



URBANISMO, ORDENACION TERRITORIAL Y ESPACIOS PARA EL OCIO

Las estaciones de alta montaña del Pirineo Aragonés.
El caso de Formigal en Sallent de Gállego, Valle de Tena.
Socotor, una utopía realizable.

Por Enrique Grilló

La demanda futura de espacio turístico de calidad en las zonas de alta montaña, desbordará pronto las previsiones hasta ahora planteadas en las Estaciones existentes, incluso las más optimistas.

De continuar las cosas como ahora, tal como claramente se puede constatar en las mejores zonas de la costa mediterránea, mucho nos tememos que ese espectacular aumento en la demanda se traduzca en un progresivo incremento de la parcelación y privatización de esos espacios.

Es decir, que en la perspectiva de la primacía del *valor de cambio* del espacio, considerado como un objeto de consumo más, tanto más valioso cuanto más alta sea su cotización en el mercado de la parcela, sobre su *valor de uso social*, tal como se plantea esta fundamental cuestión del valor en el seno del sistema económico predominante, la "ordenación" de esos valiosísimos territorios produce unos efectos que deben ser analizados desde el punto de vista de la *Sociología de la Planificación*.

(*) Con la colaboración de: Enrique Gastón, Emilio Galván, María José Méndez y Maite Solas, de la "Consultora de Sociología" de Zaragoza.

Entre esos efectos, podemos señalar como más perniciosos cara a un futuro próximo en el que sin duda se va a desarrollar una importantísima batalla —que ya ha comenzado— la del "espacio de calidad":

— Empobrecimiento cualitativo de las posibilidades turísticas.

— Importantes limitaciones en su uso social por vía de parcelaciones y privatizaciones de todo tipo, sin la contrapartida de una acción social, falta de cauces, que evite las saturaciones.

Tal como están las cosas, se puede pues dudar legítimamente de que la parcelación-privatización beneficie a nadie ni a corto ni a largo plazo. Sí acaso, alguna rápida operación especulativa...

— Destrucción del entorno natural, casi nunca valorado ni comprendido en todo su valor (de uso social) por los valladores de praderas, parceladores de la naturaleza común.

— Despilfarro de inversiones repetitivas o innecesariamente competitivas, tanto públicas como privadas, secuela lógica de la ausencia de un esquema básico de ordenación territorial y de adecuados órganos de gestión y ejecución.

La integración de actuaciones y la coordinación de acciones planificadoras no pueden hacerse es-

perar. La parcelación caótica, tipo Costa mediterránea, y la "ordenación" desorganizada, han comenzado ya en el Pirineo, como tratamos de dejar claro en este trabajo. Conviene ir anticipando algunos criterios básicos para futuras actuaciones urbanístico-territoriales en zonas de montaña:

— Integración de toda nueva actuación en un marco de planificación lo más amplio que sea posible, de ámbito regional.

— Buscar ineludiblemente fórmulas adecuadas para que la repercusión de los beneficios resultantes de esas actuaciones en la mejora de las condiciones de vida y trabajo de la población autóctona, sea máxima.

— Superar el corto plazo en materia de planificación territorial llegando al largo plazo en la programación de ciertas infraestructuras básicas como los accesos, de manera que puedan incorporarse a los Planes ciertas soluciones técnicas, que serán las del futuro, a determinados problemas de transporte y comunicación hoy en aparente "impasse" a causa del bajo nivel de la investigación tecnológica en la materia.

— Evitar la especialización funcional de los recursos turísticos típica de las Estaciones al uso, "sportmans only".

— Protección histórico-artística.

— Protección de la Naturaleza.

El alto Valle del Gállego

Comenzaremos analizando críticamente los procesos de proyecto y desarrollo de dos casos típicos de actuación urbanístico-turística en el Pirineo aragonés: Candanchú y Formigal. Vamos a examinar con cierta atención la problemática de Formigal. Estación situada en el área que como ejemplo tratamos de analizar; la ocupada por el Término Municipal de Sallent de Gállego, en el alto Valle de Tena. Formigal, urbanización y Estación de esquí localizadas en dicho Término Municipal, no supone sino la primera fase de un Plan mucho más ambicioso de aprovechamiento de las extensas zonas esquiables que se encuentran entre Sallent, el paso fronterizo de El Portalet, el Anayet y Candanchú. Conjuntamente la iniciativa privada y el Ministerio de Información y Turismo, plantearon en 1970 un estudio previo a la constitución de un "Grupo de Estaciones de Invierno" (proyecto publicado por el Ministerio de Información y Turismo, 1970).

De nuestro análisis deduciremos algunas normas, que más adelante han de fundamentar el proyecto de nuestro conscientemente utópico Socotor.

Entre la actuación aislada y la Ordenación del territorio: Contradicciones clave

Las Estaciones de invierno objeto de nuestro análisis surgen como actuaciones aisladas, promovidas por personas y grupos entusiastas de la montaña, en cierto modo altruistas en su papel de pioneros. Personas y grupos que ven enseguida desbordado su romanticismo, de una parte por

entidades financieras, promotores y constructores para los que altruismo y deporte pasan a ser pura anécdota; y de otra, por las complejas contradicciones entre lo público y lo privado, entre el valor de uso público y valor de cambio del espacio-mercancía, entre la dominación tecnológica de la naturaleza y el territorio y su apropiación a las necesidades y deseos de la colectividad y las poblaciones autóctonas...

Contradicciones que deben ser abordadas, puesto que de hecho aparecen como una constante en todo proceso de ordenación territorial.

Ni la localización de un complejo turístico, ni la de una industria, ni la de una nueva ciudad, ni la de un centro comercial, ni la determinación del trazado de una autopista, pueden seguir planteándose a base de intuiciones o extrapolaciones de lo realizado en otros lugares. Toda actuación sobre un territorio provoca una serie de repercusiones económicas, sociales y ecológicas muy concretas, que deben ser controladas, mediante un planteamiento que tenga en cuenta las dimensiones tanto espaciales como temporales de esas repercusiones (por remotas que éstas pueden parecer).

Resulta evidente que ese control espacio-temporal, traducción del estudio detallado, por una parte de las repercusiones de una actuación sobre otros espacios próximos y remotos, y por otra de su interconexión en el tiempo con otras actuaciones (programación global) no se ejerce actualmente en la práctica ni por las instancias públicas ni por la iniciativa privada en ninguno de los dos casos que, como ejemplo, vamos a considerar.

Candanchú, Grado cero de la planificación

Así, primera en el tiempo, la Estación Invernal de Candanchú es un ejemplo prototípico de desarrollo espontáneo no programado, promovido por "élites" deportistas que huyen del lugar con los primeros signos de tímido acceso al ocio de cantidades cada vez mayores de habitantes de las ciudades. El tiempo de descanso se centra en hoteles y albergues de sociedades deportivas, sin que pueda hablarse de verdaderos espacios públicos. Las zonas urbanizadas, por otra parte, se desarrollan a lo largo de la carretera que conduce al paso fronterizo. El automóvil individual domina y ahoga toda posibilidad de expansión. El aparcamiento constituye durante toda la temporada de esquí un auténtico callejón sin salida. Las actuaciones planificadas, planteadas cuando ya es demasiado tarde, son de dimensión demasiado escasa para que puedan inducir soluciones válidas.

Candanchú es hoy un ejemplo vivo de actuación no planificada ni programada. Auténtico "grado cero" de la racionalidad y la técnica aplicada a la ordenación territorial.

Formigal, la planificación del uso

Frente al negativo caso límite de Candanchú, la Estación Invernal de Formigal, primera fase

del ambicioso Plan del Grupo de Estaciones de Sallent, responde ya a unos criterios de planeamiento eficaces para su propio desarrollo parcial a corto plazo.

Analizando los procesos de proyecto, implantación y desarrollo de Formigal, hemos detectado una serie de problemas estructurales que deberían tenerse en cuenta, cara al futuro, a la hora de plantear cualquier especie de actuación urbanístico-territorial en las zonas del Alto Pirineo en general, y en la promoción del Grupo de Estaciones de Sallent, en particular.

Antes de nada, queremos dejar claro que los aspectos críticos de nuestro análisis no pretenden sino plantear alternativas con respecto a lo hasta ahora realizado en materia de complejos turísticos de montaña en el Pirineo, sin que la lógica insistencia en lo defectuoso o problemático deba interpretarse en modo alguno como juicio de valor con respecto a actuaciones concretas públicas o privadas.

Se consideran los problemas que plantea el actual funcionamiento de la Estación desde dos ángulos: 1. Problemas estructurales internos de la misma, en tanto que actuación privada, y 2. Problemática y contradicciones entre la acción privada y la acción pública.

Problemas estructurales internos de Formigal

La Estación es hoy objeto de un Plan Especial, según la forma prescrita en la vigente Ley del Suelo. Este Plan Especial constituye un auténtico "islole" urbanísticamente planificado dentro de un término municipal sin Plan General en el que —considerando los territorios fusionados y anexionados o en vías de fusión o anexión— existen posibilidades para la promoción y desarrollo de varias nuevas zonas urbanizadas de carácter turístico, tanto de invierno como de verano. Formigal surge a partir de su declaración como Centro de Interés Turístico por Decreto de 20-4-67. El Plan de Ordenación Urbana prevé 1.876 habitantes sobre una superficie bruta de 41 Ha. 24 a., aunque las infraestructuras y servicios se prevén para una población de 5.000 habitantes. El territorio objeto de planeamiento se subdivide en 75 parcelas. Se construye el viario básico que ocupa unas 6 Ha., quedando una superficie neta edificable de 35 Ha. 35 a. 21 ca., con las siguientes especificaciones en cuanto a normas generales de bonificación, aprovechamiento y edificabilidad:

ZONAS	Parcela mínima	Aprovechamiento	Edificabilidad
Viviendas unifamiliares.	900 m ²	15 % parcela	1 m ³ /m ²
Hotelera.		50 % parcela	6 m ³ /m ²
Apartamentos.			
Vivienda colectiva.		25 % parcela	2,5 m ³ /m ²
Comercio.			
Verde pública.	Superficie mínima: 15 % del total.		
Deportiva.	Intercalada en zona hotelera, sin edificaciones privadas.		

Partiendo de estos datos y de observaciones directas sobre el terreno, la problemática actual de Formigal puede concretarse en los siguientes puntos:

En cuanto a la parcelación resulta excesiva y orientada a una privatización del espacio, que constituye uno de los problemas mayores para el desarrollo de zonas turísticas, tanto de playa como de montaña. Es la forma de urbanización que produce beneficios privados más rápidos, pero al mismo tiempo la de rentabilidad social más discutible. El chalet individual sobre parcelas mínimas (ver cuadro) de 900 m², encarece desproporcionadamente los servicios, complica la gestión comunitaria y sobre todo, devora cantidades enormes de espacio, obstaculizando innecesariamente su uso por parte de la colectividad. Se trata de la transposición pura y simple de las "ciudades jardín" o los "suburbia" americanos a un medio telúrico, natural, salvaje, donde el concepto de jardín privado parece casi tan absurdo como el de zona verde.

Por otra parte, el sistema de zonificación planteado provoca una excesiva especialización de los posibles usos del suelo, que aparecen así dislocados, desperdigados en el espacio. Esta dispersión condiciona negativamente la vida en la Urbanización ya que obliga al usuario a desplazarse para conseguir servicios o utilizar dotaciones que estarían mejor en un Centro denso y variado, debidamente acondicionado para un uso auténticamente urbano.

Una red viaria de dimensión californiana

La causa de esa dispersión y excesiva compartimentación funcionalista del espacio hay que buscarla en el esquema viario, donde la transposición de soluciones urbanísticas propias del "suburbia" americano o de soluciones difícilmente aceptables o incluso en lugares llanos y de buen clima (léase Salou o mejor San Salvador-Comarruga en el Mediterráneo), llega casi a la caricatura.

En efecto, el viario pensado para el acceso en automóvil a parcelas privatizadas o para comunicar estas con las zonas donde se desarrollan funciones no residenciales, plantea una serie de problemas en su utilización real que son otras tantas advertencias para futuras actuaciones.

En cuanto al automóvil individual que comienza ya universalmente a ser considerado como gran enemigo de cualquier género de urbanización, hay que decir que Formigal parece concebido para su uso continuo no sólo como medio de acceso, lo que como veremos más adelante resulta, por lo menos, discutible, sino como única forma de salvar las desmesuradas distancias entre las residencias privadas y los puntos donde se proporcionan los servicios públicos.

Por otra parte el planificador no ha tenido demasiado en cuenta ni la dureza del clima ni la presencia de la nieve precisamente en la época en que la utilización del viario es teóricamente más



intensa. Aparte, pues, de los apuntados problemas estructurales o de concepción, el viario plantea otros más inmediatos puramente materiales: posibles situaciones de incomunicación, limpieza, conservación, encarecimiento de servicios, quitanieves en imposible funcionamiento permanente, etc.

El aparcamiento, la solución Astún y los accesos

El aparcamiento, la solución Astún y los accesos

En materia de aparcamiento, habrá en el futuro que ir a soluciones más radicales y estudiadas que las adoptadas en Formigal. En este aspecto es interesante consultar la solución Astún, estación en vías de construcción precisamente situada entre Candanchú y Formigal, donde se ha planteado un único parque subterráneo comunicado directamente con los hoteles, con una galería encristalada orientada a mediodía donde se localizan las dotaciones complementarias y las estaciones de salida de los remontes mecánicos. En cualquier caso, la solución a adoptar depende en gran manera de la planteada en materia de accesos. Lo fundamental en considerar primero si vale la pena que el automóvil esté presente también en las nuevas estaciones, y segundo, una vez decidida tan importante alternativa, diferenciar claramente el aparcamiento para los visitantes de jornada del que debe prepararse para los residentes en la Estación. Volveremos sobre el tema más adelante en nuestra propuesta concreta de soluciones para las nuevas zonas a urbanizar.

Dormitorios y estaciones de remonte... y muchas cosas más

En cuanto a la estructura global de la estación, ésta parece concebirse como una unidad-dormitorio en torno a unos medios mecánicos de remonte para la práctica de esquí. Frente a esta especialización funcional, se impone cara al futuro, como ya es corriente a nivel mundial, la consideración de las actividades propias del tiempo libre como un todo, como un conjunto de actividades diversificadas, no exclusivamente deportivas. En el futuro los espacios preparados para el desarrollo de esas actividades deberán pues concebirse como soporte de actividades múltiples, pensando además en poblaciones no sólo cada vez más importantes en número, sino también más variadas, particularmente en cuanto a su edad (niños y ancianos aparecen como los grandes olvidados en esta y otras estaciones excesivamente especializadas en actividades deportivas), suponemos, con optimismo, que con mayores niveles medios de renta y cultura y por consiguiente con un más elevado nivel de aspiraciones y exigencias en cuanto a las condiciones de utilización de su tiempo libre. Las estaciones futuras deberán concebirse como espacios preparados para el ocio de masas, por mal que esta expresión pueda sonar en espacios hasta ahora infrautilizados o privatizados en beneficio de unos pocos amantes de "lo caro", lo difícil o lo raro, pervivencia sociológicamente condenada a escala mundial del "sportman" decimonónico.

Pero llegados a este punto nos topamos con problemas que la sociedad debe plantearse y resolver por medio de los poderes públicos.

El papel de la iniciativa pública: planeamiento integral

Cara al futuro, es impensable el desarrollo de nuevas promociones turísticas ni aquí ni en parte alguna, sin que por parte de los poderes públicos nacionales, locales y regionales se aborden y solucionen una serie de problemas entre los que queremos destacar el del Planeamiento Integral. Además del problema ya evocado del planeamiento a base de planes especiales sin Plan General Municipal, surge ya en un próximo horizonte el del nuevo Plan de Extensión de Sallent, decretado por el Ministerio de la Vivienda, que va a fijar la normativa urbanística para el casco y zonas urbanizables de su entorno, de manera aislada y con escasas posibilidades de futuro, si se considera la imposibilidad material de que el urbanista "interprete" (¿o adivine?) el desarrollo de las zonas turísticas de nueva promoción, del que sin embargo depende el futuro del conjunto territorial que es el término y consecuentemente de su entidad capital. Es decir que una vez más y a causa del despiste ministerial va a empezarse una casa por el tejado.

¿Qué puede hacer ante tan grave y paradójica situación el Ayuntamiento de Sallent? A nuestro juicio se imponen de manera urgente ciertas medidas.

Un programa de acción para las entidades locales

— Ejercitar la acción pública para dejar en suspenso o dilatar la aprobación de las Normas del Plan de Extensión hasta que pueda integrarse coherentemente en un Plan General de Ordenación del Término Municipal (incluyendo los Términos anexionados o en vías de anexión).

— Redactar urgentísimamente ese Plan General, poniendo especial énfasis: por una parte, en la delimitación precisa y exhaustiva de zonas esquiabiles, parajes naturales, pueblos, caseríos, embalses con sus posibles aprovechamientos turísticos, zonas a urbanizar y sitios naturales a preservar; y por otra, en las medidas a tomar para salvaguarda del equilibrio ecológico, lucha contra la contaminación, particularmente de las aguas, sin olvidar el suplemento de contaminación que en los lugares de alta montaña plantea la invasión del automóvil individual.

— Plantear una estrategia global, por medio de una estricta fijación tanto de objetivos como de programas a desarrollar para alcanzarlos, comenzando lo antes que sea posible por la creación de un Consorcio o Mancomunidad de Municipios turísticos del Pirineo aragonés, organismo de planificación y gestión público-privado con capacidad y medios para negociar con los Ayuntamientos limítrofes. Diputación Provincial de Huesca, Unión Turística del Pirineo, C.E.S.I.E. y Organismos de acción regional. Promover a través

de ese consorcio, por una parte, la realización de un Plan de Desarrollo integral de las zonas pirenaicas consideradas de interés turístico y por otra, las relaciones entre el conjunto de los Ayuntamientos pirenaicos integrados y las Entidades, tanto públicas (Renfe, O.O.P.P., Vivienda, Ejército, Bellas Artes, Agricultura, Asuntos Exteriores) como privadas (Telefónica, Compañías Eléctricas, Concesionarias de Servicios de Remontes Mecánicos, Urbanizadoras) en cuyas manos se encuentran hoy la promoción y sobre todo la programación de servicios vitales para el futuro desarrollo territorial de los Ayuntamientos agrupados.

Marcar una pausa a los promotores con demasiada prisa

— De acuerdo con esta política de planeamiento integral, los Ayuntamientos deberán abstenerse de autorizar obras, urbanizaciones, concesiones de servicios, y, en general, cualquier actuación aislada de carácter urbanístico-turístico, al menos hasta contar con el Plan General de Ordenación del Término (y de los anexionados o en vías de anexión), del que dimanen unas bases a partir de las cuales se plantearían los oportunos concursos nacionales o internacionales para la promoción de nuevas actuaciones en zonas de interés turístico.

En el caso concreto de Sallent la necesidad de estas medidas de política municipal de tipo territorial se acentúa por la existencia de una Sociedad que tiene en explotación la única Estación existente, circunstancia que puede conducir a la consideración simplista de las zonas de nueva promoción como meras ampliaciones de lo existente, lo que sería contrario al interés público por dos tipos de razones: Primero, por la pérdida de poder que significaría para el Ayuntamiento el práctico monopolio sobre gran parte de su territorio de una empresa privada; y segundo, en lo referente al sistema de concurso nacional o internacional, parece evidente su conveniencia frente a la ampliación pura y simple por adjudicación directa de nuevas actuaciones a los actuales concesionarios, no sólo por obvias razones técnicas (el contraste entre diversas alternativas es esencial en toda acción prospectiva), sino también como forma de recalcar el ineludible derecho (y deber) del Ayuntamiento, considerado como órgano representativo de los intereses de la población del Término, a decir la última palabra a la hora de decidir su propio futuro.

SOCOTOR, UNA UTOPIA REALIZABLE

Parece ser que la peste de 1492 acabó con los habitantes de Socotor. Este pueblo, situado junto a la frontera francesa, debió tener la primacía del Valle de Tena en su parte superior, junto al nacimiento del río Gállego. Hoy, sólo quedan de aquel Socotor algunos restos de la cimentación de las casas y de la iglesia parroquial o ermita,

que se encontraba algo separada del poblado. Los habitantes de Sallent de Gállego conocen a Socotor con el nombre de "Villa Morta".

Nuestra aldea estaba situada en la margen izquierda del Gállego, al igual que Sallent y Lanuza, en el lugar fronterizo óptimo, dominando todo el valle aragonés y cerca de la divisoria de aguas del Portalet. Distaba unos 10 kilómetros de Sallent, el pueblo más próximo, y cinco de la actual estación turística de Formigal. La localización exacta de Socotor coincide con el lugar comprendido entre las Fuentes del Gállego y la Glera del Binzanar. Es de suponer que Socotor estaría tan comunicado con Brousset y Gavás en Francia, como con Sallent, o tal vez más. En la época de existencia de la "Villa Morta", las enormes praderas del Valle contaban con un arbolado intenso.

No hace muchos años, puede que hasta Napoleón incluso —no se sabe muy ciertamente—, esas pendientes verdes eran copiosísimos y tupidos bosques de arbolado grande y variado, como lo prueban los troncos completos que aparecen en las excavaciones a pocos metros de la superficie. Se dice que el bosque fue quemado por las tropas de Napoleón en su retirada de España un día de viento de bochorno, por cuyo motivo ardió absolutamente toda la selva hasta la frontera, pero el hecho cierto es que en la actualidad no existen esos árboles nada más que enterrados, precisamente donde hoy existen buenos pastos para el ganado vacuno y lanar.

No es difícil imaginar en qué consistiría la vida de Socotor: abundante caza y pesca, comercio fronterizo, ganadería, pequeños talleres artesanos para autoconsumo e incluso agricultura. De haber subsistido el pueblo, hoy tendría una actividad nueva que posiblemente primaría sobre las demás: el turismo. No cabe duda de que *el emplazamiento de Socotor es uno de los más paradisiacos de Europa para un pueblo turístico.*

Una re-fundación para las múltiples facetas de una nueva función del espacio

Durante la próxima década es muy probable que desaparezcan, sólo en la región económica aragonesa, cerca de 200 pueblos, por falta de capacidad de sostenimiento y por el efecto tentacular de las grandes ciudades. Pero paralelamente a esta tendencia, van a aparecer nuevos núcleos de población en las proximidades de las áreas urbanas de gran potencialidad económica, generadoras por consiguiente de intensas demandas de espacios cualitativamente adecuados para las actividades propias del tiempo libre. Socotor podría ser uno de estos nuevos núcleos especializados en ocio.

Por lo tanto, vamos a considerar las posibilidades de renacimiento de la "Villa Morta", dentro del Plan del Grupo de Estaciones de Sallent. Precisamente en la Fase D de este Plan, se prevé la urbanización de unas 40 Has. en la Glera del Binzaner, muy cerca del paso fronterizo y del antiguo emplazamiento de Socotor. Se impone se-



ñalar criterios y plantear previsiones sobre la ordenación de este privilegiado territorio del Pirineo.

Lo que pretendemos, fundamentalmente, es, primero, subrayar la urgencia e importancia de iniciar estudios del más alto nivel sobre un problema de tan concreta trascendencia como el de las nuevas fases del aprovechamiento turístico integral y planificado del Valle de Tena. Y, segundo, aportar una propuesta personal en la que dejamos ya un tanto de lado las exigencias normativas y racionalizadoras de la planificación "real", para aventurarnos en el campo de lo "posible". Esta utopía, que paradójicamente consideramos realizable, lleva un hermoso y antiguo nombre: Socotor.

Algunas ideas para la re-fundación: semillas con futuribles

Hasta aquí hemos venido planteando como necesarios y urgentes unos estudios, unas medidas planificadoras, una coordinación de esfuerzos cuyo objeto esencial no es otro que la definición de una estrategia acorde con los principios o criterios básicos que hemos ido enunciando. A continuación, ofrecemos un repertorio de ideas referidas a actuaciones que se propugnan como inmediatas, orientadas a concretar el contenido de acciones próximas, advirtiendo que éstas resultarán tanto más efectivas cuanto mayor sea su interconexión con los criterios y objetivos generales planteados a largo plazo. Se trata, pues, empleando un lenguaje simbólico, de sembrar en estas próximas actuaciones, un tipo de semilla en cuyo interior se prefigure el futuro.

Se aprovecha el planteamiento en el Plan para el Grupo de Estaciones de Sallent de la ya citada zona a urbanizar de unas 40 Has. inmediata al paso fronterizo de El Portalet y servida en cuanto a medios de remonte para la práctica del esquí por los señalados en dicho Plan, es decir:

- Telesquí, Salto.
- Telesquí, Peyralum.
- Telesquí, Arriel.
- Telesquí, Portalet.
- Telesilla, Palos.
- Telesilla, Formigal.
- Telesquí, Canal Roya.
- Telecabina, Canal Roya.

Actuación prioritaria dentro del Plan General Municipal

La actuación en esta zona se considerará prioritaria dentro del Plan General del Término, aunque deba romperse la continuidad que supondría la ampliación pura y simple de Formigal a lo largo de la carretera C-136 (Glera del Anayet). Esta prioridad se justifica por las razones siguientes:

a) Dentro de un estrategia general a largo plazo, parece importante hacer resaltar el valor promocional de una actuación realmente prospectiva o "futurista" junto a la frontera francesa, que

actualmente es al mismo tiempo, no hay que olvidarlo, la frontera con la Comunidad Económica Europea. En este sentido promocional y hasta si se quiere espectacular hablamos de SOCOTOR o NUEVO SALLENT, concibiendo la empresa como un símbolo de utilización de nuevas técnicas e ideas para la "humanización" y valoración de las riquezas naturales.

Una forma nueva de concebir el espacio del ocio para una Europa sin fronteras. Acuerdos, colaboración y continuidad con las Estaciones del otro lado de los Pirineos.

No puede desecharse la idea de que en un futuro más o menos remoto los viejos pasos de montaña, los túneles, las actuales fronteras dejen de ser obstáculos para convertirse en nexos de unión entre las zonas industrializadas y urbanizadas de ambas vertientes pirenaicas...

De acuerdo con la posibilidad de plantear cara al futuro la constitución de una zona esquiable de nivel internacional por medio de la unión por tele-cabina o incluso por ferrocarril monorail de las estaciones turísticas aragonesas de alta montaña, hay que considerar, como primer paso, la conexión Portalet-Candanchú por Astún. Como argumentos a favor de esta conexión pueden citarse, de una parte, su innegable interés para el Ayuntamiento de Sallent, puesto que representa una nueva vía de acceso a extensas zonas esquiables, hoy no explotadas, y de otra, el interés que muestran en llegar a ella las Empresas promotoras interesadas, particularmente la de Astún.

Etapas para un plan coordinado de accesos

En lo referente a accesos, debe plantearse un programa de actuación en el que los organismos públicos y la iniciativa privada colaboren técnica y financieramente para la consecución de unos objetivos que, de manera general, podrían ser los siguientes:

Primera etapa: Telecabina o teleférico, o tren elevado Sallent-Formigal-Socotor. Acceso en automóvil hasta Sallent. Junto a la Estación del teleférico, localización de un aparcamiento para 3.000-5.000 plazas, a ser posible subterráneo.

Segunda etapa: Telecabina Socotor-Astún-Candanchú con las estaciones intermedias necesarias para máximo aprovechamiento de todas las zonas esquiables. Plan de remontes mecánicos (telesquí) para optimizar ese aprovechamiento.

Tercera etapa: Conexión de la línea Sallent-Formigal-Socotor, con la línea Zaragoza-Canfranc en Sabiñánigo, con estaciones intermedias en Biescas, Búbal, Tramacastilla, Panticosa, Lanuza; construcción en Sabiñánigo de un aparcamiento subterráneo o en torre para 8.000-10.000 plazas.

Limitar al máximo el uso del automóvil individual o el caos

El objetivo principal de este esbozo de plan, es como sin duda se adivina en su simple enunciado, plantear de aquí a 1980 una estrategia en

la materia que en muchos aspectos rompa, con ayuda de nuevas técnicas, con la actual preponderancia del automóvil individual como medio de transporte privilegiado. El automóvil está provocando catástrofes irreversibles en muchas zonas urbanas del mundo: congestión, accidentes, contaminación, destrucción de la escena urbana. Esto en un medio preparado (mejor o peor) para su uso masivo. Los urbanistas, a partir del famoso Informe Buchanan sobre el tráfico en Londres, están casi unánimemente de acuerdo en afirmar que los perjuicios son tanto más acusados y graves cuanto mayores son las facilidades para el uso del automóvil individual (autopistas, pasos elevados, etc.). Parece obvio afirmar que la transposición de esta problemática a nuestras ya, cara al futuro, escasas *reservas de Naturaleza*, significaría con toda seguridad su destrucción.

Repliegue al pragmatismo, objetivos no tan audaces: Primera etapa

Sin embargo, siendo realistas, debe reconocerse que la opción automóvil individual-transporte colectivo ni siquiera se ha planteado de forma racional en nuestra sociedad, que se limita en esto a seguir la orientación marcada por el sistema económico predominante. Es innegable que la política en la materia, hoy por hoy, está dirigida por los grandes consorcios mundiales de producción de vehículos y carburantes, interesados en maximizar su consumo, aun en contra de evidentes intereses públicos. Conscientes de ello sabemos que no se puede plantear un cambio radical a corto plazo en la política de transportes, lo que explica la relativa modestia de los objetivos señalados. Estos son meramente indicativos en la Primera etapa. Se trata de un ensayo parcial que es necesario plantear como *hecho portador de futuro*, en el que tanto o más que su rentabilidad inmediata, interesan, por una parte el estudio de las fórmulas de colaboración público-privada que se adopten para su concepción, financiación, gestión, etc., y por otra, su papel de experiencia inductora, auténtico "test" de las posibilidades de realización del proyecto global.

Segunda etapa: Consolidación del conjunto

Segunda etapa: Consolidación del conjunto

En la Segunda etapa, cuya realización puede coincidir en parte con la primera, desempeña un papel fundamental la iniciativa privada, debidamente subvencionada por el Gobierno, a través de los Ministerios de Información y Turismo y Planificación del Desarrollo. Ya hemos señalado más arriba la necesidad de que las actuaciones privadas, tanto en materia de medios mecánicos de remonte como en materia urbanística, se sometan, por una parte, a las prescripciones de un Plan de conjunto y por otra, caso por caso, a la disciplina de los oportunos concursos, como garantía de máximos beneficios públicos y como medio de evitar indeseables monopolios privados. Dentro de la estrategia general, el enlace Sallent-

Formigal-Socotor-Astún-Candanojú significa la consolidación del conjunto de Estaciones. Se aprovecha al máximo las superficies esquiabiles, en especial las hoy vírgenes situadas entre Socotor y Astún, con un mínimo de "contaminación automóvil", puesto que muchas de las nuevas instalaciones de remonte son prácticamente inaccesibles por este medio. Los objetivos generales señalados imponen la necesidad de evitar las actuales "facilidades" al automóvil, traducidas en la multiplicación de estaciones de remonte sobre las carreteras. Volviendo al terreno de la gestión, interesa que el sometimiento al Plan de conjunto y a las condiciones señaladas en el procedimiento administrativo que se considere oportuno, resulten determinantes a la hora de fijar las subvenciones ministeriales que han de ser muy elevadas (del orden del 70-80 por 100) en materia de accesos y medios mecánicos de remonte. Debe interesarse del Gobierno la formulación de normas concretas en este sentido. Por ejemplo, podría plantearse la consideración del conjunto como "Zona de Desarrollo Turístico", según criterios similares a los seguidos en los Polos de Promoción y Desarrollo Industrial en materia de subvenciones, exenciones, fiscalidad, compensaciones, etc.

Tercera etapa: El automóvil individual, accesorio

En la Tercera etapa se culmina el proceso de racionalización de los accesos a las zonas turísticas invernales y estivales del Valle de Tena. Las carreteras pasan a ser auxiliares o accesorias respecto al medio colectivo de transporte. Es un objetivo a largo plazo, aunque puede alcanzarse antes de 1900. Su realización debe coordinarse:

— Primero, con mejoras sustanciales en la infraestructura viaria y ferroviaria de acceso a Sabinánigo. Variante de Monrepós o carretera a lo largo del Gállego. Mejoras en material y servicios del ferrocarril Zaragoza-Canfranc. Posible electrificación de la línea o incluso nuevo trazado a base de monorraíl. Se trata de reducir el tiempo del recorrido Zaragoza-Sabinánigo a unos sesenta minutos, y de Sabinánigo a las zonas más alejadas del conjunto de Estaciones Turísticas a unos treinta minutos. Del Aeropuerto de Zaragoza a esas zonas, pues, unos noventa minutos.

— Segundo, muy importante, aunque significa repetir lo ya dicho, con la constitución, paralela a tan importantes realizaciones materiales, de un auténtico Consorcio del Turismo Pirenaico, capaz de negociar a todos los niveles y de planificar su propio futuro. Se ha comprobado ya sobradamente la esterilidad de las *peticiones* a los Ministerios, planteadas Estación por Estación o Ayuntamiento por Ayuntamiento. Hay que ir a la creación de un organismo mixto con capacidad y poder para elaborar su propio Plan, negociar sus propuestas concretas y gestionar su realización según un programa de actuación. Sólo así puede el Pirineo llegar a *exigir* de la Administración central lo que hoy por hoy, con tan escaso éxito, se le pide...



**Espacios
para
el ocio**

Superar las contradicciones detectadas

Desde el punto de vista urbanístico, parece deseable que Socotor responda en su estructura interna a un tipo de ordenación en la que se tengan en cuenta, para superarlos, los problemas planteados en la concepción y gestión de actuaciones similares, como Formigal. Y esto no sólo como método teórico de evitar que esos problemas se reproduzcan en la nueva actuación, sino también como forma práctica de buscar soluciones nuevas, diferenciadas y prospectivas.

Recordemos que en nuestro análisis de Formigal aparecían los siguientes problemas estructurales:

- Privatización del espacio a causa del sistema de parcelación.
- Dispersión del hábitat.
- Zonificación funcionalista excesivamente rígida.
- Comunicaciones internas mal resueltas.
- Excesiva especialización en deportes de invierno.
- Falta de ambiente urbano y de espacios auténticamente públicos.
- Falta de dotaciones colectivas para niños y ancianos.

Socotor, símbolo de la multifuncionalidad esencial a la vida urbana

Para Socotor, por contra, hay que pensar en una solución representativa, diferenciada, multifuncional, en la que lo colectivo o comunitario prevalezca sobre lo privado.

— Lo representativo aparecería en la misma concepción del nuevo pueblo con todo su valor simbólico y promocional, síntesis de lo tradicional (hábitat concentrado, actividad y vida pro-

pia...) y lo nuevo (técnicas y materiales nuevos dan nueva forma a la tradicional concentración de los pueblos pirenaicos).

— Así la diferencia estará en la misma concentración, mezcla de actividades industriales, agrícolas, deportivas, culturales, con vida propia y continua como solución a la estacionalidad, problema acuciante en los complejos turísticos al uso que tan dramáticamente incide sobre las poblaciones autóctonas de los territorios "colonizados" por el turismo...

— Las calles serán estrechas, incluso tortuosas, con abundantes porches, pasajes cubiertos, zonas encristaladas, viales enteros con calefacción. Es conveniente que las calles no sean rectas para frenar el viento. El paisaje urbano debe tener calidad suficiente para compensar la pérdida de vistas panorámicas desde las casas del interior.

— En las zonas apropiadas del exterior del casco y orientados en forma conveniente, habrá terrazas (abiertas y/o encristaladas), paseos panorámicos, zonas para tomar el sol, cafeterías y música pública.

— Pese a las dimensiones limitadas de pueblo, la complejidad de las calles permitirá dotaciones diferenciadas con características de auténticos barrios: diversos clubs recreativos, restaurantes franceses, aragoneses y españoles, cervecerías alemanas, "pubs" ingleses, café cantante, discotecas, cabarets, gimnasio, saunas, baños turcos, pistas de squash, biblioteca, pequeñas salas de concierto, calle o barrio de artistas con abundantes salas de exposiciones, todo tipo de tiendas, boutiques, servicios bancarios, etc., mini-clubs, restaurante infantil, casino, talleres artesanos, pequeñas industrias no contaminantes, variedad de instalaciones de alojamiento colectivo (hoteles, aparthoteles, fondas, residencias comunales-, etc., etc. ■

**RECIENTE
PUBLICACION**

EDITADAS POR EL INSTITUTO
DE ESTUDIOS DE ADMINISTRACION LOCAL

nuevo urbanismo 10

**Philip L. Wagner
EL USO HUMANO
DE
LA TIERRA**



INSTITUTO
DE
ESTUDIOS
DE
ADMINISTRACION
LOCAL