Esquí en los Pirineos. Historia para un futuro sin fronteras (II)

Luis Antonio Fernández Gárate (*)
Justo Fernández de Isasi (*)
Teresa Fernández-Trapa de Isasi (**)

Los Pirineos y Europa en 1939

La Guerra Civil interrumpió bruscamente el desarrollo de las estaciones españolas, limitado a lugares que respondían al denominador común de ser los únicos fácilmente accesibles por ferrocarril. Candanchú en Aragón, La Molina y Nuria en Cataluña, no disponían al finalizar la guerra de ningún medio mecánico de remonte para los esquiadores. Su capacidad de alojamiento era muy escasa y de carácter más deportivo que turístico.

En el lado francés destacaba notablemente Luchon-Superbagnères como estación de deportes de invierno, capaz de competir con Chamonix y otras estaciones alpinas. Junto con Barèges y Font Romeu formarían posteriormente la representación pirenaica en el «Comité de Estaciones Francesas de Deportes de Invierno» fundado bajo el impulso de Jacques Mouflier en febrero de 1945, en el que se integraban las quince estaciones de mayor categoría de la época.

En el Principado de Andorra, la práctica, casi exclusivamente deportiva, del esquí se centraba en torno al refugio que poseía el Club de Esquí Andorra en Envalira-Pas de la Casa.

El panorama conjunto de los Pirineos era bien distinto al de los Alpes, donde al finalizar la década de los treinta, en vísperas del segundo conflicto internacional, la estación de invierno se había cuajado en todos los aspectos modernos del término y de la teoría. Las vacaciones de invierno habían adquirido rango de temporada turística gracias al protagonismo y seducción del esquí de descenso y los lugares que disponían de medios capaces de remontar esquiadores a cotas elevadas se convertían en los principales polos de atracción. Localidades que ya gozaban de prestigio internacional, como centros de vacaciones invernales, no dudaron en realizar cuantiosas inversiones para equiparse con funiculares o teleféricos, entre ellas Davos y St. Moritz en Suiza, Kitzbühel y St. Anton en el Tirol Austriaco y Megève en Francia. Se había iniciado además el equipamiento con costosos medios de remonte de lugares poco conocidos o escasamente importantes como centros de vacaciones, carentes de buenas comunicaciones, en virtud de su extraordinaria aptitud para la práctica del esquí, vislumbrada por activos empresarios como Jacques Mouflier en Val d'Isère o el conde Lora Totino

(*) Arquitectos
(**) Interiorista y Relaciones Públicas

en Breuil-Cervinia. Finalmente, se había llegado por parte de la FIAT en Sestriere al planteamiento radical y absolutamente revolucionario de crear una estación de esquí prescindiendo de la existencia de población alguna, tomando como punto de partida el emplazamiento más adecuado para la práctica del esquí, construyendo de un modo coherente un conjunto residencial estrechamente vinculado a un sistema de remontes que ya en 1936 disponía de tres teleféricos.

La Posguerra Española

La sucesión casi continuada de nuestra guerra civil con la segunda guerra mundial acentuó aún más la agria realidad fronteriza de los Pirineos.

Las comunicaciones rodadas en el lado español eran sumamente difíciles por la inexistencia casi total de una comunicación intrapirenaica. Mientras en el lado norte la temprana construcción de la ruta longitudinal de los puertos Aubisque, Tourmalet, Aspin, Peyresourde facilitaba las relaciones entre los valles, en el lado español fueron intereses exógenos, como los aprovechamientos de energía hidráulica y las explotaciones forestales, los que estructuraron aún más la red de carreteras en dirección dominante norte-sur. En el Pirineo Central era prácticamente inexistente la comunicación rodada entre España y Francia; la guerra paralizó la construcción de un importante eje de conexión que debería enlazar Benasque con Luchon mediante un túnel, aún no construido hoy día. El Valle de Arán permanecía habitualmente incomunicado del resto de España durante el invierno, hasta que en 1948 se abrió el tunel de Viella, cuya longitud fue un importante record de la época.

En 1943 Violant y Simorra describía a grandes rasgos la comunicación longitudinal del Pirineo español de la siguiente manera: El Valle del Gállego se conecta con el de Broto por la carretera aún no abierta al tráfico de Biescas-Linás-Torla. El Cinca enlaza con el Esera por la carretera subpirenaica, en construcción, de la Ainsa-Arro-Campo. El Valle de Benasque podrá comunicarse mediante otra carretera en construcción que cruza extensos territorios del Alto Isábena por Castejón de Sos-Fadas-Las Paules-Vilaller, donde entronca con la que atraviesa el Port de Viella por el tunel de Viella, en construcción, que conduce al Valle de Arán. Faltaría después, otra vía que uniese el Flamisell con el Pallars y otra que comunicara Sort con La Seo. Además existen las líneas de ferrocarril internacional de Irún, Canfranc, Puigcerdá y Port-Bou. Es de esperar que un día u otro se termine la famosa del Noguera Pallaresa que unirá Lérida con Saint-Girons (Ariège). Violant y Simorra no acertó en este último vaticinio de 1943 y tampoco podía suponer el carácter regresivo de la comunicación ferroviaria internacional con el posterior cierre por el lado francés de la línea de Canfranc en 1970. Evidentemente la comunicación longitudinal rodada era poco más que una hipótesis de futuro.

Junto a esta realidad física, para mayor complicación, la cordillera se encontraba sometida a la presión guerrillera de los maquis y prácticamente militarizada. El ejército fundó las Escuelas de Montaña, a imitación de los ejércitos europeos que lo hicieron generalmente en los prolegómenos de la primera guerra mundial; la fundación corrió a cargo de los responsables de la Escuela de Gimnasia de Toledo. Muy pronto la Escuela Militar de Montaña situó acuartelamientos en la frontera y se produjo un fenómeno similar al de los puestos fronterizos alpinos, las tropas popularizaron el esquí entre

los mozos y la población, efectuaron labores de auxilio y organizaron competiciones. El Santuario-Hotel de Nuria se convirtió en Escuela de Montaña y se construyó una nueva Escuela Militar en 1942 en Candanchú.

La enseñanza y promoción del esquí, objetivo por el que tanto había luchado en solitario el Centro Excursionista de Cataluña antes de la guerra, eran tareas en las que ahora iba a tomar parte también el ejército y pronto se sumarían el Frente de Juventudes y la Organización Sindical.

Son características de esta primera etapa las anécdotas de Candanchú, donde los esquiadores que acudían desde Canfranc tenían que proveerse de un salvoconducto que facilitaba el sargento para pasar a las pistas del Tobazo, o de Nuria, donde los viajeros que ascendían en el cremallera eran obligados a proveerse de un permiso colectivo con fotografías de grupo.

Los primeros remontes

La afición al esquí comenzaba a revivir en las adversas circunstancias de nuestra posguerra. En la temporada 1940-41 el Centro Excursionista de Cataluña volvió a abrir el «Xalet de la Molina» y se señalaron nuevamente las pistas de esquí.

El primer telesquí de La Molina

Josep M.ª Guilera reactivó el antiguo proyecto de dotar a las pistas de Fontcanaleta de un dispositivo de remonte parecido a los que ya se utilizaban en el extranjero para lo cual se puso en contacto con Carlos Weise, ingeniero suizo residente en Barcelona, aficionado al esquí, que ya tenía esbozado un proyecto de telesquí. Con mucho entusiasmo y la autarquía de medios que imponían las circunstancias, se llevó a cabo la construcción del telesquí y la nada desdeñable tarea de conducir la energía eléctrica hasta el lugar. Este remonte, el primero para esquiadores construido en España, fue bendecido e inaugurado el 28 de febrero de 1943. Más adelante, en 1946, la Molina se dotaría del primer telesilla construido por la sociedad Tepsa en el Turó de la Perdiú.

La vecina estación de Nuria, rival deportivo tradicional de La Molina, no quiso quedarse atrás en cuanto a equipamiento de remontes. Previamente fue preciso superar graves dificultades iniciales, pues una riada se llevó en 1940 parte de la línea del cremallera cuya reconstrucción no finalizó hasta febrero de 1942. La reapertura del cremallera coincidió con la inauguración del Hotel Puigmal y del funicular que lo enlazaba con el Santuario. Se trataba del funicular de Montjuich construido como dotación de la Exposición Universal de Barcelona en 1929 y ahora trasladado a este lugar para servicio turístico y de esquiadores. Para facilitar la práctica del esquí, Basso y Weise construyeron en 1947 el telesquí del Santuario y un telesilla para acceder desde las inmediaciones del Hotel Puigmal hasta el Pic de l'Aliga a 2.400 mts. de altitud, lugar desde el que se contempla un magnífico paisaje y los esquiadores podían acceder a la pista Soleia-Competición de fuerte desnivel.

Promoción del esquí español, años 40 y 50

En el año 1942, la Federación Española recibió una invitación de la Federación Francesa de Esquí que había reemprendido sus tareas bajo el Régimen de Vichy, para que una selección de esquiadores asistiera a un cursillo en Val d'Isère. Fueron seis los seleccionados, dos catalanes, Segalás y Monjó, Hijós de Candanchú, Montalvo de Granada, Suárez «Valgrande» de Asturias y Elorrieta de Madrid. El proyecto de la federación era que cada uno de los seleccionados divulgara en su región las enseñanzas y técnicas adquiridas. Los expedicionarios volvieron entusiasmados y dispuestos a renovar totalmente nuestro esquí, constituyendo el germen de las primeras escuelas de esquí.

En 1944 se creó la Escuela de Esquí de La Molina del C.E.C. con la participación de Segalás, de carácter altruista y sin subvención de ningún tipo. Ya en 1945 se imparten las primeras lecciones de esquí escolar a la Escuela Betania de Barcelona. En 1947, la Escuela de La Molina difundió el esquí y sus técnicas en Alp, Ribes, Espot y el Valle de Arán. De estos cursos surgirán los futuros campeones y monitores de las nuevas estaciones de esquí.

Por su parte, el Frente de Juventudes contrató dos entrenadores tiroleses que extendieron la enseñanza y difusión del esquí a los valles aragoneses de Benasque, Sallent y Candanchú, donde se fundó en 1953 la Escuela de Esquí con la participación de Antonio Hijós y oficiales de la Escuela Militar de Montaña.

En Cataluña se hizo una gran labor de promoción con la celebración de pruebas internacionales dentro de las dificultades del aislamiento de España en la posguerra. El C.E.C. organizó en 1946 la 1.ª Semana Internacional

de La Molina, a la que acudió una nutrida representación Suiza, una segunda Semana se celebró tres años después. La 3.ª Semana Internacional que se debía celebrar del 10 al 16 de febrero de 1953 fue incluida en el calendario F.I.S. lo que supuso un importante respaldo y reconocimiento oficial, pero tuvo que suspenderse por falta de nieve.

El Club Alpino de Nuria organizó los concursos internacionales que se iniciaron en 1950, desfilando por ellos las más importantes figuras del esquí mundial. Fue posible contemplar en Nuria las evoluciones de los franceses James Couttet, Henri Oreiller y el austriaco Christian Pravda entre otros. En 1954, el Concurso Internacional de Nuria fue reconocido por la F.I.S. e incluido en el calendario internacional; precisamente ese año, el ganador del slalom gigante y del concurso fue un joven austriaco casi desconocido entonces, Toni Sailer, quien dos años después conquistaría tres medallas de oro en los Juegos Olímpicos de Cortina D'Ampezzo.

Candanchú. Primeros años cincuenta

En el transcurso de los años cincuenta va creciendo la afición al esquí en el Pirineo español, pero su práctica sigue quedando circunscrita a las estaciones de Candanchú, Nuria y La Molina, con un reducido equipamien-

to de remontes mecánicos. Paulatinamente se fue iniciando en Candanchú y La Molina un proceso de urbanización espontáneo que en Nuria, por sus especiales circunstancias de acceso y propiedad de los terrenos, fue imposible.

El territorio de La Molina estaba comprendido en una gran finca propiedad del barón de Sitjar. A partir de 1945 fueron construyendo algunos hoteles con un carácter ya no tan exclusivamente deportivo como el de los primeros refugios. En 1950, el barón de Sitjar fue vendiendo lotes de terreno y contrató con una segunda sociedad, «Telesquís Pirenaicos» la instalación de nuevos remontes. El dueño de los primeros remontes, Rigat, construyó su propio hotel llamado Solyneu o Rigat Palace, que actuaba como centro mundano a imitación de los hoteles-palacio de Suiza, con juego, atracciones y buen servicio. Poco a poco fueron edificándose casas de vacaciones en parcelas y La Molina fue convirtiéndose en un núcleo edificado alrededor del primitivo apeadero.

La Posguerra en el Pirineo Francés: St. Lary

Hasta la segunda guerra mundial, el esquí en el Pirineo francés se había centrado, en torno a prestigiosas localidades balnearias con una importante dotación hotelera, relativamente próxima a las pistas de esquí. Su práctica se había iniciado en lugares apartados de las poblaciones con campos de nieve más extensos y mayores desniveles como los alrededores del Col de Peyresourde, donde un primer proyecto de estación, Les Agudes, patrocinado en 1939 por el ministro Leó Lagrange no pudo ser llevado a cabo.

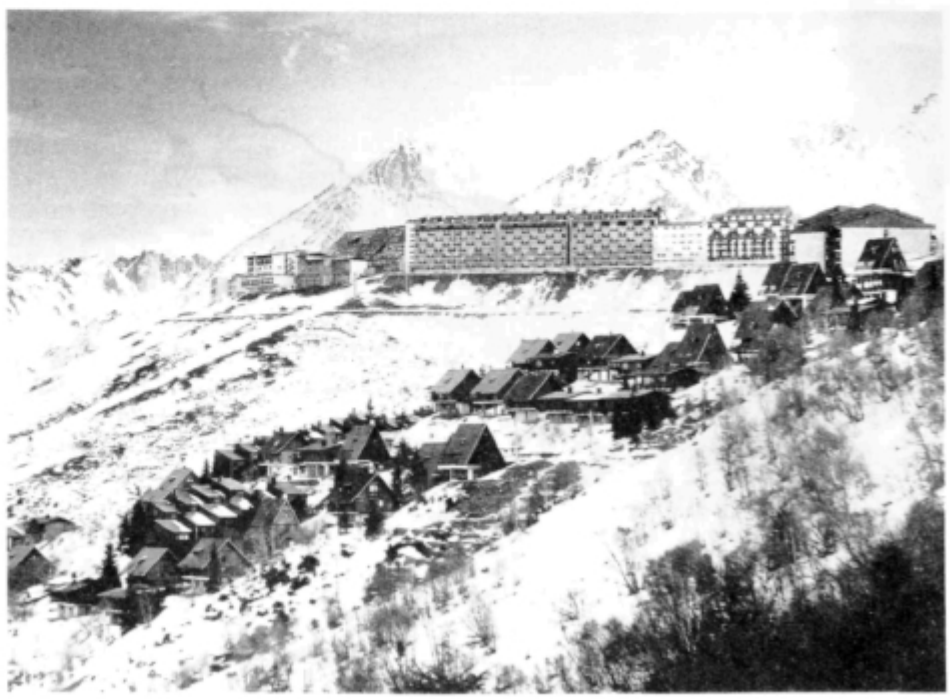
Por las mismas razones, los esquiadores frecuentaban cada vez más las inmediaciones del Col de Tourmalet en cuyo lado oriental, bajo la influencia de Bagnères de Bigorre, se instalaron en 1947 unos remontes que darían origen posteriormente a la estación de la Mongie. Mientras tanto, en el lado occidental del Tourmalet, Barèges aumentaba su atractivo con el funicular de L'Ayré, construido inicialmente para servicio de obras hidráulicas, su recorrido se amplió hacia el Pic d'Ayré en 1947 y a comienzo de los cincuenta pasó a prestar servicio turístico. Frente a todo este proceso de desarrollo relativamente clásico, la localidad de St. Lary iba a iniciar una actuación verdaderamente singular.

La creación de la estación de St. Lary es un hecho solidamente unido a una de las personalidades más notables de toda la cordillera, D. Vicente Mir, alcalde del lugar desde la liberación en 1944 hasta nuestros días. Su historia es un ejemplo de las metas que puede alcanzar la voluntad firme y decidida de un pueblo agrupado en torno a un alcalde con clara y resuelta visión de futuro.

Vicente Mir inició su mandato en un momento en que St. Lary era una pequeña población casi desconocida, sus condiciones económicas muy difíciles y la despoblación de la comarca adquiría un ritmo galopante. Al iniciarse en 1948 la construcción del próximo embalse de Cap-de-Long, financiado con fondos de Plan Marshall, St. Lary, ni mejor ni peor colocado que otros pueblos vecinos supo, inteligentemente, dar facilidades a las empresas constructoras para la instalación de sus talleres y almacenes, generándose una rápida elevación del nivel de vida local. Terminada la construcción del embalse en 1952, todos comprendían la necesidad de hacer algo para evitar que se frenase el desarrollo inicial alcanzado.

El 10 de junio de 1953, Vicente Mir lanzó la idea de St. Lary, estación de deportes de invierno. Aunque el municipio no poseía terrenos aptos para este fin, ello no fue obstáculo para el emprendedor alcalde, que propuso la construcción de un teleférico de acceso al Pla d'Adet y consiguió de los municipios vecinos de Cadeilhan-Trachère y de Vignec la cesión mediante censo enfitéutico de los terrenos necesarios para la estación de esquí. Consciente de los nuevos problemas de explotación implícitos en una estación, sentó las bases de una sociedad «Regie» Municipal encargada de ese menester y de la gestión de una oficina de turismo. La exposición de motivos de esta sociedad es casi un esquema de actuación del futuro St. Lary: Se propone la lucha por el mantenimiento del empleo y la actividad económica amenazada por el fin de las obras, la adaptación de la población agrícola, especialmente de la juventud, a las nuevas condiciones de vida, creación de instalaciones turísticas adecuadas para combatir el éxodo rural y de una *oficina de turismo destinada a la puesta en valor del conjunto.*

En 1957, la puesta en servicio del teleférico del Pla d'Adet, con una capacidad de 600 personas/hora, seguida de la telecabina de Soum y de cinco telesquís, inicia una nueva era para Saint Lary como estación de esquí. El número de esquiadores crece rápidamente y en pocos años el acceso al Pla d'Adet exclusivamente por teleférico se vuelve insuficiente provocando grandes colas sobre todo a la hora de cerrar pistas; por ello se hace necesario ampliar el dominio esquiable y construir una carretera de acceso. El pequeño pueblo de Soulan, con menos de cuarenta habitantes y casi en ruinas era el poseedor de los terrenos de acceso al Plad'Adet y de inmensos campos de nieve en el Portet. Entre Vicente Mir y el alcalde de Soulan tienen lugar conversaciones que terminan en un acuerdo de fusión entre ambos municipios que a comienzos de 1964 pasarán a llamarse Saint Lary-Soulan.



Saint-Lary, dos etapas de su desarrollo en torno al Pla d'Adet

La construcción de la carretera da una nueva dimensión a la estación y desencadena un proceso de urbanización en el Pla d'Adet, acompañado de la reconstrucción del antiguo pueblo de Soulan. Pese a los temores de algunos, se consigue que la nueva urbanización no perjudique a los comercios y alojamientos del St. Lary que al contrario conocen un período de expansión paralelo. En 1969, un decreto concede a Saint Lary-Soulan la categoría de Estación Clasificada, entrando así en el grupo de las grandes estaciones francesas.

Tras el ejemplo de Saint Lary, durante los años sesenta, se produjo una eclosión de nuevas estaciones en el Pirineo francés, casi todas ellas promocionadas mediante fórmulas en las que el ayuntamiento tenía un importante protagonismo, Sociedades, «Regie» Municipal, Sindicatos de Vocación única o múltiple, agrupando a varios municipios. En algunos casos, como Gourette, Artouste y Arette, el Departamento acudió en ayuda de los municipios actuando mediante Sociedad «regie» Departamental.

De un modo inverso a estas nuevas estaciones, la veterana Superbagnères fue entrando en un período de decadencia progresiva acentuada a partir de 1958, entonces la clientela adinerada abandonó los Pirineos dirigiéndose hacia las grandes estaciones alpinas. En 1960, la apertura de una carretera de acceso a Superbagnères asestó un golpe de gracia al «cremallera» que resultaba excesivamente lento, interrumpiéndose definitivamente el servicio en 1965.

La gran magnitud de los desarrollos de nuevas estaciones de la Tercera Generación en los Alpes franceses a partir de 1964, marcará profundamente el desequilibrio de dotaciones entre ambos macizos.

España en los años sesenta

Al comenzar el auge del desarrollo turístico español de la década de los sesenta, después del largo período de la reconstrucción, del aislamiento político y del despegue industrial, las condiciones para la promoción de nuevas estaciones estaban ya maduras. España contaba ya con un considerable número de aficionados a los deportes de invierno, difundidos entre la generación joven, pese a la precariedad de las dotaciones existentes y se intuía la posibilidad de generar una corriente turística por el esquí. El ejemplo de nuestros vecinos franceses era impresionante, las estaciones, sobre todo en los Alpes, crecían como un paraíso del esquí y de la abundancia.

En España la eclosión del turismo fue acompañada rápidamente de la aparición de los promotores turísticos inmobiliarios, la costa mediterránea se convirtió en un terreno abonado para la realización de grandes negocios a muy corto plazo y pronto sería un hecho cotidiano la construcción de urbanizaciones turísticas. En estas circunstancias, la construcción de estaciones de esquí en nuestro Pirineo, se convirtió en un objetivo asequible para un reducido círculo de empresarios, generalmente aficionados al esquí y atraídos por lugares concretos de la cordillera, pese a las desventajas notables que desde el punto de vista especulativo presentaba inicialmente la montaña frente a la costa mediterránea, donde no era necesario realizar costosas inversiones en sistemas de remontes, ni en accesos y por añadidura la construcción de edificios resultaba notablemente más barata.

El gran incremento de las corrientes turísticas hacia España, unido a una tremenda carencia de infraestructuras y planeamiento urbanísticos orquestados con los complejos procesos de la burocracia centralizada y la caren-

cia casi generalizada de capacidad de gestión de los municipios afectados, condujo al Ministerio de Información y Turismo a dotarse en diciembre de 1963 de un poderoso instrumento de promoción: La Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico. Con ella, recababa para sí competencias hasta entonces reservadas a otros organismos de la Administración, cortocircuitando el complejo proceso burocrático español. La ley facultaba al M.I.T. para aprobar planeamiento, ocupaciones, usos del suelo, expropiaciones, créditos hipotecarios, ayudas y subvenciones.

Este instrumento de promoción, muy polarizado en aspectos turísticos, a veces por la inoperante complicidad de otros departamentos de la Administración a los que la ley reconocía una participación, aunque fuera limitada, fue el cauce que permitió el lanzamiento de las nuevas estaciones españolas de los sesenta. Si bien es cierto que la Ley de Centros y Zonas fue utilizada en contados casos de urbanizaciones costeras, como camino alternativo para burlar el planeamiento urbanístico vigente y eludir sus limitaciones o restricciones, no fue éste precisamente el caso de nuestras estaciones cuyos Planes de Ordenación Urbana fueron los primeros y únicos con los que contaron durante bastante tiempo los municipios implicados, aunque como es lógico, adolecían por su propia naturaleza de la carencia de un enfoque global propio de un planeamiento general inexistente en los valles del Pirineo. La declaración de las nuevas estaciones como Centro de *Interés Turístico y la consiguiente aplicación de la Ley de Centros y Zonas*, simplificó en cierta medida la compleja gestión ante las muy diversas instancias de la Administración que intervienen en el desarrollo de una estación de esquí.

En 1965 se creó un organismo específico para fomentar el desarrollo turístico del Pirineo: La Unión Turística del Pirineo, que desempeñaría un papel muy activo en la gestión de la declaración de las nuevas estaciones como centros de interés turístico, obtención de créditos, subvenciones, ayudas y en resumen una gran labor de coordinación en la que fue sobresaliente la actuación de dos aragoneses, Angel Ríos Calderón, nombrado Gerente en 1970 y Rafael Casas, al frente de la Secretaría en Zaragoza. Entre las finalidades estatutarias de la U.T.P. se encontraba la declaración del Pirineo español como Zona de Interés Turístico Nacional, figura de la ley que no se lograría alcanzar en ningún área turística del país.

Durante los años sesenta, el panorama social del Pirineo español había entrado en una fase fuertemente depresiva. El proceso de despoblación iniciado tiempo atrás, e incrementado por la guerra se había ralentizado en algunos lugares a causa de la creación de empleos relacionados con la construcción de presas, que a su vez indujo al desarrollo de la red de carreteras. Sólo en la década 1955-1965 entraron en explotación 45 presas en el Pirineo, algunas de ellas de gran capacidad, superando notablemente en este aspecto a las realizaciones de la vertiente norte francesa. Pero, finalizadas estas obras, el éxodo rural aumentaba tremendamente, la agricultura y ganadería estaban en franca regresión y el envejecimiento de la población era notorio.

En estas circunstancias, se empezó a pensar en el turismo y más concretamente en las estaciones de esquí como un medio para frenar este proceso y su nacimiento fue acogido con satisfacción por las poblaciones afectadas.

Baqueira 1970. Las primeras torres de apartamentos.

Las Nuevas Estaciones. 25 Aniversario

La lejanía casi generalizada entre áreas esquiables y poblaciones existentes es una circunstancia que ha condicionado la concepción de las estaciones españolas. Frente a las primeras de La Molina, Nuria y Candanchú, cuyo desarrollo fue consecuencia de las facilidades de acceso ferroviario, la superación de unos umbrales mínimos en las comunicaciones rodadas del Pirineo y el incremento de la motorización, como consecuencia de la elevación del nivel de vida, hicieron posible el desarrollo de nuevas estaciones en lugares relativamente próximos a carreteras existentes. Al no contar con una evaluación general de posibilidades del macizo, como ya se había hecho en Francia, la selección de emplazamiento para las nuevas estaciones dependió de la investigación más o menos profunda que llevó a cabo cada grupo promotor, de su vinculación y conocimientos personales del lugar y en proporciones variables, de apreciaciones más emocionales que racionales. El modelo de estación integrada francesa era el favorito, pero se encontraba bien lejos de las posibilidades españolas.

En 1964, hace 25 años, Baqueira-Beret y Formigal pusieron en marcha sus primeros remontes abriendo una nueva etapa del esquí en los Pirineos. El emplazamiento de Baqueira, excepcionalmente bien dotado por la naturaleza para la práctica del esquí, disponía de acceso directo al dominio esquiable desde la carretera del Puerto de la Bonaigua. La existencia de un rellano a cota 1.500, decidió la ubicación del núcleo residencial en este lugar, aunque el posterior desarrollo de la estación y la mayor garantía de innivación, elevaron en centro de las pistas a la cota 1.800. Su promoción fue obra de la empresa TEVASA que agrupaba importantes personalidades de Barcelona y Madrid, entre ellos D. Jorge Jordana de Pozas, presidente de la Federación Española de Esquí en la época y Luis Arias, campeón de esquí.

En Sallent de Gállego había una tradición de esquiadores desde 1912. Allí, sobre la antigua carretera que conducía a Francia por el Portalé, existía un amplio territorio nevado cuya calidad de pistas era conocida por la Compañía de Esquiadores que formada por jóvenes de Sallent y Zaragoza había actuado en la guerra civil. Un grupo de entusiastas formó la sociedad en la que participó un gran número de habitantes del Valle de Tena. Se consiguió la concesión para las pistas en los denominados llanos de Articalengua, aunque se tomó el nombre geográfico de un lugar más elevado, Formigal. En el lado opuesto del valle, adquirieron terrenos de propiedad privada para emplazamiento del núcleo residencial, con unas magníficas panorámicas sobre el dominio esquiable y el Valle de Tena, pero separados de la base de pistas por el cauce del Gállego. Posteriormente el Ministerio de Información y Turismo construyó a su cargo una nueva carretera de acceso a lo largo del valle, evitando el tortuoso trazado de la antigua carretera entre la estación y el casco de Sallent que de esta manera quedó apartado de la carretera principal.

En 1966, la estación de esquí de Cerler, entonces en proyecto, consiguió la primera declaración como Centro de Interés Turístico. Aquí se adoptó, como en Suiza o Austria, el nombre de la población, Cerler, el pueblo más alto de Aragón, 1.540 mts., se hallaba muy próximo al lugar previsto como base de pistas, con frecuente innivación en los años 60. La iniciativa partía de un grupo de empresarios catalanes. Cataluña siempre ha dado un público adicto al Valle de Benasque. La inauguración de la estación no se produjo hasta 1970, fue preciso esperar a que concluyese la construcción, también a cargo del M.I.T. de una costosa carretera de acceso desde

Cerler. El pueblo más alto de Aragón 1.540 ms.

las proximidades de Benasque, cabecera del término municipal. Con la estación, llegaron a Cerler los primeros automóviles ya que hasta entonces sólo era accesible por un camino de caballerías.

Posteriormente, en 1967, Llesuí próxima a Sort en el Pallars Sobirá, inició su actividad y obtuvo también su declaración como C.I.T. A continuación, Baqueira y Formigal, con remontes ya en funcionamiento, se convirtieron igualmente en centros de interés turístico, valorando las ventajas que ello suponía.

En 1967 se inauguraba en La Cerdaña, al otro lado de la veterana estación de La Molina, en la vertiente contraria y mejor orientada de la Tosa d'Alp, la estación de Masella, con una proporción importante de pistas trazadas a través de zonas de bosque. Era un caso raro en España de promotor único. Propietario de remontes, suelo y diseñador de la estación, el arquitecto e ingeniero Bosch Aymerich lanzó la estación más «integrada» en el aspecto de promoción, con acceso ferroviario próximo.

La estación de Super-Espot completaba en 1968 este primer grupo de estaciones. Situada en el Alto Pallars, región mal comunicada a la que el cierre invernal del Paso de la Bonaigua convierte en un fondo de saco. Su promoción por particulares conocería dificultades con el ICONA en cuanto a la concesión del dominio esquiable por el cambio de titularidad de una propiedad comunal a monte público. Finalmente, la promoción se resentiría de la mala comunicación generalizada.

En 1970 las estaciones en funcionamiento eran, en el Pirineo catalán: La Molina, Nuria, Baqueira, Llesuí, Masella y Espot. En Aragón: Candanchú, Formigal y Cerler. En la primera mitad de los setenta fue aumentando más lentamente el número de estaciones.

La estación de Panticosa fue inaugurada en 1971, promovida por el Ayuntamiento y Panticosa Turística, S. A. Se trataba de emplear el casco de Panticosa como núcleo residencial enlazado mediante un telesilla con las pistas. El resultado era atrayente, pero la reducida dimensión de las pistas pues-

tas en servicio, limitaba mucho sus posibilidades. La promoción acabó siendo absorbida por la Caja de Ahorros de Zaragoza, Aragón y Rioja, que también se hizo cargo de Formigal, donde adquirió la sociedad con una cláusula impuesta por el Banco de España de reducir en un 50% el capital existente, lo que dejó fuera de la administración y con cierta frustración al grupo de entusiastas esquiadores que constituyeron la primera sociedad.

En la zona prepirenaica de Solsonés, comarca de gran belleza pero relativamente desconocida, se creó en 1973 la estación de Port del Comte, la más meridional de Cataluña. En el Valle de Arán, durante la temporada 1972-73 se construyó la estación de esquí urbana de La Tuca-Mall Blanc con participación de muchos araneses. El criterio de diseño era, el de estación-pueblo utilizando como núcleo residencial los inmediatos cascos urbanos de Betren y Viella. El diseño inicial de las pistas resultaba escasamente apto para debutantes lo que unido a otras dificultades, condujo a La Tuca a un proceso irregular con cierre de sus instalaciones durante varias temporadas.

Vallter 2.000, la más oriental de las estaciones, desde cuyas pistas se puede vislumbrar el golfo de Roses comenzó a funcionar en 1975, promovida por capital privado. Existía como precedente un estudio de estación, llevado a cabo en 1968 por Josep M.ª Guilera, en el Alto Ter. Su proximidad a Gerona y Barcelona la convierte en estación ideal para el esquí de día.

La estación de Astún, ocupando el enclave del mismo nombre, perteneciente al Ayuntamiento de Jaca, junto al paso de Somport, fue inaugurada en 1976. La promoción fue municipal pero su explotación corre a cargo de una empresa privada seleccionada mediante concurso público. Las cualidades naturales del lugar, muy apto para la práctica del esquí, la elevada cota de su base de remontes con abundante innivación, unidas a una concepción y diseño acertados han asegurado el éxito de esta estación.

En corto plazo se había triplicado el número de estaciones en el Pirineo mientras en otras zonas de España se habían lanzado Sierra Nevada y las nuevas estaciones del Guadarrama. El Ministerio de Información y Turismo, ya en la última época de Fraga como ministro, estimó conveniente la consagración del lanzamiento de las estaciones españolas a nivel internacional para lo cual decidió presentar la candidatura de Granada-Sierra Nevada como sede de los Juegos de Invierno de 1976. Tras la remodelación del Gobierno, Fraga cesó como ministro dejando paso a Sánchez Bella cuyo gabinete prescindió de esta idea.

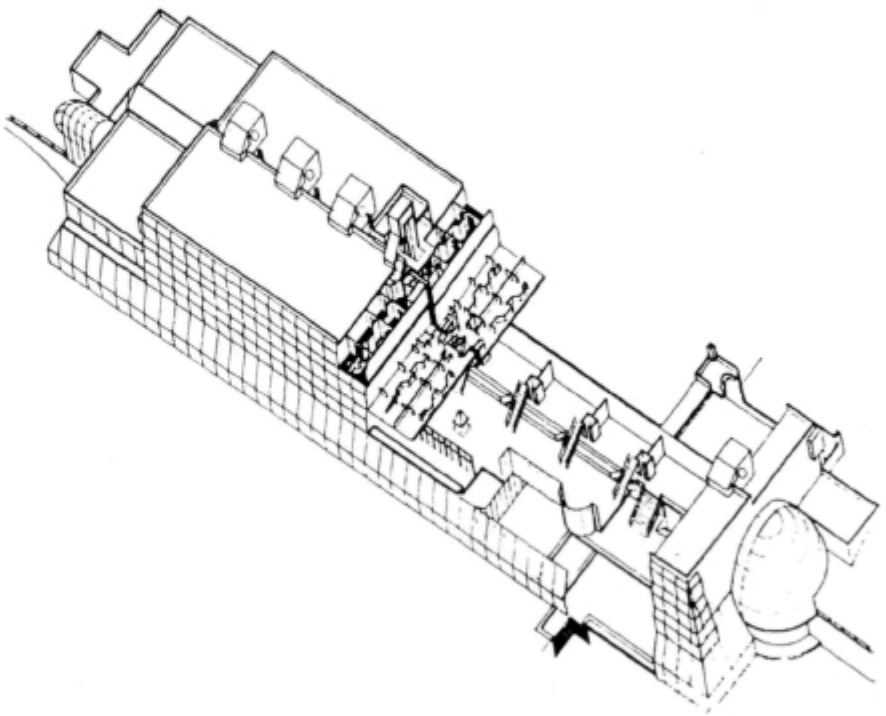
El final de una época - Los años 70

La administración de Sánchez Bella, tomó como uno de sus objetivos el fomento de las estaciones de invierno, en parte por una predilección del nuevo titular por la montaña y porque el desarrollo turístico de la costa estaba ya articulado por la administración anterior. Una de las más notorias actuaciones en este sentido fue el malogrado lanzamiento de los Burgos Turísticos que con un enfoque «social» trataba de facilitar el acceso al esquí a un público de categoría media, familiar y deportivo. La idea era contradictoria con la que hasta entonces era criterio general de la red de Paradores: en vez de una gran calidad para un público selecto, una gran cantidad de plazas de categoría media que permitiese el planteamiento de unos servicios extraordinarios justificados por el número. El programa era, esencialmente un albergue para 500 personas, con una categoría de dos estrellas,

dotado de restaurante, auto-servicio, piscina climatizada, juegos y lo necesario para el deporte blanco.

Se suponía que la construcción de estos edificios tendría un efecto multiplicador y de promoción, pero varias estaciones acogieron la oferta con frialdad, no querían ceder un terreno de considerables proporciones que era parte de su negocio y tampoco querían competencia para los hoteles ya instalados por razones de prestigio de la estación, como el Montarto en Baqueira y el Hotel Formigal. Finalmente acogieron la idea las estaciones de Super-Espot y Masella en el Pirineo, Valdesquí en la Sierra de Guadarrama y dos activos ayuntamientos deseosos de disponer de equipamiento turístico, Berga y Jaca.

Tras un concurso nacional de proyectos, se procedió a la construcción de los Burgos de Jaca, Super-Espot y Berga. Posteriores dificultades económicas de la empresa constructora acabaron paralizando las obras y finalmente la idea de los Burgos se desvaneció en sucesivos relevos ministeriales.



Burgo Turístico en Super Espot
Arquitectos Fdez. Trapa de Isasi; Fdez. Fernández y Fdez. Gárate

En cuanto al lanzamiento internacional de nuestras estaciones, sin descartar la idea de patrocinar unos Juegos de Invierno como complemento de la misma, el M.I.T. decidió patrocinar una estación modélica, de un modo parecido a la actuación que 25 años antes, en 1945, había emprendido el Consejo General de Saboya con la creación de la estación social de Courchevel. Se seleccionó el macizo de La Maladeta en Benasque como lugar que podría albergar una gran estación comparable con las alpinas en cuanto a desniveles y extensión, capaz de integrar las estaciones de Cerler, el Valle de Arán y una posible estación francesa en Bagnères de Luchon-La Entecada, con el apoyo del túnel proyectado entre Benasque y Luchon.

No encontrando respaldo suficiente en el Gobierno para emprender esta actuación con el protagonismo del M.I.T., se encaminó la operación hacia la promoción privada actuando el Ministerio en cierto modo como el Servicio de Estudios S.E.A.T.M. de Francia. Tras laboriosos trabajos se consiguió avanzar bastante en este sentido, pero la crisis general que se avecinaba a mediados de los setenta y la actitud negativa de algunos organismos de la propia Administración estimularon a los promotores, hacia inversiones más cómodas y rentables.

La transición

A partir de 1976 se abre una profunda crisis en la que confluyen graves dificultades económicas, cambios políticos y varias temporadas de muy irregular innivación que colocaron en posición comprometida a muchas estaciones poniendo de relieve con mucha mayor notoriedad los inconvenientes de la concepción original de algunas de ellas que hasta entonces habían sido irrelevantes. Durante este período se produjo la transferencia de competencias a las autonomías y la figura del Centro de Interés Turístico fue cayendo en desuso. Simultáneamente hubo un incremento notable en tareas de planificación en las que el Pirineo era deficitario.

Los efectos de la crisis unidos a una concatenación de temporadas sin nieve, condujeron en 1983 a una situación límite en la estación de Cerler. Conscientes del grave perjuicio que el cierre de la estación suponía para todo el Valle de Benasque y Comarca del Esera, el ayuntamiento aunó esfuerzos creando la Sociedad de Desarrollo del Valle de Benasque, agrupando a industriales, hoteleros y otros ayuntamientos de la zona para, entre todos, lograr una participación mayoritaria en la sociedad de la estación, consiguiendo su reflotación. En cierto modo, se produjo una municipalización de Cerler.

En Cataluña, la estación pionera de La Molina, se enfrentaba a lo largo de los setenta, a una reestructuración motivada por su propia espontaneidad original. La gestión de la estación estaba fraccionada entre varias sociedades independientes, dos dedicadas a los remontes y otras a la explotación hotelera. La entrada de un grupo bancario produjo la sucesiva absorción de sociedades consiguiéndose así el control único de la estación siendo este grupo bancario inicial a su vez absorbido por la Banca Catalana. Finalmente, en 1978, se consiguió el control único de la estación optándose por su relanzamiento.

La Generalitat de Catalunya decidió intervenir activamente en la mejora de las estaciones mediante el Plan de Nieve de Cataluña que comenzó a tener efectividad en 1985, año en que se realizó una inversión conjunta de unos 1.000 millones, en su mayor parte destinados a la instalación de equipos de nieve artificial. En 1986 se hizo cargo de la estación de Nuria, cuyo sistema de remontes estaba profundamente deteriorado, se remodelaron las instalaciones del cremallera revitalizando esta dotación peculiar y exclusiva. En fecha reciente se ha sustituido el funicular del hotel Puigmal por un telecabina pulsado.

Al terminar la crisis de los años 75-85 se ha producido el nacimiento de nuevas estaciones, aunque su promoción comenzó en los años setenta. Así en 1986 fue inaugurada Port Ainé, en las proximidades de Rialp, en donde se ubica el alojamiento. En 1989 entra en funcionamiento la estación de Boi-Taüll que si bien disponía de algunos remontes en 1970 no había sido abier-

ta al público. Esto supone la introducción del esquí en una zona de extraordinario valor cultural y turístico, con el conjunto románico catalán más conocido y una vuelta a los orígenes del esquí pirenaico asociando la práctica de este deporte a un balneario tradicional. Boi-Taüll dispone de equipamiento para la producción artificial de nieve.

La Diputación General de Aragón ha emprendido la presente temporada una actuación trascendental consistente en financiar en su totalidad la instalación de equipos de nieve artificial en las cinco estaciones del Pirineo aragonés. Candanchú, Astún, Formigal, Panticosa y Cerler podrán de esta forma garantizar la innivación en una superficie significativa de pistas a final de 1990.

Oferta y demanda turística actual

Para evaluar en su justa medida las posibilidades del Pirineo dentro de un mercado europeo de vacaciones de invierno, debemos ser conscientes de la importancia relativa del conjunto de nuestras instalaciones. Los Pirineos —Francia y España— ofertan menos del 5% del parque europeo de alojamientos y de remontes mecánicos. El Pirineo francés contiene sólo el 10% del equipamiento de remontes mecánicos de Francia y un 13% del total de alojamientos.

Frente a ello Europa puede alcanzar en 1992 una cifra de 12 millones de esquiadores. La mayor demanda turística se encuentra hoy día en Francia con 4,9 millones de esquiadores seguida de Alemania con 4,7. Con las excepciones de España e Inglaterra, la demanda de esquí europea se ha estabilizado, entre otras razones, porque se ha llegado a un techo muy alto de esquiadores, en algunos casos del 10% de la población, barrera difícil de superar, entre otras razones por el envejecimiento generalizado de la población europea.

En España e Inglaterra sin embargo, crece a fuerte ritmo este número que aún constituye porcentajes muy bajos, inferiores al 2% de la población. En ambos países el número actual de esquiadores se cifra en un número muy similar, aproxidamente 700.000. Asimismo en Portugal se espera un incremento de la afición al esquí, proporcional a la elevación del nivel de vida.

El área de captación de clientela propiamente pirenaica se presenta en principio en el oeste y sud-oeste de Francia, zonas más alejadas de los Alpes y en la propia España y Portugal. Inglaterra también constituye un mercado potencial importante por su posición geográfica, las facilidades de transporte aéreo hacia los Pirineos —mucho más dotado de aeropuertos en el piedemonte francés— y posiblemente la apertura del túnel bajo el Canal de La Mancha que podría facilitar el acceso ferroviario hasta el mismo macizo. Es por ello de suma importancia la apertura y mejora de la línea de Canfranc.

Frente a ello, la competencia que presentan las estaciones de los Alpes, sobre todo las francesas, es cada vez más fuerte. Se estima actualmente, respecto a los esquiadores españoles, que la mitad van a esquiar al extranjero; de éstos, el 80% lo hacen en los Alpes y sólo el 20% en los Pirineos. A su vez, dentro de este 20%, el 15% lo captan las estaciones centrales y orientales y el 5% restante queda para la zona occidental, Bearn y Bigorre.

La evolución de las comunicaciones en los próximos años va a jugar un papel esencial. Del lado francés, con la perspectiva de los Juegos Olím-

picos de Albertville, mejorará notablemente el acceso hacia los Alpes. La apertura de la autopista transversal Burdeos-Lyon, puede drenar en esa dirección una corriente turística habitualmente pirenaica. Lo mismo puede suceder con la clientela catalana y el enlace por autopista entre Valence-Grenoble-Albertville y la puesta en servicio del TGV hasta Barcelona. Paralelamente, es de esperar la entrada en funcionamiento del TGV-Atlántico, París-Burdeos-Tarbes, la apertura del túnel del Puymorens completando el eje Barcelona-Toulouse y de otras mejoras previstas en las carreteras del Pirineo francés. Por el lado español, aparte de una mejora generalizada de las comunicaciones, es importante la conclusión del túnel de Somport, la modernización del itinerario Huesca-Somport y la puesta en servicio, prevista en 1992, de la autovía Madrid-Zaragoza, con lo que uno de los núcleos que genera mayor número de esquiadores verá acortarse notablemente la duración de su viaje hacia las estaciones de los valles de Tena y Aragón. En la zona central, la cordillera debería permeabilizarse llevando a término el túnel Benasque-Luchon y en la zona catalana el eje Barcelona-Toulouse, que ya está prácticamente en servicio en la parte española con el túnel del Cadí.

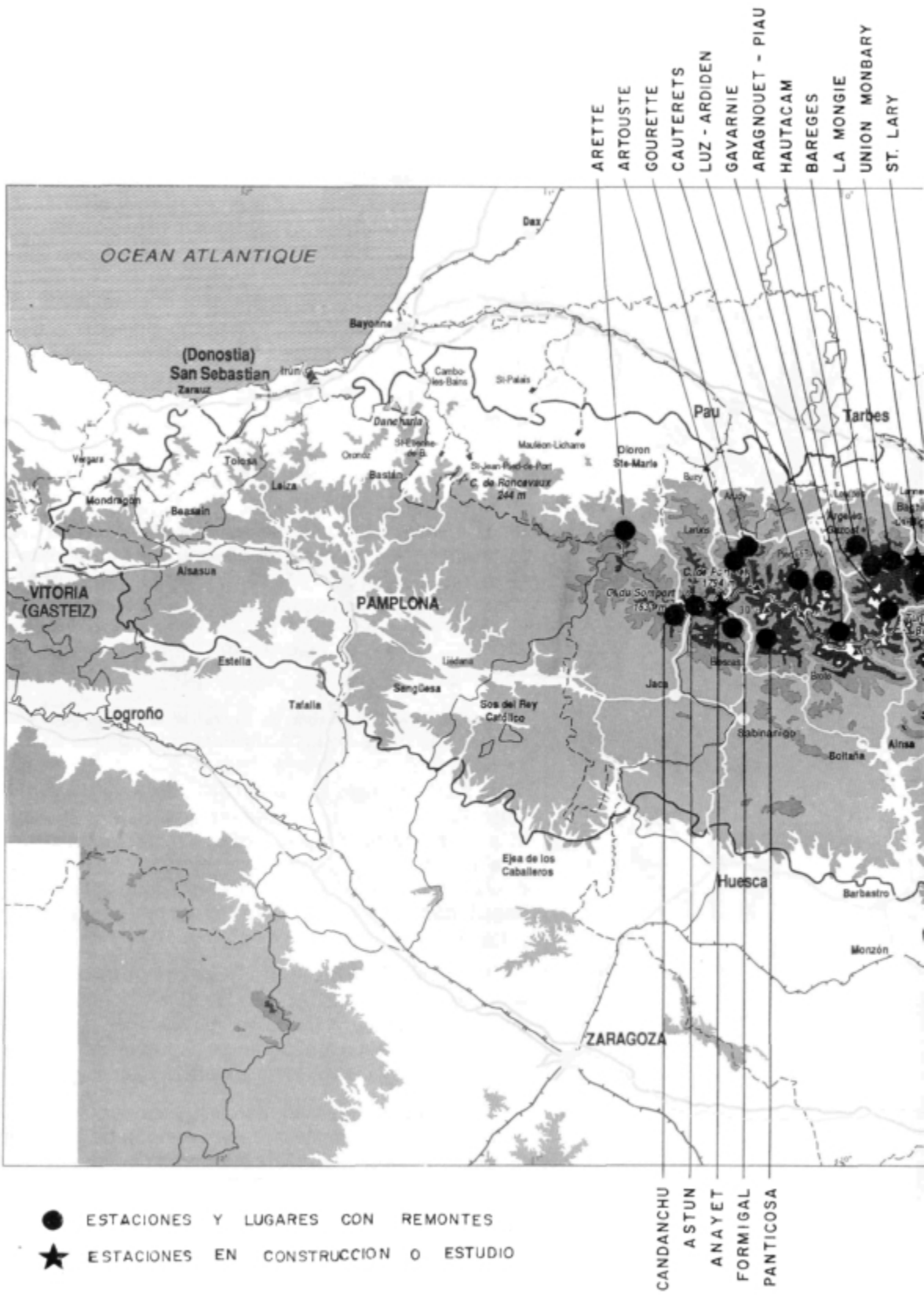
Una vez mejorada la accesibilidad al Pirineo, queda bastante asegurada, si se ofrece un nivel de prestaciones competitivo, la clientela de fines de semana procedente de las aglomeraciones urbanas que lo rodean: País Vasco, Burdeos, Toulouse, Cataluña, Zaragoza, Navarra y parcialmente Madrid. Sin embargo, sigue siendo necesario captar clientela de largas estancias para rentabilizar las instalaciones que mantengan la ocupación entre semana.

El crecimiento actual de la demanda de esquí española lleva inherente el que gran parte de los futuros clientes de las estaciones pirenaicas sean esquiadores poco expertos, por lo cual se debe prestar especial atención a las pistas fáciles, sin renunciar a una oferta variada. La enseñanza del esquí revestirá gran importancia, por ello es preciso mantener y fomentar el prestigio de nuestras escuelas. En otro orden de cosas, será conveniente una reconversión de nuestros sistemas de remontes centrados en un empleo predominante de telesquís, poniendo más énfasis en el empleo de sistemas más aptos para noveles y turistas contemplativos, como son los telesillas desembragables.

Actualmente, la distribución del equipamiento de esquí de descenso está excesivamente desequilibrada hacia la vertiente francesa. Dentro de un concepto de estación no homologable a ambos lados de la frontera nos encontramos con 31 estaciones francesas frente a 17 españolas y cinco en Andorra, que en relación con su extensión, es el país más dotado.

En el gran estudio de mercado efectuado por el S.E.A.T.M. en 1987, se llevó a cabo una clasificación por tamaño de las estaciones francesas, 164 en total, descartando muchos lugares que no superaban el umbral mínimo de dimensión. No hay estaciones pirenaicas de gran tamaño, 9 son de mediano tamaño, 14 son pequeñas y el resto se desestimaron.

Analizando exclusivamente las estaciones pirenaicas y su capacidad de remontes en esquiadores/hora encontramos que, de modo aislado, encabezaría la lista Baqueira-Beret con 23.495 esq./hora, seguida de La Mongie y St. Lary, pero si sumamos las capacidades de La Mongie y Barèges, con enlace entre ellas, sus 37.707 esq./hora son la máxima capacidad agrupada del Pirineo— las grandes estaciones de los Alpes superan individualmente los 50.000 esquiadores/hora. Las estaciones españolas presentan menor ca-


ARETTE
ARTOUSTE
GOURETTE
CAUTERETS
LUZ - ARDIDEN
GAVARNIE
ARAGNOUET - PIAU
HAUTACAM
BAREGES
LA MONGIE
UNION MONBARY
ST. LARY
OCEAN ATLANTIQUE
Dax
Bayonne
(Donostia)
San Sebastian
Irún
Zarauz
Cambo-les-Bains
St-Palais
Pau
Tarbes
Oloron Ste-Marie
Maulon-Licharre
Mauléon
Bastán
Tolosa
Vergara
Mondragón
Beasain
Leiza
Alsasua
VITORIA
(GASTEIZ)
PAMPLONA
Estella
Logroño
Tafalla
Lodosa
Sangüesa
Sos del Rey Católico
Jaca
Sabiñanigo
Boltaña
Ejea de los Caballeros
Huesca
Barbastro
Monzón
ZARAGOZA
CANDANCHU
ASTUN
ANAYET
FORMIGAL
PANTICOSA
ESTACIONES Y LUGARES CON REMONTES
ESTACIONES EN CONSTRUCCION O ESTUDIO

VAL LOURON
PEYRAGUDES
BOURG D'OUEIL
SUPERBAGNERES
LE MOURTIS
GUZET - NEIGE
SOULANET
GOULIER
PORTE - PUYMORENS
AX - BONASCRE
MONTS D'OLMES
LES BESINES
ASCOU
CAMURAC
MIJANES
FONT - ROMEU
PYRENEES 2.000
LA LLAGONNE
FORMIGUERES
LES ANGLES
PUYVALADOR
PUIGMAL
EYNE - ST. PIERRE
PRATS DE MOLLO

ALADETA
CERLER
LLAUSET
L BLANC
DURRO
- TAÜLL
R ESPOT
LLESSUI
- BERET
NTGARRI
ORTAINE
ROMEDO
FARRERA
L COMTE
ARINSAL
PAL
ARCALIS
TARTER
PEGUERA
S - PERA
RAU ROIG
LA CASA
SELLA
OLINA
NURIA
2.000

COSTA BLANCA

Túnez

el Consejo General del Ariege, está situada a medio camino sobre el eje de comunicaciones Toulouse-Barcelona, accesible por carretera y ferrocarril internacional. La realización del túnel de Puymorens, financiada por el F.E.D.E.R. facilita enormemente el acceso desde Barcelona, cuyos esquiadores piensa captar. La innivación está asegurada por la altitud del lugar, la base de pistas está a cota 1.970 mts. Les Besines podría integrarse en una hipotética región de esquí pirenaica enlazando con Porté Puymorens que a su vez lo haría fácilmente con Pas de la Casa-Grau Roig en Andorra. A partir de ahí, con cierta dificultad, se podría seguir enlazando a través de Perafita-Madriu-Val Civiera, hasta la zona de Pera y Maranges en la Cerdaña española.

La estación francesa de Guzet-Neige, una de las pocas excepciones de estaciones de promoción privada en el Pirineo francés —Empresa SIEBA— tiene el proyecto de enlazar con la vertiente española del Pico Turguilla, próximo al lago Romedo, acceso y equipamiento sumamente costoso con muchas dificultades topográficas. Se han comenzado algunas obras que han desatado iras ecologistas, pero supone una de las pocas posibilidades de supervivencia económica para dos zonas desheredadas, el Alto Couserans en Francia y el Alto Pallars en España.

La futura estación de Anayet, en Sallent de Gállego constituye la extensión natural de Formigal hasta la frontera del Portalé. El Ayuntamiento de Sallent decidió elaborar un estudio de viabilidad y convocó un concurso público saliendo elegido el equipo pluridisciplinar encabezado por los autores de este artículo. El proyecto encuadra la estación dentro de la realidad más amplia del término municipal fomentando la revitalización de los cascos urbanos existentes y la recuperación del patrimonio edificado abandonado del pueblo de Lanuza. El dominio esquiable se emplaza en parte sobre unos terrenos en los que se llevó a cabo una explotación minera de carbón a cielo abierto, que serán regenerados. La concepción de los remontes es actual, con escasas líneas de remonte pero de gran capacidad. La implantación de la nueva estación se hace sobre lugares ya valorados anteriormente por organismos competentes sin restricciones por razones ecológicas. Anayet es la pieza clave que hace posible la unión con esquíes de los cuatro valles: Tena, Ossau, Aragón y Aspe. La unión «natural» entre Anayet y Astún pasa por Aneou, incluido en el Parque Nacional de los Pirineos, pero también existe la posibilidad de conexión a través de la Canal Roya. La continuidad entre Candanchú y Aspe ya existe y con Astún el enlace es fácil. Entre Anayet y Formigal hay también continuidad natural. La unión entre las estaciones de Formigal, Anayet, Aneou, Astún, Candanchú y Aspe daría una nueva dimensión al esquí en los Pirineos. Sería una pieza clave si se celebran los Juegos Olímpicos de Invierno de 1998 en Jaca, oportunidad única para la promoción del Pirineo en todo el mundo.

Es previsible a corto plazo un incremento en la colaboración entre estaciones de ambas vertientes de los Pirineos. La presente temporada es posible adquirir un abono conjunto para las estaciones de los valles de Tena y Ossau, es decir Formigal, Panticosa, Artouste y Gourette. A su vez, el abono Bearn-Aragón permite esquiar en Arette, Gourette, Artouste, Candanchú y Astún. La estación francesa de Aragnouet Piau-Engaly y Bielsa intentan desarrollar parte del alojamiento de la estación en el lado español. Todo ello es un primer paso para una previsible futura integración cada vez más amplia en una magnífica realidad conjunta, «El esquí en los Pirineos».