

LAS ESTACIONES INVERNALES EN ESPAÑA

Por

Gerardo Asín López-Bermejo
Secretario Técnico de la
Escuela Española de Esquí

Ya ha surgido en España un clima de inquietud, y aún más, de necesidad para acometer, por una parte, el ensanchamiento de las actuales Estaciones o Centros de Esquí, y por otra, las que han de crearse de nueva planta, debido al incremento que el deporte del esquí, ya como práctica, espectáculo o como turismo invernal, va tomando entre los españoles, y también como lo que pudiéramos considerar como balbuceos de turismo invernal de extranjeros.

Todos los Organismos que pueden y están interesados, por sus diversos cometidos, se afanan en lograr que España cuente con lo que verdaderamente debe ser una Estación de Invierno; el Ministerio de Información y Turismo, porque considera, como es lógico, que cualquier actividad de esquí o desarrollada en las Estaciones de Invierno es necesario que se efectúe un turismo, más o menos extenso, de acuerdo con la situación geográfica de estas estaciones; la Delegación Nacional de Educación Física y Deportes, a través de la Federación Española de Esquí, por lo que representa como actividad netamente deportiva; los Ayuntamientos donde está establecida la Estación o Centro, por las repercusiones económicas, sociales y laborales que obtiene su Municipio, y por último, la iniciativa privada, tanto hotelera como de medios mecánicos de subida, y el comercio en general relacionado con esta manifestación deportiva.

Primeramente vamos a considerar las necesidades que hay que satisfacer a la distinta clase de público que asiste o puede asistir si se cumplen estas necesidades, considerando a dicho público de la siguiente manera:

Primero.—Público que preferentemente busca un lugar de reposo y tranquilidad en una zona adecuada.

Segundo.—Público que desea practicar el esquí como entretenimiento, sin dedicar a esto demasiado tiempo, ya que lo alterna con

paseos o excursiones y otras distracciones que encuentre en la Estación.

Tercero.—Público que efectúa una práctica más activa del esquí pero debido a su edad o a su nivel medio en la técnica de este deporte, necesita de pistas en buenas condiciones, o sea, preparadas y sin demasiada dificultad en cuanto a su desnivel.

Cuarto.—Público que, de acuerdo con sus grandes dotes, entrenamiento y conocimiento de la técnica del esquí, necesita de pistas con las dificultades máximas dentro de las seguridades precisas.

Quinto.—Público que, además de reunir las peculiaridades citadas en el párrafo anterior, participa en pruebas y Campeonatos con el afán de conseguir sus mejores victorias en este deporte.

Si en una Estación invernal hemos de cubrir las necesidades de esta variedad de público iremos analizando las instalaciones y condiciones que se precisan para cada uno:

Para el 1.º Posibilidad de alojamiento cómodo, habitaciones individuales y dobles, con baño, buen servicio de restaurante, garaje y personal que pueda atender su coche; hotel u hoteles enclavados lejos del bullicio o centro neurálgico de la Estación, así como facilidad de acceso a su residencia. También se le puede ofrecer apartamentos anejos al hotel y que reúnan la disponibilidad de tener estos servicios.

Es un público que responde a unos precios elevados siempre y cuando no se le defraude.

Para el 2.º Este público fluctuará entre los hoteles de lujo o primera categoría, necesita lo mismo que el anterior, pero precisa de Escuela de Esquí que le capacite en su progresión técnica en este deporte, orientación sobre las instalaciones y distracciones de toda la Estación y de las posibles excursiones, sencillas, que pueda realizar.

Para el 3.º Para este público, que puede usar los alojamientos del anterior o de segunda categoría, ya que se desplaza a una Estación para practicar más activamente el esquí, se precisa la orientación y señalización de pistas adecuadas a su nivel de esquí.

Para el 4.º Este otro público prácticamente ha salido, al cabo del tiempo, de los dos anteriores; su nivel económico le llevará a las distintas clases de alojamiento, pero tendrá que disponer de pistas de longitud considerable y desniveles adecuados, preparadas previamente para conseguir las dificultades apetecidas dentro de los márgenes

de seguridad. Este público, por sus condiciones en el esquí, usará el servicio de los profesores de la Escuela de Esquí esporádicamente y circulará por todas las pistas de la Estación.

Para el 5.º Es un público joven y por tanto íntegramente deportivo, lo mismo que el anterior, pero también la posibilidad de participar en pruebas, y para ello, por la Federación Regional de Esquí correspondiente, se determinará el calendario de competiciones que durante la temporada tendrá lugar en la Estación.

Trataremos de sistematizar lo necesario para dar cumplimiento a la construcción de una nueva Estación Invernal, partiendo del deseo y obligación de dar satisfacción a las necesidades de los diversos públicos estudiados.

a) Disponer de planos topográficos, planimétricos y altimétricos de la zona donde se ha determinado su establecimiento.

b) Estudio climatológico de la zona, con anotación de:

Fecha de la primera nevada esquiable.

Fecha de la última jornada esquiable.

Durante una temporada invernal, los días de:

Nevada.

Ventisca.

Lluvia.

Niebla.

Sol.

Espesor de la nieve tomado, regularmente, de todos los testigos colocados en las posibles pistas y cuya colocación se habrán situado en los mapas.

Anotación de las zonas, a ser posible los días, en que se encuentran:

Nieve polvo.

Nieve húmeda.

Nieve blanda.

Nieve helada.

Nieve costra.

Nieve prensada.

Nieve primavera.

Anotación diaria de la velocidad y orientación de los vientos.

c) Considerando los datos anteriores, se procederá a la confección del Plan Urbanístico, ubicación de las pistas y, en consecuencia, la situación de las instalaciones de los telesféricos. Para el desarrollo de todo esto se establecerán las siguientes consideraciones:

Plan de Urbanización.

Determinación de la superficie destinada al complejo urbano con:

Determinación de la superficie destinada a la zona hotelera con estudio de superficie edificable y aparcamientos propios de cada hotel o parcela.

Determinación del área destinada a la parcelación, con superficie mínima de cada una, para chalets particulares, aparcamientos y clubs.

Determinación de una zona para el establecimiento de Pensiones, Albergues, Cantinas u Hoteles de tercera categoría.

Determinación de un área para una posible zona residencial.

Destinar una zona donde instalar un camping que en la época invernal será para dar cabida a las "roulotte" y que en verano pueda servir para la instalación de tiendas de campaña, además de las "caravan". Esta modalidad extrahotelera tendrá su propia cantina o restaurante, así como los servicios sanitarios correspondientes, con arreglo a las normas que existen.

Será conveniente que se pueda construir un Albergue Juvenil, mixto, ya que en Europa existe una red de 3.000 Albergues para este tipo de turismo juvenil.

Determinación de unas zonas de aparcamientos que serán tantas y con capacidad suficiente como la densidad de población y visitantes lo exijan.

Estudio, con arreglo a esta posible población calculada, de la situación y aprovechamiento de manantiales, con apreciación del caudal de agua y grado de dificultad de afloración, así como la red de distribución.

Estudio del saneamiento general de la Estación.

Determinación de la línea eléctrica, con su potencia y distribución.
Estudio del servicio telefónico y telegráfico.

Determinar el establecimiento de una capilla para servicios religiosos. Puede ser conveniente que se puedan celebrar otros cultos permitidos.

Determinar la instalación de una clínica o centro sanitario que disponga del material necesario.

Destinar un terreno para la instalación de la Oficina del Patronato e Iniciativas y Turismo.

Destinar un terreno para la instalación del edificio de la Escuela Española de Esquí, en el cual estará también la Guardería Infantil.

Considerar la necesidad de disponer de un garaje-taller de reparaciones, así como un puesto de gasolina. También de una nave para los quitanieves.

Se puede considerar otro terreno para un pequeño edificio donde la Federación Regional de Esquí pueda establecer sus servicios y almacenaje de material para la celebración de pruebas, y que deberá estar situado en las cercanías de las pistas de competición.

Plan de pistas.

Habiendo estudiado con detenimiento los perfiles, desniveles y características del terreno, así como las calidades y espesores de nieve, vientos y orientaciones, se pueden elegir las más ideales, teniendo presente las siguientes necesidades:

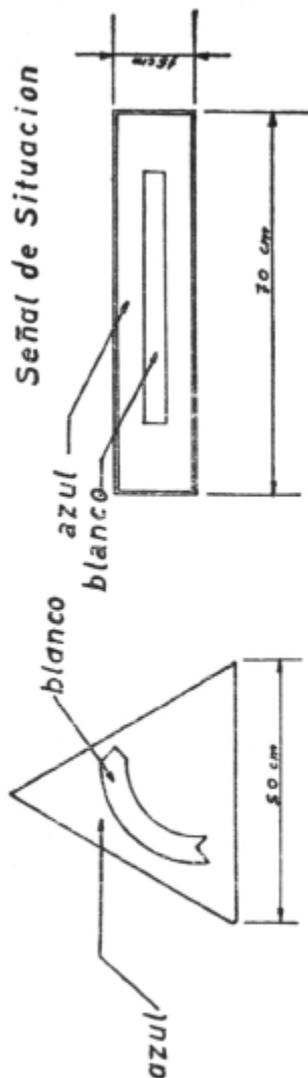
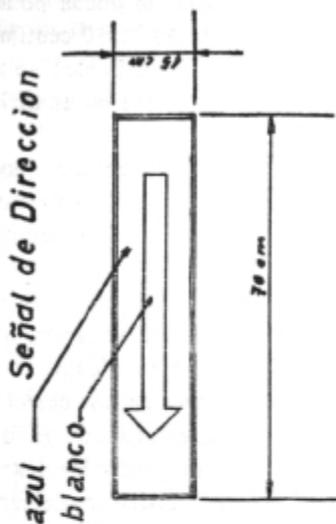
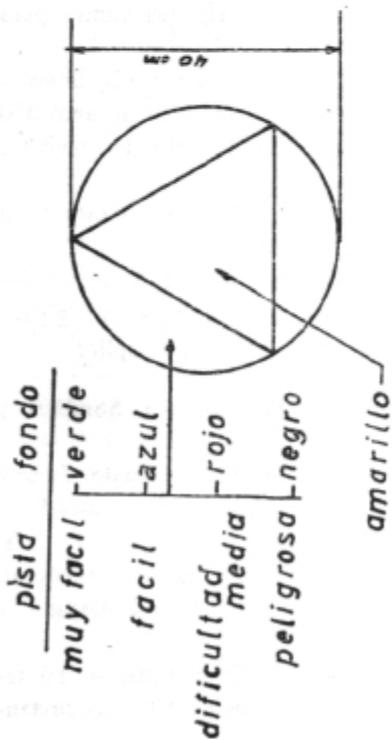
Elegir y señalar una serie de pistas de poca dificultad, con una longitud de 300 a 400 metros y situada cerca del centro urbano. Estas pistas se utilizarán preferentemente por esquiadores en iniciación.

Elegir y señalar unas pistas de dificultad media con unas longitudes de 600 a 1.000 metros. Estas pistas podrán estar más alejadas del centro urbano y se podrá llegar a ellas por medio de unos estudiados enlaces en telesquí. El uso de estas pistas será por esquiadores adelantados.

Elegir y señalar unas pistas que reúnan las condiciones de dificultad y desniveles determinados por la F. I. S., así como de una longitud que supere los 2.500 metros. Estas pistas, en algunos tramos, se tendrán que acondicionar previamente. La utilización de estas pistas será por esquiadores aventajados y en ellas se celebrarán todas las pruebas y competiciones de categoría nacional e internacional.

Existe una señalización aceptada internacionalmente para las pistas, así como unos sistemas y medios para preparar las pistas después de cada nevada.

Las señales más usuales son:



Los letreros siempre en NEGRO

Se permite que en la parte inferior de la señal se pueda poner un cartel publicitario siempre que su tamaño sea de 40 × 10 centímetros y no quite atención y visibilidad a la señal correspondiente; se aconseja sea de distinto color al que tenga la misma y que no anuncie bebidas alcohólicas.

Para la preparación de las pistas existen en el mercado unos rodillos de madera que a modo de camilla puede ser guiado por los esquiadores, los cuales irán abriendo pistas en los días de precipitación de nieve, y a las primeras horas de la mañana.

No se nos pasa por alto la existencia de un trampolín para saltos pero este tipo de instalación es competencia de la Federación Regional Española el acometer su construcción y mantenimiento.

En cuanto a las pruebas nórdicas, en las que entran carreras de fondo y relevos, en cualquier Estación se pueden marcar, ya que el Reglamento permite poder hacer dos veces el recorrido y las distancias aunque sean de gran fondo, 30 kilómetros, pueden perfectamente acondicionarse. No está de más que si se encuentra un buen circuito para esta clase de pruebas se puede preparar en algunos puntos para facilitar el paso donde así lo requiera.

Es muy importante el acondicionar una pista destinada única y exclusivamente para los trineos, puede ser como máximo de unos 400 metros de longitud. Esta pista será utilizada por personas no iniciadas en esquí.

La importancia deportiva, y en general de la Estación, estará en la categoría de las pistas de que disponga.

Para que estas pistas sean homologadas por la F. I. S., en lo que se refiere a las pruebas alpinas, o sea descenso, slalom, slalom gigante y combinada, tanto para hombres o damas deberán cumplir:

Reglamentos comunes para las pistas de descenso, hombres y damas.

Las pistas de descenso para los Campeonatos del Mundo, Juegos Olímpicos y competiciones internacionales incluidas en el calendario internacional de esquí, deben de estar homologadas por las F. I. S.

Una pista no tendrá ni llanos ni subidas. Deberá ser posible su deslizamiento de una forma continua, desde la salida a la llegada, y sin ayuda de bastones.

Toda piedra, tronco y otros obstáculos serán eliminados del terreno, de forma tal que no haya peligros objetivos para los concursan-

tes, aunque la nevada haya sido floja. Los trazados en los bosques deberán tener por lo menos 20 metros de anchura. El terreno de la pista no deberá presentar protuberancias demasiado duras y bruscas. Las protuberancias que obliguen a los corredores a hacer altos y largos saltos deberán igualarse. Además, una pista no debe presentar cortes de terreno que proyecten a los corredores al aire sobre largas distancias. Esto vale, en particular, cuando la zona de aterrizaje es horizontal, si ella se sitúa sobre una superficie sesgada o sobre pendientes opuestas.

La pista no debe comprender vueltas en forma de cono, obligando al corredor a tomar el borde inferior y exterior de la pista cambiando de dirección.

En ningún caso la pista debe presentar pasajes estrechos en los sectores de media y gran velocidad. Por el contrario, la pista deberá ensancharse en proporción al aumento de velocidad.

Esto no significa que todos los pasajes de la pista deben medir 20 metros de ancho, pues la acción del sol y del viento pueden dañar a menudo gravemente la capa de nieve.

En la parte exterior de las vueltas, donde el paso se hace a media o gran velocidad, deben reservarse a los lados y hacia abajo, terrenos sin obstáculos, con el fin de que un corredor caído y proyectado fuera de la pista, no pueda herirse con el contacto de un obstáculo. (terreno de seguridad).

Debe considerarse de particular importancia el sector de la llegada, que será sin obstáculos, ancho, largo y terminará en suave pendiente.

Es de todo punto inadmisibles que se coloquen obstáculos artificiales con el objeto de procurar a los espectadores un espectáculo artístico.

Para dirigir al concursante sobre las partes particulares de la pista y protegerle contra los riesgos de accidentes, el marcador debe colocar las puertas de control. Estas puertas serán, siempre que sea posible, perpendiculares a la dirección principal de pistas y tendrán una anchura al menos de ocho metros para los hombres y de cinco metros cuando menos para las damas. En la colocación de las puertas, el marcador deberá tener en cuenta el valor de los concursantes, en función de los riesgos de accidente.

Para la colocación de un número suficiente de puertas, la velocidad media de una prueba de descenso deberá ser reducida de forma que todos los peligros exclusivos sean eliminados. Esta norma tiene

una gran importancia. El T. D. de la F. I. S. deberá insistir particularmente sobre esta regla.

Al marcar la pista, los organizadores deben indicar al mismo tiempo los puntos en el terreno donde las puertas de control suplementarias son necesarias, en razón de las velocidades extraordinarias motivadas por las condiciones de pista.

Los obstáculos contra los que los corredores pueden ser proyectados al salir de la pista, deben reducirse inofensivos, bien por la colocación de taludes de nieve, montones de paja o redes de seguridad. La hora de salida para las pruebas de descenso se fijará, sin transigencias, al comienzo del período donde las condiciones de visibilidad sean mejores.

Al fijar la hora de salida conviene tomar en consideración muy particularmente las condiciones de claridad y los efectos de sol sobre la pista. Es necesario evitar que las partes de pista a pleno sol vayan seguidas inmediatamente de partes de pista en plena sombra. Los organizadores deben considerar como muy importantes factores las horas de entrenamientos oficiales y la fijación de la hora de salida. Todas las pistas deben tener un medio de transporte conveniente para llegar a la salida.

Descenso hombres.

La pista de descenso de hombres debe cumplir las condiciones siguientes:

- a) Desnivel mínimo: 800 metros (excepcionalmente 750 m).
- b) Desnivel máximo: 1.000 metros.

Además, el trazado de una pista en los Campeonatos del Mundo y en los Juegos Olímpicos de Invierno, deberá tener, en proporciones adecuadas, partes accidentadas y difíciles.

El desnivel en otros concursos internacionales no deberá ser inferior a 800 metros. La F. I. S. podrá homologar una pista que tenga un desnivel inferior si el trazado es suficientemente difícil y accidentado, con el fin de adaptarse a las condiciones particulares de cada país.

La anchura de las puertas de control debe ser de ocho metros, como mínimo.

Descenso damas.

El desnivel de una prueba de descenso de damas en los Campeonatos del Mundo y Juegos Olímpicos estará comprendido entre 500 y 700 metros.

El desnivel de otros concursos internacionales será, en general de 400 metros a 700 metros.

La F. I. S. tiene poder para homologar una pista de desnivel menor o mayor, en consideración a que la pista en cuestión convenga particularmente al esquí femenino, o con el fin de adaptarse a las condiciones especiales de ciertos países.

Las pistas de descenso para damas serán "pistas controladas". No se incluirán en ellas pasos de slalom, pero las puertas de control se colocarán en número suficiente, en los pasos rápidos, para evitar una velocidad excesiva sobre un terreno difícil.

El Delegado Técnico de la F. I. S. puede autorizar velocidades superiores siempre que la preparación de la pista y su estado garanticen la seguridad de los esquiadores.

La anchura de las puertas de control debe ser de cinco metros, como mínimo.

Las pistas de descenso de damas deben ser diferentes a las de los hombres.

Las normas para conseguir la homologación de las pistas son:

Las pruebas de descenso, de slalom especial y de slalom gigante de los Campeonatos del Mundo, de los Juegos Olímpicos y de los concursos internacionales inscritos en el calendario de la F. I. S., deben disputarse sobre las pistas homologadas por la F. I. S.

La solicitud de homologación de una pista debe efectuarse por escrito por la Federación Nacional interesada y dirigida al Comité de Descenso-Slalom de la F. I. S. El Comité D. S. remitirá, con una exposición detallada, la solicitud de homologación a la F. I. S.

Un *dossier* de la homologación debe comprender:

a) El nombre de la pista, su situación y su orientación, la descripción de la pista, precisando los puntos fijos de salida y de llegada, describiendo las características principales y las dificultades particulares de la misma. Para las pistas de descenso debe indicarse el emplazamiento de las puertas de dirección.

b) Una vista en plano del trazado a la escala de 1/25.000 con cotas de altitud y los principales puntos de paso.

c) Un perfil de la longitud del trazado a la escala de 1/10.000, con indicación exacta del desnivel y de la longitud.

d) Una fotografía de la pista, con su trazado.

e) Un informe sobre las posibilidades de acceso y sobre los medios de elevación mecánicos, sobre los enlaces telefónicos realizables entre salida y llegada, sobre el alojamiento en las cercanías, y sobre el o los refugios reglamentarios para los corredores en la vecindad de la salida.

f) Un informe estadístico sobre las nevadas habidas durante los últimos diez años precedentes.

El Comité D. S. estudiará el dossier de homologación y procederá a los informes o visitas necesarios.

Para ser homologada una pista deberá responder a las características técnicas previstas.

En el análisis técnico de las pistas de competición, y particularmente en las pistas de descenso, conviene ser severo y descartar toda idea de transacción. Las pistas de descenso y de slalom gigante deben tener las salidas suficientes que permitan una eventual evacuación de heridos durante la prueba.

La Federación Nacional que solicite la homologación de una pista se obliga a facilitar un dossier complementario para todas las modificaciones efectuadas con posterioridad en la pista.

La F. I. S. publicará cada año la lista de las pistas homologadas

Todos los gastos inherentes a la homologación de las pistas serán a cargo de la Federación interesada.

Informes sobre la homologación, estado de la nieve y condiciones particulares:

Un organizador no debe solamente informarse en la homologación de una pista homologada por la F. I. S. e ignorar las condiciones atmosféricas y de nieve extraordinarias. Una pista de descenso homologada por la F. I. S. puede ser impropia a la organización de pruebas de descenso, en caso de nevada insuficiente, estado de la superficie de la nieve particularmente desfavorable (totalmente helada o blanda, etc.), presencia de espesa niebla, tempestad de nieve, tormenta, lluvia, etc.

Plan de telesféricos.

La determinación de las instalaciones de telesquíes, telesillas, telecabinas y funiculares está en función de la elección de las pistas.

Para las pistas cortas y fáciles, donde seguro se concentrará gran número de público, deberá de ser un medio mecánico rápido, de arrancada suave y con gran número de perchas o sillas.

Para las pistas de media dificultad serán instalaciones más lentas, bien por telesillas o telesquíes, esto lo determinará el terreno, si bien los telesillas hacen que la instalación pueda ir por el centro mismo de la pista.

Para las pistas de extremada dificultad pueden ser telecabinas y funiculares, ya que por la gran longitud a recorrer el público está más tiempo de viaje, con las consiguientes molestias de ir a la intemperie si se utiliza un telesilla.

Un buen estudio de pistas y teleféricos pueden hacer el mayor aprovechamiento de una estación en cuanto a terreno esquiable, ya que el ideal es el combinar de tal manera los medios mecánicos de subida que tanto unas como otras pistas se puedan enlazar una subiendo y otras esquiando, pero sin complicaciones de tener que interrumpir el recorrido esquiable del que practica este deporte.

Todo el problema para la formación de una verdadera Estación Invernal estriba en determinar quién dirige todo este complejo. Hasta hoy, cada propietario, previo cumplimiento de los requisitos estatales y municipales, ha obrado por su propia cuenta. Los intereses de una Estación Invernal son al mismo tiempo particulares y comunales. El mayor auge de visitantes que por unos y otros motivos acudan a la Estación redundará en beneficio de todos los industriales de la Estación, y tratar de resolver los numerosos y consecutivos problemas que se presentan constantemente, sin unas directrices y resumen de necesidades e intereses comunes, por la buena voluntad de cada uno en un momento determinado, llevará a los problemas que hoy sufren las Estaciones que de antiguo se han ido formando en España.

Es casi imprescindible el nombramiento de un Director de la Estación y la constitución de un Patronato como Consejo asesor y directivo de la misma.

Toda Estación pertenecerá a una municipalidad y la jurisdicción de Administración Local dependerá del Ayuntamiento, aun cuando sus

terrenos sí pueden pertenecer, en algunos casos, no a un solo Ayuntamiento, sino que hay demarcaciones de dos y más Ayuntamientos.

La constitución de este Patronato será:

Presidente de Honor: el Alcalde de la localidad.

Presidente: el Director de la Estación, y un Vocal por cada representación de los Hoteles de lujo o 1.ª categoría, de 2.ª y 3.ª categoría; Pensiones, Albergues y Cantinas; Clubs Deportivos, medios mecánicos de subida, propietarios de chalets particulares, fuerzas de Seguridad y Sanidad, Escuela Española de Esquí, Federación Regional de Esquí y aquellos otros Organismos, como: Delegación Provincial de Turismo, etc., que interese su colaboración.

La labor de este Patronato, y en consecuencia la del Director, será:

Regular una ordenación a través del Ayuntamiento y con el asesoramiento del Arquitecto municipal, de tipo y características de las construcciones urbanas que se efectúen en dicha Estación.

Mantenimiento de una verdadera promoción turística en favor de la Estación, con edición de folletos, programas y publicidad adecuada.

Conservar limpia de nieve los aparcamientos, carreteras de acceso y la Estación y así como las carreteras y caminos de circulación dentro de la propia estación. Esta labor de limpieza interior será por cuenta del Patronato si no se consigue que lo efectúe el Ministerio de Obras Públicas.

Mantener una estrecha colaboración con la Federación Regional para dar a la Estación más atractivo deportivo mediante la mayor celebración de pruebas y competiciones.

Mantener un cuerpo de socorrismo y salvamento, con personal especializado y material adecuado, pudiendo formar estos especialistas a través de la Federación de Salvamento y Socorrismo. Disponer de ambulancia en la forma más conveniente.

Organizar un servicio de recogida de basuras, que permita tener limpia la zona urbana de la Estación.

Facilitar la colaboración de la Escuela Española de Esquí fomentando los cursillos rurales y cuanto redunde en una labor de divulgación en la enseñanza del esquí, y prohibir cualquier establecimiento de otras Escuelas de Esquí que no sea la española, así como de profesores individuales ajenos a esta Escuela.

Ser la máxima autoridad, o sea el Alcalde Deportivo, cívico y económico, en cuanto a los intereses de la Estación.

Crear puestos de trabajo tratando de, en los que sean apropiados, se cubran con muchachos jóvenes de la localidad y fomentar y facilitar la práctica del esquí a estos productores. Bien es sabido que los grandes campeones del esquí mundial son nativos de las Estaciones de Invierno, y cuando una localidad deportiva consigue un verdadero campeón, la propaganda del nombre de dicha localidad es constante y el prestigio aumenta de manera considerable.

Realizar una efectiva labor de relaciones públicas y mantener contacto con los Organismos de Turismo, Clubs, nacionales y extranjeros, Agencias de Viajes, nacionales y extranjeras, y en general con todos los Organismos deportivos y civiles que puedan redundar con su actuación en beneficio de la Estación.

Promover, por sí o colaborando con la iniciativa privada, a la instalación de unos centros de diversión y esparcimiento, como una sala de cine, en donde se puede aprovechar para pasar películas de esquí, organizar coloquios y conferencias; unas boleras, un pequeño campo de golf, una piscina pública, pista de tenis, un campo de baloncesto, pista de hielo, natural o artificial, según los casos.

Todas estas instalaciones que parece se salen de la actividad neta del esquí pueden proporcionar unos ingresos durante los meses en que la nieve ha desaparecido, ya que estas instalaciones estarán ubicadas en el propio conjunto urbano, y durante el verano se puede promocionar un turismo que acudirá a la montaña cuanto más atractivos tenga en el lugar donde piensan pasar sus vacaciones; fines de semana. Quizá una retención para acudir la iniciativa privada a instalar su capital en las Estaciones de Invierno sea la corta temporada invernal, que se reduce a cuatro meses; si se consigue que el complejo turístico reúna estas condiciones, el atractivo para los inversionistas crecerá de manera considerable.

En este sentido de no limitar la Estación a la temporada invernal es conveniente promover el establecimiento de algún comercio, tanto de artículo deportivo, como de alimentación y de farmacia.

Disponer de una vigilancia, bien por Guardia Civil o por guardas jurados, del orden dentro del casco urbano, así como en las pistas. Esta vigilancia en las pistas, previa su señalización, es importante, pues, debido a la gran afluencia de esquiadores que bajan eligiendo cada uno su dirección, crean accidentes de continuo, con mayor o menor importancia.

En Cortina D'Ampezzo han fijado un Dacálogo del esquiador, que dice:

Primera. Las pistas no es un campo de carreras, a excepción de las manifestaciones autorizadas, y todos los esquiadores, incluso los menos expertos, tienen igual derecho para recorrerla libremente.

Segunda. Regula tu velocidad y la dirección de tus esfuers de manera que puedas dominarlos siempre, evitando daños y peligros a ti y a los demás.

Tercera. No afrontes nunca una pista cuyas dificultades sean superiores a tu capacidad.

Cuarta. El peligro y las consecuencias de rebasar a otros son de la responsabilidad del que dobla, salvo que el otro se encuentre parado y se ponga súbitamente en movimiento.

Quinta. El hecho de gritar "pista" no da ningún derecho a la vía libre y deja entera la responsabilidad a cargo del que rebasa a otros.

Sexta. Hallándose en caso de ser doblado, trata de facilitar la maniobra evitando todo cambio en la dirección.

Séptima. Si dos esquiadores descienden por pistas y trazados que se cruzan, la prioridad corresponde al que procede de la derecha.

Octava. No detenerse en la pista sin necesidad, y en caso de estacionarse hágase en los puntos en que la visibilidad sea perfecta para el que llega. En las pistas de anchura limitada, estacionamientos sólo al margen.

Novena.—Si chocas con otro debes detenerte y prestar ayuda.

Décima. En casos de accidente serás responsable de todos los daños causados por culpa tuya, con posibles consecuencias civiles y penales.

La difusión de estas indicaciones y la vigilancia de su cumplimiento es importante.

Una de las primeras acciones que el Patronato debe acometer es la redacción de sus Estatutos, cumpliendo lo establecido por la Ley para esta clase de Asociaciones, y en donde se reflejará sus fuentes de ingresos económicos, así como el destino y aplicación de los mismos, que siempre será para mejoramiento de los bienes comunes de la Estación.

Estos ingresos pueden salir de:

Cuota mensual o anual de cada uno de los propietarios en el Centro Invernal. Estas aportaciones corresponderán a unos índices que se

puedan aplicar por: número de habitaciones a los Hoteles, número de metros de parcela a los particulares, sobre contribución individual a los comerciantes.

En cuanto a los servicios como teleférico, Escuela de Esquí clínica, cine y otros servicios deportivos, sobre su número de clientes. Estos servicios podrán abonar su aportación valorándola en prestación de su personal o con cesión de sus instalaciones en la cuantía que les corresponda.

A continuación incluimos unos datos comparativos en cuanto a instalaciones de algunas de las principales Estaciones de Invierno de Europa en relación con las existentes en España:

En Francia.

Chamonix: 25 teleféricos, 112 Hoteles.

En Austria.

Insbruck: 26 teleféricos, 40 Hoteles.

En Alemania.

Garmisch: 19 teleféricos, 71 hoteles.

En Suiza.

Montana-Vermala: 18 teleféricos, 35 Hoteles.

En España.

La Molina: 10 teleféricos, 11 Hoteles.

Principales Estaciones en Francia.

Alpes	28
Pirineos	4
Macizo Central	1
Macizo Jura	2
Telesquíes	261
Telesilla	33
Telecabinas	35
Funicular	30

Total	35 Estaciones
Id.	359 Telesféricos
Id.	793 Hoteles

Principales Estaciones en Austria.

Tirol	4
Salzbourg	1
Vorarlberg	1
Telesquíes	22
Telesilla	29
Telecabina	1
Funicular	12
Total	6 Estaciones
Id.	64 Telesféricos.
Id.	285 Hoteles

Principales Estaciones en Alemania.

Alta Baviera	3
Vorarlberg	1
Allgau	1
Foret Noire	1
Telesquíes	54
Telesilla	6
Telecabina	8
Funiculares	7
Total	6 Estaciones
Id.	75 Telesféricos
Id.	346 Hoteles

Principales Estaciones en Suíza.

Berna	4
Volais	5
Grison	4
Saint-Gali	1
Telesquíes	116
Telesilla	22

Telecabina	31
Funicular	31
Total	14 Estaciones
Id.	200 Telesféricos
Id.	381 Hoteles

Principales Estaciones en Italia.

Valle D'Aosta	2
Dolomitas	2
Toscana	1
Bolzano	1
Torino	1
Telesquíes	46
Telesilla	15
Telecabina	10
Funicular	32
Total	7 Estaciones
Id.	103 Telesféricos
Id.	274 Hoteles

Principales Estaciones en España.

Pirineos	5
Asturias	1
Guadarrama	1
Sierra Nevada	1
Telesquíes	15
Telesilla	10
Telecabina	2
Funicular	1
Total	8 Estaciones
Id.	28 Telesféricos
Id.	32 Hoteles

Estos datos comparativos son como estímulo, en la medida que España pueda adquirir, para demostrar el auge que el deporte de esquí ha conseguido para las Estaciones Invernales, pero hemos de con-

siderar que las zonas que se han elegido son eminentemente alpinas, por su privilegiada geografía, tanto más cuando todas estas Estaciones europeas llevan muchos años de funcionamiento y de proceso de expansión en relación con las que señalamos en nuestro país.

Por último, damos los domicilios de:

Federación Española de Esquí: Ayala, número 44. Madrid.

Escuela Española de Esquí: Ayala, número 44. Madrid.

Federación Española de Socorrismo y Salvamento: paseo de Eduardo Dato, número 18. Madrid.

R E S U M E

GERARDO ASIN LOPEZ-BERMEJO: Les stations de sports d'hiver en Espagne.

Etant donné le croissant intérêt existant en Espagne pour l'organisation et le fonctionnement des stations de sports d'hiver, l'auteur étudie premièrement la catégorie du public qui fréquente ces stations, d'accord avec ses goûts, préférences et nécessités, et il analyse les installations qu'une station de sports d'hiver doit avoir dans son ensemble, telles que catégorie des hotels, diversité des pistes, centres d'attractions, moyens de remontée mécanique, écoles de ski, compétitions, etc. Il souligne l'importance qui doit être donnée à la planification des stations avec l'étude de la climatologie, date de commencement et fin des neiges skiabiles, état atmosphérique et épaisseur de la neige, aussi que le plan d'urbanisme correspondant et système des pistes, d'accord avec les renseignements de l'étude des neiges, de contours et dénivellements; il expose les normes pour la préparation de pistes de catégorie internationale homologables par la F. I. S.

Il aborde le problème des tétéphériques et il note de même la possibilité de constituer les organismes adéquats d'administration et direction avec un directeur de grande compétence professionnelle.

Il donne finalement les renseignements comparatifs des principales stations de sport d'hiver de l'étranger et de l'Espagne.

S U M M A R Y

GERARDO ASIN LOPEZ-BERMEJO: Winter resorts in Spain.

Given the growing interest proved in Spain with regard to organization and operational aspect for the already existing and forthcoming winter sports centers, the author examines, firstly, the different kinds of people which attend them according to their tastes, preferences and needs, takes into account the installations that a skiing center must be provided with, such as: different sorts of hotels and lodgings, tracks, entertainment facilities, ski hoists and lifts, schools, competitions, etc. Underlines the importance that should be given to the planning of winter resorts considering a thorough study of climatology, dates of the beginning and ending of skiing snowfalls, atmospheric conditions and snow thickness. Besides all the above mentioned the author considers the corresponding urbanization as well as the track system in harmony with the data gathered from the observation of snowfalls, the profiles and unevenness, laying out the patterns for the conditioning of tracks on international standards homologable by F. I. S.

The problem of ski lifts is approached pointing out the possibilities to bring into structure the adequate administrative and ruling organizations placing at their head a competent and well trained professional director.

Comparative data are enclosed here-with referring to the main winter resorts abroad as well as in Spain.

ZUSAMMENFASSUNG

GERARDO ASIN LOPEZ-BERMEJO: Die Wintersaison in Spanien.

In Anbetracht des ständig wachsenden Interesses in Spanien bezüglich der Organisation und der Funktionen der Wintersaison, prüft der Autor dieser

Arbeit in erster Linie die Touristenklasse, welche sich für die Wintersaison entscheidet, was deren Geschmack, Vorzüge und Bedarf anbetrifft, indem er eine Aufstellung über die Einrichtungen entwirft, welche insgesamt in der Skisaison zur Verfügung stehen müssen, also Hotelklassen, Skipistenausführung, Vergnügungstätten, mechanische Auffahrteinrichtungen, Skischulen, Wettbewerbe, usw. Er unterstreicht die Wichtigkeit der Planung der Saison in bezug auf Klimatologie, Saisonbeginn und Schluss der Skimöglichkeiten, atmosphärische Beschaffenheit und Zustand des Schnees, sowie eines Urbanisierungsplanes und Pistensystems, alles in Übereinstimmung mit den Eintragungsdaten der Schneefälle, Profile und Unebenheiten, unter Festsetzung von Normen, wie die Schneepisten internationaler Kategorie, gleichwertig mit den Normen der F. E. S., vorbereitet werden müssen.

Das Problem grenzt an das der telesferischen Einrichtungen und geht ebenfalls auf die Möglichkeit ein, die passenden verwaltungstechnischen und Regierungs-Organismen zu schaffen, mit einem Direktor von unzweifelhaft professionellem Ansehen.

Wir fügen zum Schluss noch vergleichende Daten der ersten Wintersaisonorte des Auslandes und Spaniens bei.