establece como objetivos en sus apartados 8.1, 8.2 y 8.3, de la Comisión de Turismo: «Para ampliar la capacidad competitiva del turismo español y atenuar el ciclo estacional de los ingresos proporcionados por el turismo extranjero se promocionará la creación de estaciones invernales tanto del mar como de montaña»; «Incorporar España como oferente al mercado del turismo de nieve y vigorizar su posición en cuanto al turismo invernal de descanso»; «Lanzamiento al mercado internacional de cinco estaciones de montaña perfectamente equipadas, de forma que sean capaces de atraer al turismo invernal extranjero».

##### *Inversiones.*

En la programación general de las inversiones públicas de este Ministerio figuran las siguientes para estaciones invernales de montaña:

Año 1968 ... ..	105,2 millones de pesetas
Año 1969 ... ..	123,5 » » »
Año 1970 ... ..	131,1 » » »
Año 1971 ... ..	140,0 » » »
<hr/>	
Total ... ..	500,0 millones de pesetas

Con cargo a estas cantidades pueden realizarse obras de infraestructura que correspondan principalmente:

- Carreteras.
- Aparcamientos.

Suministros de agua potable.  
Saneamientos.  
Redes de Energía eléctrica y alumbrado.

De acuerdo con la orden de la Presidencia del Gobierno de 5 de junio de 1968, el Ministerio de Información y Turismo programa, y el Ministerio de Obras Públicas redacta, los correspondientes proyectos, dirige y vigila las obras y expide las certificaciones de obra que se abonan con cargo a estos créditos.

Con ellos, se ha ejercido ya una acción muy eficaz que se resume a continuación, en el Cuadro número 1.

Y se programa una nueva acción añadida para 1969 actualmente en la fase de redacción de proyectos, que en principio se cifra así. (*Ver Cuadro número 2.*)

Todas estas aportaciones son a fondo perdido y se centran de momento, como se ve, en las cinco Estaciones previstas en el Segundo Plan de Desarrollo.

#### *Subvenciones.*

Del mismo modo, se establecen las siguientes cifras para subvenciones a inversiones privadas, que de momento se aplican a telecabinas de 4 ó más plazas, por considerar este medio mecánico de remonte el que inicialmente da una menor rentabilidad directa aunque incide de modo decisivo en el prestigio de una Estación y por tanto, en su eficaz desenvolvimiento económico.

Año 1968	...	...	...	...	20,0 millones de pesetas.
Año 1969	...	...	...	...	23,0 millones de pesetas.
Año 1970	...	...	...	...	27,0 millones de pesetas.
Año 1971	...	...	...	...	30,0 millones de pesetas.

---

Total ... .. 100,0 millones de pesetas.

En el primer concurso convocado por O. M. de 2 de agosto de 1968 y resuelto en 20 de diciembre del mismo año, se concedieron las siguientes subvenciones:

Telecabina Borreguiles-Veleta ... ..	7,5 millones de pesetas.
Telecabina Sallent de Gállego-Pala del Furco ... ..	6,0 millones de pesetas.
Telecabina El Claper-Tosa de Alp ... ..	6,5 millones de pesetas.
	—————
Total ... ..	20,0 millones de pesetas.

En los concursos sucesivos se irán concediendo subvenciones a los Telecabinas que se juzguen más interesantes, según las bases, bases que habrán de cumplirse por los peticionarios, pues es lástima que por desconocimiento de las mismas no haya podido atenderse algún anteproyecto interesante.

CUADRO N.º 1

	1968	1969	1970
<b>LA MOLINA (Gerona)</b>			
X-G E-303. Masella a La Molina ... ..	2.892.000,00	1.982.000,00	—
X-G E-304. Alp a Masella ... ..	3.856.000,00	1.928.000,00	—
	6.748.000,00	3.856.000,00	—
<b>EL FORMIGAL (Huesca)</b>			
X-H V-254. C. 136 de Huesca a Francia ... ..	18.121.700,00	11.818.500,00	7.878.896,00
<b>VALLE DE ARAN (Lérida)</b>			
X-L-292. Aparcamientos en Baqueira y Viella ... ..	2.618.562,20	2.908.633,80	—
X-L-293. Carretera acceso Pla de Beret ... ..	9.139.614,00	5.331.443,00	4.198.943,00
X-L-294. Esterri de Ancu a Viella ... ..	8.894.599,57	6.468.799,69	4.412.996,69
	20.652.775,77	14.708.876,49	8.611.939,69
<b>NAVACERRADA-COTOS (Segovia-Madrid)</b>			
X-S G-272. Navacerrada a Cotos ... ..	7.831.199,78	8.197.589,00	1.361.061,22
X-S G-273. Cotos al Valle del Noruego ... ..	5.220.248,04	5.220.248,04	2.187.822,92
	13.051.447,82	13.417.837,04	3.548.884,14
<b>SIERRA NEVADA (Granada)</b>			
X-G R-247. Aparcamientos ... ..	990.000,00	4.158.000,00	5.544.446,00
X-G R-248. C. Granada a Sierra Nevada, kilómetros 40 a 50.	4.950.000,00	2.475.000,00	8.162.766,00
X-G R-249. C. Granada a Sierra Nevada, kilómetros 9 a 22.	11.875.917,00	7.315.345,00	6.696.738,00
X-G R-250. C. Granada a Sierra Nevada, kilómetros 4,5 a 9	6.435.954,00	7.322.954,00	1.379.451,00
X-G R-251. C. acceso a la Laguna de las Yeguas ... ..	3.960.000,00	3.960.000,00	6.268.710,00
	28.210.917,00	25.231.299,00	28.052.111,00

CUADRO N.º 1 (continuación)

	R E S U M E N (COMPROMETIDO)		
	1968	1969	1970
LA MOLINA (Gerona) ... ..	6.748.000,00	3.856.000,00	—
EL FORMIGAL (Huesca) ... ..	18.121.700,00	11.818.500,00	7.878.896,00
VALLE DE ARAN (Lérida) ... ..	20.652.775,77	14.708.876,49	8.611.939,69
NAVACERRADA-COTOS (Segovia-Madrid) ... ..	13.051.447,82	13.417.837,04	3.548.884,14
SIERRA NEVADA (Granada) ... ..	28.210.917,00	25.231.299,00	28.052.111,00
	86.784.840,59	69.032.512,53	48.091.830,83
<b>D I S P O N I B L E</b>			
Total ... ..	105.200.000,00	123.500.000,00	131.100.000,00
Comprometido ... ..	86.784.840,59	69.032.512,53	48.091.830,83
RESTO ... ..	18.415.159,41	54.467.487,47	83.008.169,17

Para 1971 hay previstos unos créditos de 140,2 millones de pesetas sin comprometer.

## ESTACIONES INVERNALES (Programa 1969)

	Anualidades	Anualidad 1969
<b>GERONA</b>		
Acondicionamiento y pavimentación camino viejo del puerto de Tosas a la estación de La Molina y nuevo paso inferior bajo el ferrocarril ... ..	7,0	7,0
Carretera del Puerto de Tosas a Alp por Super-Molina y Masella. Tramo del Puerto de Tosas a Super-Molina y aparcamiento para 1.000 vehículos en zonas de instalaciones mecánicas ... ..	30,0	5,0
	37,0	12,0
<b>LERIDA</b>		
Carretera de Sort a Llesuy. Acondicionamientos y mejoras, incluso acceso a la base del telesilla y aparcamiento ... ..	14,0	5,0
Abastecimiento y saneamiento en Baqueira-Beret ... ..	20,7	7,0
	34,7	12,0
<b>HUESCA</b>		
Carretera de Bielsa al Parador del Valle de La Pineta. Acondicionamiento y mejoras de las Pistas Forestal ... ..	8,0	8,0
Carretera de Benasque a Cerler. Construcción (6 kilómetros) ... ..	6,0	6,0
Aparcamiento en El Formigal (Sallent de Gállego) ... ..	2,0	2,0
	16,0	16,0



	Anualidades	Anualidad 1969
<b>MADRID</b>		
Carretera del Puerto de Cotos al de La Morcuera (primer tramo de 3 kilómetros).	18,0	5,0
Aparcamiento en la zona de Cotos	8,0	8,0
Abastecimiento de agua a Cotos	9,4	9,4
Saneamiento y depuración en Cotos	13,0	5,0
	48,4	27,4
<b>GRANADA</b>		
Abastecimiento y saneamiento en Peñones y Pedrollano (Sierra Nevada)	33,8	5,8
<b>T O T A L</b>	169,9	73,2

### *Subvenciones.*

Estas subvenciones quedan, naturalmente, condicionadas al otorgamiento definitivo por el Ministerio de Obras Públicas de la concesión correspondiente al proyecto completo que han de presentar.

### *Albergues y Paradores.*

Otro sistema de promoción estatal, que ayuda a la creación o mejora de las Estaciones de Invierno es, la construcción de Albergues o Paradores de Turismo, que no sólo ofrecen una mayor capacidad receptiva, sino que, sobre todo, marcan y definen un tono de calidad que obliga al resto de los establecimientos hoteleros .

Las inversiones previstas en el cuatrienio son importantes del valor de mil millones de pesetas, y de ellas parte puede realizarse en Estaciones de Montaña.

El Parador del Valle de Arán y la Hostería de Artés, en el mismo valle, el de la Pineta, Sierra Nevada, Ordesa, etc., son ejemplos de realizaciones a las que pueden seguir otras.

### *Estudios.*

Para planeamiento de zonas turísticas y Estaciones invernales se dispone de 30 millones de pesetas, repartidos en 4 años, y de ellas parte, se dedica a estas últimas.

Así, la Oficina de Planes de la Dirección General de Promoción del Turismo, tienen actualmente en estudio más o menos avanzado, los Planes generales del Grupo de Estaciones de Tosa de Alp, de Sallent del Gállego y del Valle de Arán.

Son planes de carácter general que tienen a la ordenación y ampliación de lo existente y que plantean el problema general de la falta de coordinación que se produce en muchas Estaciones, proponiendo soluciones al mismo.

### *Líneas de Crédito.*

El crédito oficial tiene establecido entre otras, las siguientes líneas de crédito utilizables:

Hotelero y para construcciones turísticas ... ..	15.100 millones de pesetas.
Para obras de urbanización e infraestructura de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional ... ..	2.100 millones de pesetas.
Para acondicionamiento de hospedajes turísticos en casas particulares ... ..	150 millones de pesetas.
Corporaciones en zonas turísticas ...	1.900 millones de pesetas.

Todo ello para el cuatrienio 1968 - 1971.

Excepto la segunda, que solo es aplicable a centros declarados de interés turístico, las otras tres son utilizables, en todo caso, en la promoción de Estaciones de Montaña.

Se hace notar la ayuda que puede prestarse a las Corporaciones locales y al acondicionamiento de casas particulares, ya que la primera línea de crédito es utilizada al máximo.

#### *Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico.*

Es sobradamente conocida y aplicada en alguna promoción de Estaciones de Montaña. Permite utilizar todas las líneas de crédito, incluso, específicamente la segunda, tiene desgravaciones fiscales importantes, facilita la importación de elementos mecánicos y asegura por su misma índole una perfecta ordenación y programación base de un coordinado desarrollo.

Esta declaración de Centros puede efectuarse por propia iniciativa del Estado pero también la empresa privada o una corporación pública-Ayuntamiento puede acogerse y de hecho lo hace casi en el 100 por 100 de los casos presentados a este sistema de Promoción.

Se estima como muy importante para los promotores, el estudio detallado de esta Ley que ofrece muchas posibilidades de utilización, si bien es cierto que debería ser sujeto de algunos retoques, especialmente en los que se refiere al cargo equivalente a Comisario de Zona y a que es preciso crear la figura de Gerente u Organismo Gestor, encargado de la explotación conjunta, coordinada y eficaz de la Estación de Montaña.

Es necesario acabar con la creencia de que una estación puede funcionar como siendo sectores económicamente independientes, el hotelero, el dedicado a los medios mecánicos de remonte, el de otros alicientes turísticos y el de Servicios. Una mala señalización de pistas, un defectuoso sistema de socorro, o una deficiencia en la limpieza de los medios de acceso o en aparcamientos, influye siempre en todas las demás actividades o no de la Estación y por ello, la actuación conjunta es imprescindible.

#### *Otras posibilidades.*

Alguna otra posibilidad se ofrece dentro de las inversiones públicas como mejora de municipios turísticos, acondicionamiento de cotos, ciudades y casas de vacaciones, pero evidentemente, las inversiones para infraestructura, las subvenciones a inversiones privadas y la ayuda técnica en planeamiento, junto con la Ley de Centros y Zonas, son suficientes para alentar al promotor de Estaciones Deportivas de Invierno, a utilizarlas para desarrollar éstas al ritmo y con la calidad que la situación actual exige.

## V. APORTACIONES DEL MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

Este Ministerio actúa de modo directo a través de la Dirección General de Carreteras, en la promoción de Estaciones de Invierno, de acuerdo con la Orden antes citada de 5 de julio de 1968, con la ayuda técnica y económica que representa la redacción de proyectos, dirección, vigilancia, inspección y liquidación de las obras de infraestructura relacionadas con Estaciones de Invierno de Montaña, que se ejecutan con cargo a los créditos presupuestarios del Ministerio de Información y Turismo.

Así, ha redactado y están en trance de ejecución todos los proyectos contenidos en el cuadro antes reseñado y ejecutará los correspondientes a los créditos pendientes o previstos para el cuatrienio.

También la Dirección de Carreteras actúa decididamente en relación con estas Estaciones a través de los servicios de limpieza de nieve los cuales, justo es decirlo, aprovechan al máximo el material disponible, quitando la misma no sólo de las carreteras, como tal vía de comunicación, sino ayudando en lo posible en los propios accesos de las

Estaciones e incluso en los aparcamientos, en las mismas o en los eventuales y no aconsejables a lo largo de las Carreteras Generales.

La colaboración se presta al máximo dentro de la capacidad actual de los medios disponibles como se ha dicho y es digno de hacerlo notar.

Por otra parte, la Dirección General de Transportes Terrestres tramita todo lo relativo a concesiones de medios mecánicos de remonte a los que también inspecciona habiendo publicado, para general conocimiento, una serie de folletos relativos al tema, que son los siguientes:

Recomendaciones técnicas para la construcción de teleféricos monocables de movimiento continuo para transportes de personas O. I. T. A. F.

Recopilación de disposiciones por las que se regulan construcción y explotación de sus instalaciones.

Normas y disposiciones internacionales por las que se regula la construcción y explotación de sus instalaciones. O. I. T. A. F. —2 volúmenes—.

Por último, la Dirección General de Obras Hidráulicas puede, a través de sus servicios y líneas de crédito, ayudar técnica y económicamente a resolver los problemas de abastecimiento y saneamiento en los cascos de los Municipios, que en algún caso podría ser base de la Estación propiamente deportiva y centro residencial importante de la misma.

## VI. APORTACIONES DEL MINISTERIO DE LA VIVIENDA

El Ministerio de la Vivienda, especialmente a través de la Dirección General de Urbanismo, puede actuar sobre las Estaciones de Montaña, por medio de los Planes Generales o Especiales de Ordenación.

Dos sistemas se ofrecen a este respecto, o bien la redacción por el Organismo, normalmente a petición del Municipio o Municipios afectados, Diputación, etc., del Plan General de Ordenación de los respectivos términos o zonas de los mismos, o bien la concesión de una subvención para la realización del Plan por el propio organismo local.

Así, pues, este Ministerio puede colaborar en forma de ayuda técnica en sus dos modalidades citadas, pero es preciso insistir que va bien

planteamiento es la base de un correcto desarrollo y en su día, y como consecuencia lógica, de una eficaz explotación.

## VII. APORTACIONES A LA DELEGACION NACIONAL DE EDUCACION FISICA Y DEPORTES

La Delegación Nacional de Educación Física y Deportes, por acuerdo de la Comisión Directiva, de 17 de febrero de 1968, estableció unas «Normas aplicables a las ayudas para la construcción, transformación o ampliación de instalaciones deportivas», que son aplicables a éstas en las Estaciones de Montaña.

De este acuerdo, se entresacan las directrices más importantes, que se copian a continuación:

### AMBITO DE APLICACION

Podrán solicitar ayuda de la Delegación:

Los clubs o sociedades deportivas.

Los Organismos del Movimiento.

Las Corporaciones locales y provinciales.

Los Centros de enseñanza, oficiales o privados.

Las instituciones, Organismos oficiales o privados, empresas y cualquier entidad que pueda colaborar eficazmente en el fomento de la educación física y de la formación deportiva.

### INSTALACIONES PROTEGIBLES

Para que puedan considerarse protegibles, las instalaciones que se proyectan, deberán reunir las condiciones siguientes:

Adaptarse, en su forma y dimensiones, a las reglamentaciones técnicas establecidas por la Federación correspondiente, salvo excepciones autorizadas por la Delegación.

Limitarse a la construcción de instalaciones estrictamente deportivas (campos de juego, pistas, piscinas, gimnasios, etc.),

con sus necesarias edificaciones auxiliares (vestuarios, servicios, cerramientos, etc.), excluyéndose del presupuesto, las obras ajenas a la finalidad de la práctica deportiva (urbanizaciones, aparcamientos, restaurantes, etc.).

Tampoco se incluirán en los presupuestos, mobiliario, menaje, ni material de otras clases, incluso deportivo.

Tener un carácter acusadamente funcional, con exclusión de todo lujo y con predominio de finalidad de práctica deportiva sobre la social o de recreo o espectáculo, a juicio de la Delegación.

### CLASE DE AYUDAS

Las clases de ayudas que se establecen son las siguientes:

Subvención, que podrá alcanzar el 50 por 100 del presupuesto de las obras que se consideren protegibles de la Delegación.

Préstamo, que podrá alcanzar hasta el 50 por 100 del presupuesto protegible.

Subvención y préstamo, pudiendo concederse por cada uno de dichos conceptos, hasta el 33 por 100 del presupuesto protegible.

### OBLIGACIONES DE LOS PROMOTORES

Los promotores de instalaciones ayudadas por la Delegación Nacional asumirán los compromisos siguientes:

Funcionar a sus expensas la parte del presupuesto de las obras que exceda de la ayuda que pudiera concederle la Delegación.

Devolver las cantidades que pudieran otorgársele como préstamo reintegrable en los plazos y con los intereses señalados.

Tomar a su cargo los excesos que durante la ejecución de las obras pudiera producirse sobre el presupuesto aprobado por la Delegación y que dieran lugar a proyectos adicionales, reformados o cualesquiera otra clase de gastos no previstos inicialmente.

Basta añadir que créditos se canalizan a través del Banco de Crédito a la Construcción, el cual establece una línea para ello.

Por tanto, cualquier instalación, en su aspecto estrictamente deportivo y no suntuario, es susceptible en principio de acogerse a este sistema de protección y ayuda.

## VIII. CONSIDERACIONES FINALES

Esta Ponencia ha pretendido recoger los sistemas actualmente en vigor aplicables a la promoción de Estaciones para la práctica de los deportes de invierno, en forma de inversiones a fondo perdido de subvenciones, de créditos reintegrables y de ayuda técnica, sistemas que no siempre se utilizan por desconfianza del promotor, bien sea privado o ente público, por disensiones entre ellos, por falta de objetivos, y en general por la ausencia de una gestión eficaz, unida y decidida que sepa por un lado los objetivos concretos, y por otro que tenga la tenacidad suficiente ante la Administración para tratar de obtenerlos.

Ya se han examinado las realizaciones conseguidas, las inversiones comprometidas y las pendientes en el cuatrienio. Parece lógico pensar que esta política continuará en el futuro y que dentro de nuestras limitaciones económicas y no olvidemos geográficas, será posible contar, sobre lo existente, con un grupo de estaciones de rango internacional, que permitan a nuestros deportistas y a nuestros amigos del otro lado de la frontera, que ya nos visitan en gran número, la práctica de los deportes de invierno, bajo el sol y sobre la nieve de España.

Espero fundadamente que con las comunicaciones que se expongan a continuación y con el contraste que represente las ayudas que otros países prestan a sus Estaciones de Invierno, pueda crearse el clima adecuado para un conocimiento total del problema y de los medios adicionales que se considere conveniente solicitar como necesarios en España, para el más rápido desarrollo de estas Estaciones deportivas de Invierno.