



Problemática General

CONTRADICCIONES TEORICAS Y TECNICAS DE LA ORDENACION ESPACIAL DE LAS ESTACIONES DE INVIERNO

Por Mario Gaviria

El incremento de las estaciones de esquí alpino o estaciones de invierno en Europa Occidental durante los últimos veinte años plantea problemas y contradicciones crecientes en el uso de la alta montaña y en el equilibrio entre conservación de la naturaleza y explotación de un recurso escaso: la nieve.

La posición ecologista y naturalista más extrema, aquella tendente a conservar la montaña en su estado puramente natural, con declaración de Parque Nacional o Parque Natural de dichos espacios, encuentra en el extremo opuesto a los partidarios de la promoción turística, que ven en la nieve el "oro blanco" y en la inversión, urbanización y organización de estaciones de esquí una fuente de obtención de beneficios. En España, hasta ahora, los municipios de montaña y la mayoría de los vecinos que todavía no han emigrado son más partidarios de la llamada promoción turística y de las estaciones de esquí que de la conservación ecológica y de los Parques Naturales, ya que las experiencias les muestra que éstos acaban expulsando al ganado y a los montañeses.

No obstante, hay una creciente concepción ecologista de la montaña que plantea no la creación de puros Parques Naturales, puristamente conservacionistas, ni la creación de Estaciones de Montaña alejadas de los pueblos y como

creación "ex novo", sino la reactivación de la montaña, con actividades pecuarias, forestales, agrícolas, artesanales e incluso turísticas. No quieren una montaña museo, sino una montaña viva, activa, poblada no solamente por viejos sino también por jóvenes que tengan dinamismo suficiente para ser capaces de una explotación global de los recursos de la montaña: agua, nieve, pastos, paisajes, tierra vegetal, recursos torestales, caza, etc.

Ciertos ecologistas queremos una montaña activa. Esta posición está muy presente en grupos como la SEPANSO de los Pirineos franceses y en los trabajos y luchas impulsadas por nuestros amigos del otro lado de los Pirineos, MICHEL RODES, BERNARD CHARBONEAU y tantos otros con los que hemos tenido contactos con vistas a una coordinación de una estrategia franco-española para la gestión ecológica y económica activa de los dos lados de los Pirineos.

De estos planteamientos surgió una aplicación concreta, expuesta con detalle en el estudio "Prospectiva de los recursos naturales y espaciales de la provincia de Huesca" (diciembre de 1974, MARIO GAVIRIA, JUAN RAMÓN SANZ y Seminario de Sociología Urbana, Rural y del Ocio), difundido a ciclostil por el Gabinete Técnico del IRYDA (Madrid, 1976).

En este estudio se plantea, en la mitad norte de la provincia de Huesca y con una superficie superior a 8.000 kilómetros cuadrados, la instalación de un *área piloto de gestión ecológica de los recursos naturales del Pirineo Aragonés*. Remitimos al lector interesado a dicha publicación.

Ahora bien, en toda la montaña española y francesa la contradicción entre el desarrollismo promocional de las estaciones de esquí y la conservación de la naturaleza y la cultura de los valles ha seguido su curso. En los primeros días de diciembre se ha producido un hecho de trascendental importancia para la historia de la ordenación del espacio de la montaña española, cual es la denegación por parte del Ministerio de la Vivienda del proyecto de la Diputación Foral de Navarra para establecer una estación de esquí en el Valle del Roncal, la estación de Belagua. La Diputación había intentado, con una concesión a un gran banco industrial, la promoción de una estación de esquí que implicaba la aportación de una gran inversión en infraestructura por parte de la Diputación. La gran sorpresa fue que un movimiento popular y espontáneo de los vecinos de Isaba (ganaderos, trabajadores en el campo y en la industria, estudiantes, etc.) se opuso masivamente a la llamada promoción de la Diputación. Los argumentos principales, empleados quizá por primera vez en España, eran que el desarrollo del Valle no debía hacerse con un turismo basado en la especulación de los terrenos comunales y la creación de urbanizaciones, sino en un modelo de autogestión popular de los recursos comunales.

Tuvimos varios contactos por correspondencia con los grupos de defensa principales, con JESÚS BUENO, etc., pero nuestra ayuda no fue necesaria, ya que la comunidad del Valle se ha bastado por sí sola. Tan importante fue su batalla que la Dirección General del Ministerio de la Vivienda ha denegado la aprobación y el ICONA (Instituto de Conservación de la Naturaleza) se opuso también con un informe negativo.

Desgraciadamente ésta no es la situación de otras muchas áreas esquiables potenciales del país, en las que la población envejecida espera como agua de mayo la instalación de una estación de esquí.

Hay que señalar además que, según los macizos montañosos, los tipos de poblamiento, de economía de montaña y de problemas de subdesarrollo son distintos y en ciertos casos, tal vez en el de Sierra Nevada, una promoción turística con estaciones de esquí en la vertiente norte, convenientemente coordinadas, podría tener efectos positivos sobre la subdesarrollada provincia de Granada sin destruir paisajes ni unos modos de vida de montaña, dadas las peculiaridades de la vertiente norte de Sierra Nevada (ver los excelentes trabajos del gran geógrafo granadino BOSQUE MAUREL).

Mientras tanto, el Comité Europeo para la Salvaguardia de la Naturaleza y de los Recursos

Naturales, en su XIV reunión anual celebrada en Strasbourg del 3 al 7 de noviembre de 1975, ha adoptado entre sus conclusiones la *Carta Ecológica de las Regiones Montañosas en Europa*. Está constituida sobre el modelo de las anteriores Cartas del Agua y de los Suelos. Se compone de 19 artículos y su aplicación es de la máxima urgencia en las montañas españolas.

En las próximas páginas trataremos de exponer una investigación en torno a la problemática de la ordenación espacial de las estaciones de invierno a partir, sobre todo, de la teoría francesa dispersa en artículos de revistas y tesis doctorales, complementada por nuestra visita analítica a más de una docena de las más complejas estaciones de esquí del país vecino.

La iniciación teórica a esta investigación nos fue proporcionada por nuestro amigo y colega JUSTO USLÉ, quien reúne unas características profesionales poco frecuentes en España.

Además de poseer una sensibilidad ecológica en su tarea de planificador, como pudo demostrar en los trabajos sobre el Valle del Lozoya, reúne la característica de ser arquitecto-urbanista muy experimentado y gran esquiador (profesor de la Escuela Nacional de Esquí). Sin su introducción al tema y sin su estímulo no nos hubiera sido posible el llegar a la aportación teórica que a continuación exponemos—vaya por delante nuestro agradecimiento.

Los urbanistas, arquitectos y expertos en esquí franceses han puesto a punto, sin duda, un nuevo elemento en la historia de la ordenación del territorio: *el concepto y práctica de la estación integrada de alta montaña*.

Todo comenzó a finales de los años 50 y tomó cuerpo como política francesa de la nieve a principios de los años 60.

Veamos los aspectos teóricos y técnicos más importantes por primera vez sistematizados, ya que no existe en Francia una síntesis como la aquí expuesta sobre sus propios trabajos.

1. SINTESIS SOBRE LA TEORIA Y PRACTICA DEL URBANISMO DE NIEVE EN FRANCIA

En 1964 se creó la Comisión Interministerial para la Ordenación y Equipamiento de la Montaña que fue presidida por el Ingeniero de Caminos inspirador y coordinador de la estrategia de Courchevel, cuyo nombre pasará a la historia como el de uno de los teóricos y prácticos de la segunda y tercera generación de las estaciones de invierno en Francia; su nombre es MICHAUD y falleció hace dos años. Su adjunto y hombre de confianza fue durante mucho tiempo el arquitecto L. CHAPPIS, que también adquirió su práctica en la gestión urbanística de Courchevel.

Hay que señalar que a partir de 1965 las opiniones de ambos teóricos y técnicos se distancian, empezando la polémica y oposición de CHAPPIS a las estaciones con frente de nieve,



Estaciones de Invierno

a pesar de que había planificado bastantes de ellas.

También habría de citarse, como uno de los que elaboraron estos aspectos teóricos y técnicos, al arquitecto señor PRADELLE, con su Taller de Urbanismo de Montaña de Grenoble y Chambéry.

Señalemos que son inseparables de esta época de creación de la teoría y práctica en lo referente a las pistas de esquí, su trazado y su conservación, JEAN BLANC y EMILE ALLAIS.

Este equipo había ido introduciendo una serie de innovaciones, que podemos señalar siguiendo a CLAPIER (1), como las siguientes:

En lo referente a la ordenación, planificación y equipamiento general.

1. Localización y planificación de la estación en sitio virgen de gran altitud.
2. Unidad arquitectónica.
3. Red de pistas en estrella y pistas preparadas y equipadas, sin obstáculos.
4. Salidas de los remotes mecánicos agrupados (Grenouillere).
5. Creación del primer altipuerto francés en 1971.

Innovaciones en lo referente al proceso de realización de la estación.

- Unidad de promoción.
- Control general del suelo de la estación.
- Control del desarrollo y adopción desde el principio de un Plan Parcial de Ordenación Urbana de la estación.

Innovaciones relacionadas con la gestión y el funcionamiento de la estación.

- Mantenimiento permanente de las pistas.
- Servicio de seguridad de pistas permanente.
- Unidad de gestión.
- Adopción del *forfait*, que permite utilizar con un solo carnet todos los remotes mecánicos de la estación.
- Organización de la Escuela de Esquí como centro importante.

Con la creación de la Comisión Interministerial de Ordenación y Equipamiento de la Montaña Francesa se va elaborando toda una doctrina que en adelante llamaremos la doctrina MICHAUD en nombre del Ingeniero de Caminos teórico y técnico del equipamiento de la montaña francesa del 64 al 74.

La doctrina MICHAUD no puede resumirse en una serie de puntos definidos, sino que es consecuencia de las sucesivas acciones empíricas y pragmáticas que la Comisión Interministerial debía acometer en la supervisión, asesoramiento

y consulta de las nuevas estaciones de esquí y de la planificación y desarrollo de la montaña francesa.

Ahora bien, CLAPIER señala que, como toda doctrina, tiene un fondo ideológico e histórico, del que cabe decir que extendió a toda Francia la experiencia de Courchevel y del Departamento de Saboya, y que es una doctrina basada en la idea de que privilegiando un aspecto —el técnico-económico— podrían resolverse los problemas y que la permanencia de técnicos especializados con ese fin era la forma ideal de resolverlos.

Aparición histórica y evolución de la teoría

De 1947 a 1960 el equipo MICHAUD, CHAPPIS y otros desarrolla su práctica en la provincia de Saboya y en la estación de Courchevel, práctica que está basada en la idea de que *la decadencia de las provincias montañosas de Francia (agricultura, ganadería, despoblamiento y falta de industrias) sólo podría combatirse con la instalación del turismo, y como auténtico turismo de montaña debería ser considerado el de la estación de deportes de invierno.*

Como puede verse se infravaloraban todos los demás aspectos de las posibilidades de desarrollo de la montaña, como así ha sucedido hasta el informe del Gobierno francés de 1974 que por fin considera otros, entre ellos la producción de carne y proteínas, así como la conservación del agua y el medio ambiente, como más fundamentales que la propia creación de estaciones de invierno como base para el desarrollo.

Bien es cierto que, tras la experiencia del desarrollo de los núcleos que tenían ya estaciones de esquí en los años 50 y tras la observación de los casos de Suiza y Austria, era bastante verosímil el que las estaciones de invierno fueran una forma de desarrollo de una provincia montañosa.

Si señalamos que existen diversas funciones en la montaña, como:

Agrícolas
Mineras
Hidroeléctricas
Turísticas
Estéticas
Poéticas
Ecológicas
Reserva de soledad, etc.,

cabe aceptar que la prioridad al turismo, y además al turismo de esquí, es una opción tomada por el Comité bastante reductora de las posibilidades económicas globales del espacio montañoso francés.

Históricamente en Suiza y en Austria las estaciones de montaña habían sido de invierno y de verano, pero con la creación de las estaciones francesas de altura prácticamente éstas han reducido su funcionamiento al invierno, a poco más de 100 días al año.

(1) JACKY CLAPIER: *L'Aménagement touristique de la montagne. Le cas des stations intégrées*. Tomo A. Université des Sciences Sociales de Grenoble, U. E. R. "Urbanisation & Aménagement". Tesis doctoral publicada a ciclostil. Noviembre. 1972.

Grenouillère
— Frente de nieve





Estaciones de Invierno

ristas extranjeros (algo parecido se intentó para contrarrestar a España en la costa catalano-francesa. Playas de Languedoc-Roussillon).

"En aquella época el Gobierno francés daba mucha importancia al equilibrio de la balanza de pagos. Toda actividad que pudiera aportar divisas al Estado, o evitar perderlas, era evidentemente estimulada. El turismo presenta, en este aspecto, numerosas ventajas, porque permite una entrada de divisas sin exportación equivalente de materias primas. Por el contrario, incluso, se comercializa sobre el terreno un producto indefinidamente renovable" (CLAPIER).

Aunque algunas de las afirmaciones son discutibles, lo cierto es que el Gobierno francés pretendía atraer a turistas extranjeros y lo ha conseguido en el caso de la nieve en grado mínimo (aproximadamente algo menos del 5 por 100 de los esquiadores de las grandes estaciones son extranjeros); sin embargo, lo que ha logrado ha sido *evitar que los franceses gastasen sus divisas en los años 70 en estaciones de esquí extranjeras*.

Un aspecto más real que ideológico subyace en esta fase de las estaciones integradas, y es que, a diferencia de las antiguas estaciones improvisadas en que el capitalismo liberal trataba en solitario de obtener beneficios, en el caso de estas *estaciones integradas de la tercera generación*, el capitalismo iba apoyado en toda una infraestructura y una protección económica, fiscal y estratégica del Estado, que tomó crecientemente a su cargo los costes improductivos dejando los beneficios a la empresa privada.

Igualmente, en la idea de la estación integrada subyace toda una demostración de la capacidad técnico-económica, urbanística e ingenieril de tecnología francesa. Se llega a querer dar una imagen de marca, que sin duda la han conseguido por la homogeneidad del producto de las estaciones de la tercera generación, así como la insistencia ideológica en decir que los Alpes franceses constituían las áreas esquiabiles más grandiosas del mundo.

Tercera etapa 1964-1972: Consolidación de la doctrina MICHAUD en la aplicación de los criterios de la Comisión Interministerial de la Montaña Francesa.

La concepción economicista de la montaña había llevado a unos postulados que podemos señalar resumiendo lo anterior y que eran los siguientes:

1. El turismo es el único medio de salvar la economía de montaña.
2. La creación de estaciones de deportes de invierno y de lujo debe permitir una gran atracción de divisas.
3. La demanda en materia de esquí es muy superior a la oferta.
4. Francia tiene los mejores dominios esquiabiles del mundo y debe explotar esta riqueza nacional.

2. LOS PRINCIPIOS DOCTRINALES DE LA EXPLOTACION DE LA MONTAÑA Y DE LAS ESTACIONES DE INVIERNO EN FRANCIA

El área esquiabiles es escasa

Según BETENPS, en un artículo publicado en "Le Monde" del 8 de febrero de 1970: "La batalla de la nieve comenzó verdaderamente en 1965. Tenemos todavía 15 años. Más allá de 1985, todos los sitios esquiabiles y equipables estarán en explotación. Entraremos entonces en la era de la penuria".

La Comisión francesa estima que el crecimiento del 10 por 100 del número de esquiadores en Francia va a continuar y que por tanto harán falta espacios esquiabiles.

En cuanto a la abundancia de sitios esquiabiles o a la escasez de estos, hay posiciones contrapuestas. Los analistas de la Comisión Interministerial señalan en diferentes documentos las desventajas de la nieve esquiabiles en otras partes del mundo que en Europa: en el Himalaya y en los Andes hace falta subir 3 ó 4.000 metros. En las Montañas Rocosas y en los Apalaches, en Estados Unidos, las variaciones diarias de la nieve que pasa de hielo a "sopa" son muy grandes; en Canadá el rigor del clima, a veces -40°, es excesivo; en las montañas africanas (Etiopía, Camerún, Kenia) hay que ir para encontrar nieve esquiabiles hasta 4.000 metros de altura. Únicamente el Cáucaso tendría grandes posibilidades de áreas esquiabiles.

CHAPPIS una vez más, a partir de su conflicto con la Comisión Interministerial y especialmente con MICHAUD, comienza a señalar que aunque la nieve esquiabiles en el mundo es escasa no hay que pensar que el principal filón de ella esté en los Alpes franceses, que según él no suponen sino una cincuentava parte del total de la nieve esquiabiles en el mundo.

La selección de sitios y áreas esquiabiles en los que se desarrollará una estación viene dada por los criterios de rentabilidad

Lo anterior significa que el Gobierno francés y la Comisión plantean la nieve como un fenómeno financiera y económicamente rentable y no como un espacio de ocio popular.

Ello significa también que ciertas estaciones en las que hay que hacer grandes inversiones en accesos, agua, teléfono, o que por sus características no parecen tener rentabilidad segura, son desestimadas por la Comisión.

La Comisión da sus criterios de viabilidad para las estaciones siguiendo unos baremos máximos de precio de los terrenos, de infraestructuras, etc., así como un mínimo de camas para cualquier intento de estación por mínimo que sea, 5-6.000 camas mínimo para estación de clase internacional.

El promotor de una estación deberá tener antes de nada el control total de los terrenos como promotor único para evitar las situaciones parasitarias y los problemas sociales, políticos y económicos que se derivan de la presencia de diversos propietarios en las áreas esquiabiles

Ello lleva también como criterio el limitar el crecimiento de una estación, como lo limitó Courchevel desde 1966 habiendo suprimido toda nueva licencia de obra a partir de una capacidad para evitar la saturación de pistas.

Hay que señalar que la Comisión Interministerial considera que de todos los Alpes franceses solamente el 5 por 100 de los terrenos esquiabiles son dignos de recibir la implantación de una estación internacional.

Los sitios a desarrollar en estaciones de esquí son prioritariamente aquellos en que la explotación financiera aparece como inmediata, con una recuperación de la inversión desde los primeros años, es decir, operaciones fáciles con esperanza de beneficios rápidos.

Hay que señalar en este aspecto la entrevista de MICHAUD en "Le Monde" de 8 de febrero de 1970 que decía: "La presencia de Val d'Isère hacía previsible el éxito de Tignes. La Plagne, en Saboya, Pra Loup y Puy St. Vicent en los Alpes de la Haute Provence, tienen posibilidades de esquí comparables. Pero La Plagne fue hecha antes porque se encuentra en el Valle de la Tarentesa, en el que la atracción turística es antigua".

En estaciones de montaña no puede decirse que exista todavía una teoría general, sino unas ideas directrices. Ha habido una política francesa de estaciones de montaña destinada a competir con Suiza y Austria. El Estado ha ayudado en forma de créditos enormes y haciendo la vista gorda ante creaciones inmobiliarias gigantescas y además ha ayudado en el escalonamiento de las vacaciones escolares de febrero, así como con la organización de clases de nieve subvencionadas por el mismo para que los niños de los institutos y liceos franceses sigan durante 15 días las clases normalmente con sus profesores en las estaciones de alta montaña, dedicando parte del día a las clases y parte al esquí, lo que en general crea nuevos aficionados al esquí y hace rentables las estaciones.

3. CRITERIOS, PRINCIPIOS Y REGLAS TÉCNICAS EN LOS QUE SE BASABA LA ACTUACION DE LA COMISION INTERMINISTERIAL DE MONTAÑA EN FRANCIA PARA LA ELECCION DE LOS SITIOS EN LOS QUE EMPLAZAR LAS ESTACIONES DE ESQUI, ASI COMO PARA SU PLANIFICACION, ORDENACION Y EQUIPAMIENTO

Todos los autores franceses consultados, así como los diversos documentos que hemos podido examinar de dicha Comisión, muestran la

ausencia de un texto teórico o jurídico que pudiera subyacer a las tomas de decisiones. No obstante, y seleccionando a los diversos autores, podemos señalar las características que tendría la ordenación de alta montaña, para estaciones de esquí, según los siguientes principios.

En lo relativo al sitio:

- Sitio virgen con gran capacidad de asentamiento y acogida demográfica.
- Poco viento y poca niebla.
- Gran altitud (superior a los 1.600 metros).
- Morfología conveniente del dominio esquiabile: desniveles importantes.
- Soleamiento prolongado.
- Variedad de pendientes
- Variedad de paisaje.
- Recursos de agua suficientes.
- Fácil accesibilidad por carretera.
- Ausencia de peligros de avalanchas, etc.
- Posibilidad de comunicar con estaciones vecinas.

Geografía física del sitio

La altitud

A medida que han ido avanzando las estaciones integradas con frente de nieve, la exigencia de localización del desarrollo urbano muy alto ha sido creciente.

Si en ciertos casos la altura de 1.000 metros era buena para hacer esquí de fondo y para habitar confortablemente, así como para pasar el verano, nos encontramos con que en los Alpes y en los Pirineos las estaciones deben localizarse a alturas mínimas de 1.600 metros, y las emplazadas en los últimos 15 años se acercan todas ellas de los 1.800 a los 2.000 metros de altitud. A partir de 2.000 metros hay graves inconvenientes no sólo térmicos sino de salud para una residencia prolongada de los no habitados.

En los casos de latitudes muy meridionales como Sierra Nevada, la altitud deseable para un frente de nieve no bajaría de los 2.400 metros.

Vientos

Es muy importante la realización de un estudio de vientos no sólo en toda el área esquiabile, sino en la localización de la estación, que puede impedir la aparición de un microclima favorable a la vida al aire libre para los contemplativos.

La vegetación

Es un aspecto favorable e importante para el marco paisajístico de una estación de invierno.

Las avalanchas

Máximo peligro existente en la nieve junto con las ventiscas.

Deben ser señaladas en un mapa a escala 1:10.000 y prohibido el acceso a esquiadores



Estaciones de Invierno

en todas sus áreas de influencia; en ciertos casos deben ser controladas y desencadenadas a base de dinamita por el Servicio de Seguridad de Pistas.

Orientación de las pistas

La orientación óptima de las pistas es la del Norte, aunque en ciertos casos puede ser demasiado fría, siendo buenas las del Este y el Oeste y no interesantes para la práctica del esquí las pistas orientadas al Sur.

Desnivelación de las pistas

Hace falta un mínimo de 500 metros de desnivel en las pistas para que un esquí de descenso rápido, tipo alpino, sea interesante. No obstante, hay que tener en cuenta cada vez más que todas las estaciones europeas comienzan no sólo a conectar todas sus pistas entre sí, sino a ofrecer grandes espacios para esquí de circuitos y excursiones (*randonnée*), pasando de unas estaciones a otras, así como esquí de fondo en los espacios de pendientes suaves.

El espesor necesario de nieve varía según los tipos de terreno y temperaturas existentes en las estaciones de esquí. En cualquier caso, para que una nieve sea rentable necesita una permanencia mínima de 4 meses al año en condiciones de esquiabilidad.

La calidad ideal de la nieve es la de nieve polvo. Además toda la nieve en las estaciones modernas de esquí está preparada en las pistas de unos 40 metros de ancho por medio de pisanieves en invierno. Las pistas son preparadas con movimientos de tierra, canalizaciones de barrancos, dinamitado de rocas, etc.

El soleamiento de las pistas en una estación de esquí conviene que sea de unas 3.000 horas al año, pero cuando verdaderamente hace falta el sol es en invierno y éste estará en relación a la existencia de vientos y de nieblas.

Hay que distinguir muy bien entre sol de verano y sol de invierno, ya que el buscado para una estación de esquí es sobre todo éste último.

Características morfológicas del sitio geográfico apto para una estación de invierno

Señala QUINTRIE que la "topografía glaciar favorece la localización de estaciones de invierno en la medida en que afecta a un perfil formado de peldaños de escalera. Lo alternativo de pendientes y de rellanos permite a los planificadores las mejores disposiciones, y el escalonamiento de la estación en altitud puede hacerse progresivamente en plataformas sucesivas. Las plataformas torrenciales son las peores en relación y como consecuencia de las formas violentas de la erosión".

"La naturaleza del suelo influencia la instalación de la estación: los planificadores deben buscar rocas duras, pero que no tengan aristas, las morrenas, las marnas, los flysh y los gres. Hay que evitar por el contrario las arcillas, los te-

rrenos deslizantes, los aluviones mal estabilizados, granito y rocas que formen crestas 'bajo el hielo'".

PIERRE DEFERT ha señalado varios tipos de estaciones según la morfología del espacio en que se hayan instalado; señalemos algunos ejemplos:

- Estaciones del Valle (ejemplo, Chamonix).
- Estaciones de Col (Puerto) (Candanchú, Navacerrada).
- Estaciones de Balcón (o Terraza) (La Plagne, Avoriaz, Flaine, Cerler).
- Estaciones de Circo Terminal (Val Thorens y Super Tignes).

Algunos axiomas urbanísticos franceses con respecto a las estaciones de esquí

1. Exposición climática agradable.
2. Concentración alrededor de la recepción principal de las pistas.
3. Limitación de los desplazamientos inútiles de los esquiadores.
4. Separación de tráfico coches-esquí-peatones.

A nivel de detalle pueden señalarse los lugares de emplazamiento de la estación francesa típicos, que deben estar:

- A una altura de unos 1.800 metros.
- Máximo soleamiento.
- Ausencia de nieblas.
- Buenas vistas hacia arriba y hacia abajo.
- En una plataforma llana.
- Esta plataforma llana se la disputan el frente de nieve (la escuela de esquí), los edificios y desarrollo urbano y las zonas de aparcamientos.

Esta plataforma debe estar al pie de un circo de montañas sin viento peligroso en el lugar en que confluye todo el circo, es decir, en el pico más bajo de un cono invertido y en el punto más alto de una carretera que sube desde los valles (se expone de manera simplificada lo que sería el arquetipo de una estación bien localizada).

Cada estación debe tener su propio carácter, y en general, cada vez menos, las estaciones modernas llegan a reproducir el carácter montañoso que tenían los pueblos antiguos como en Suiza o en Austria.

Algunos elementos componentes de una estación de esquí

- Red de remontes mecánicos.
- Las pistas.
- Los restaurantes de altura en las pistas.
- Altipuertos.
- Senderos de esquí de fondo.
- La estación en sí:
 - a) Frente de nieve y "grenouillère".
 - b) Resto del desarrollo urbano.
- El resto del desarrollo urbano:
 - a) Centro de conmutación de transportes.
 - b) Vida nocturna (centro).
 - c) Estructura comercial compleja.
 - d) Variedad arquitectónica.



e) Itinerarios acumulados y microclimatizados (sin claustrofobia).

Todo esto produce un medio urbano que acaba destruyendo la peculiaridad del medio rural montañoso.

4. PRINCIPIOS DOCTRINALES DE LA COMISION REFERENTES A LA PLANIFICACION DEL SITIO

- Unidad arquitectónica.
- Urbanización en frente de nieve.
- Red de remontes mecánicos en estrella.
- Pistas anchas, sin obstáculos peligrosos y mantenidas permanentemente.
- Equipamientos de ocio y existencia de numerosos servicios.
- Tamaño mínimo 5.000 camas.
- Carácter internacional de la estación.
- Prioridad al urbanismo compacto y continuo (abandonando el tipo de pueblo alpino y chalet).

Las tesis de QUINTRIE (2) señalan otra óptica de los principios enunciados de manera interesante. Veamos un extracto de su larga tesis en lo relacionado con este tema: "Los principios técnicos adoptados por la Comisión Interministerial de la Planificación de la Montaña Francesa serían los siguientes:

1. La capacidad de un sitio (asentamiento de la estación) está ligada al servicio y movilidad que puedan dar los remontes mecánicos.

2. La capacidad de la estación se deduce de la capacidad del dominio esquiable.

3. La capacidad del dominio esquiable debe ser objeto de estudios sistemáticos siguiendo las normas y las tácticas de la Comisión.

4. La capacidad del dominio esquiable es consecuencia de la capacidad y variedad y cantidad de pistas de esquí posibles. Estas pistas segregarán los tráficos de distintas peligrosidades, evitarán los pasos a nivel sobre las carreteras y las pendientes no deberán ser ni excesivamente fuertes ni excesivamente suaves. Las desnivelaciones óptimas tendrán de 500 a 1.000 metros. La orientación óptima al Norte, pudiendo haber pistas al Este y al Oeste. La anchura de la pista debe estar en relación con la peligrosidad de ésta. Las pistas deben ser no sólo balizadas, sino retocadas morfológicamente en rocas y barrancos en verano y pisadas en invierno.

Las pistas deben estar vigiladas con un servicio contra avalanchas y de transporte de heridos".

Las pistas deben mostrar cierta variedad: pendientes fuertes y pendientes suaves según diversas etapas que permitan agruparse a los es-

quiadores para bajar en grupo. Tanto el alto como el bajo de las pistas deben estar en relación directa con el remonte mecánico.

De cada remonte mecánico pueden salir hasta 4 ó 5 pistas que, por itinerarios distintos, bajen al punto de partida.

Veamos la aplicación técnica a la organización del espacio de una estación de invierno de los principios de la doctrina francesa de estaciones integradas.

Lo clásico de éstas es la existencia de tres elementos fundamentales y complementarios entre sí:

1. La red de remontes en forma de estrella que se agrupan.

2. Una "grenouillère", a la que da el frente de nieve.

3. Frente de nieve, tercer elemento del que haremos un análisis urbanístico y funcional exhaustivo.

La red de remontes en estrella

Una red de este tipo, característica de las estaciones de la tercera generación francesa, concentra la salida al punto de arranque de los remontes situados ladera arriba y la llegada de los remontes situados aguas abajo de la estación en un espacio restringido que es utilizado igualmente para hacer las veces de oficina de recepción de pistas. Este espacio llano o de pendientes muy suaves, situado a ser posible en los bordes o proximidades inmediatas de la estación por razones de comodidad y animación, ha sido bautizado "grenouillère" (CLAPIER).

Tal red de remontes en estrella puede extenderse hasta valles y territorios vecinos a la propia estación, aunque hay que señalar que en general en Francia hay una tendencia en la gran mayoría de los esquiadores a quedarse en las pistas próximas a la estación; por lo que esta concentración de esquiadores obliga a considerar la necesidad de las inmediaciones de la "grenouillère" de gran concentración de medios mecánicos de remontes para las horas primeras del día, que pueden llegar en ciertos casos a 2/5 y a veces a 3/5 de la capacidad de alojamiento de la estación.

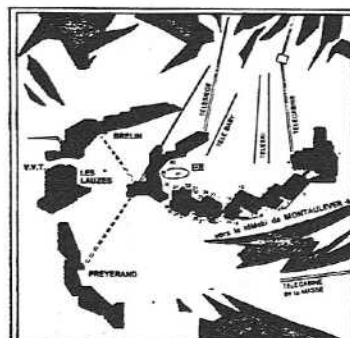
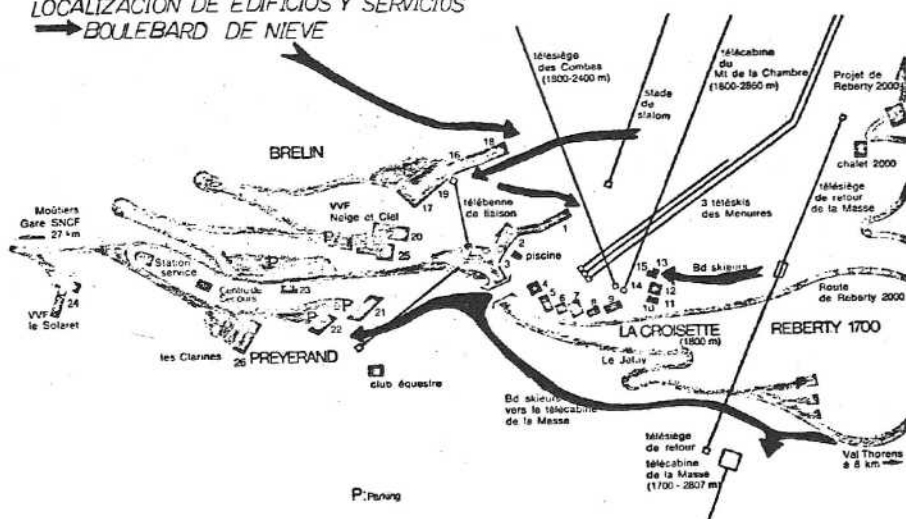
Hay que señalar que la búsqueda de dicha red de remontes en estrella condiciona a los técnicos franceses que se ven obligados a localizar los asentamientos en función de los remontes. Esta es, pues, en cierto modo, la tiranía de Courchevel y de su experiencia que ha llevado a ordenar el territorio de manera mimética a gran parte de los urbanistas y expertos franceses de nieve, ya que había que buscar un sitio o emplazamiento con un dominio esquiable algo similar a Courchevel para poder adaptar una red de pistas en estrella.

Precisamente, a medida que se condiciona la funcionalidad de los remontes mecánicos se entra en una dialéctica de planeamiento que llevado al absurdo podía consistir en una tiranía de la perfecta organización del dominio esquiable por medio de los remontes mecánicos que aca-

(2) THIERRY QUINTRIE LAMOTHE: *Le Tourisme Hivernal Français. Réalités et perspectives*. Tesis doctoral publicada a ciclostil por la Université D'Aix-Marseille. Institut du Travail et des Recherches Sociales Centre D'Etudes du Tourisme. Febrero, 1974.

ESTACION DE ESQUI DE LES MENUIRES (FRANCIA)
ANALISIS DE URBANISMO TURISTICO, JUNIO 1975
MARIO GAVIRIA Y FRANCOISE SABBABH
SEMINARIO DE SOCIOLOGIA URBANA, RURAL Y DEL OCIO

LOCALIZACION DE EDIFICIOS Y SERVICIOS
→ BOULEVARD DE NIEVE

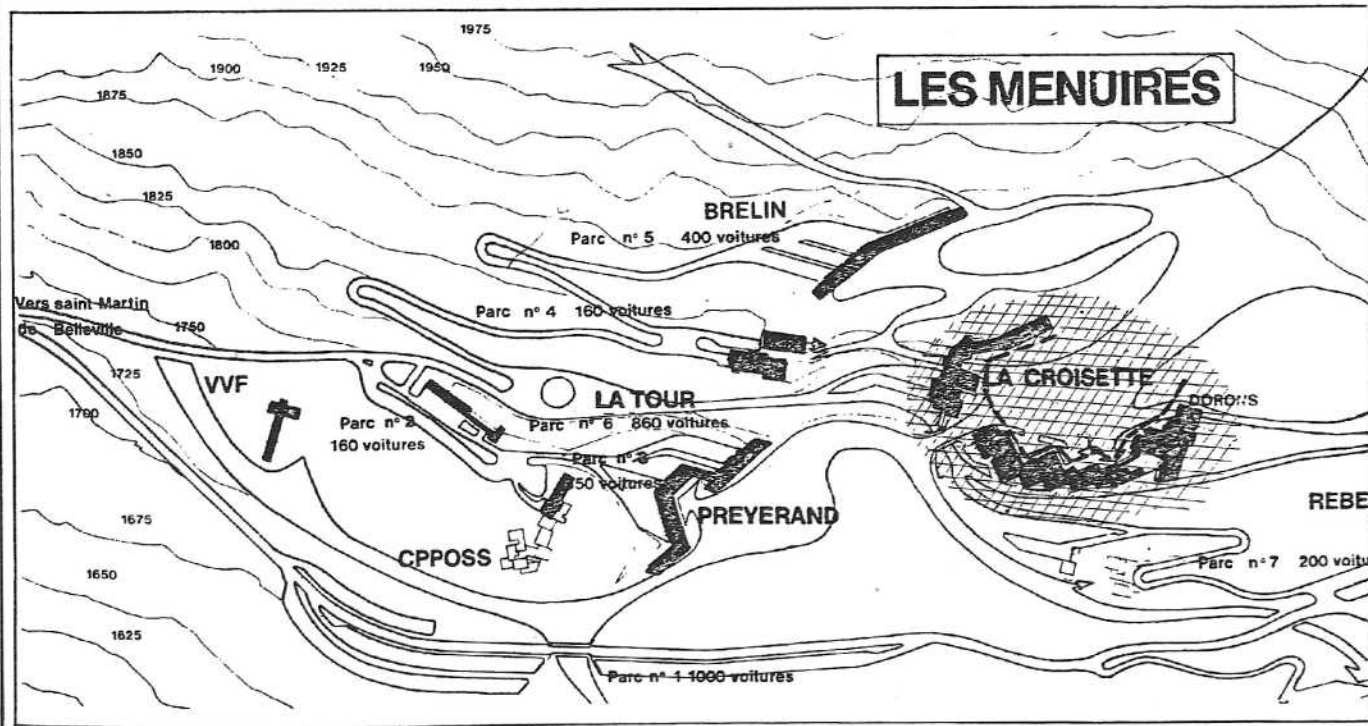


- | | |
|---------------------------------|--------------------------|
| 1 Cinéma | 22 Cadeaux |
| 2 Chapelle | 23 Photo |
| 3 Club de jeunes | 24 Mode |
| 4 Garderie d'enfants | 25 Ecole de ski Français |
| 5 Hôtel | 26 Ameublement |
| 6 Banque | 27 Mercerie |
| 7 Laverie | 28 Banque |
| 8 Coiffeur hommes et dames | 29 P.T.T. |
| 9 Bureaux, remontées mécaniques | 30 Skiman |
| 10 Agence de location | 31 Mode |
| 11 Office du Tourisme | 32 Restaurant |
| 12 Skiman | 33 Souvenirs |
| 13 Hôtel | 34 Pharmacie |
| 14 Drugstore | 35 Hôtel |
| 15 Agence de vente | 36 S.O.S. dépannage |
| 16 Librairie presse | 37 Jeux, night-club |
| 17 Boulangerie | 38 Hôtel |
| 18 Alimentation | 39 Hôtel |
| 19 Boucherie | 40 Restaurant |
| 20 Fleurs | 41 Piscine |
| 21 Traiteur | 42 Tennis |

ESTACION DE ESQUI DE LES MENUIRES (FRANCIA)
ANALISIS DE URBANISMO TURISTICO, JUNIO 1975
MARIO GAVIRIA Y FRANCOISE SABBABH
SEMINARIO DE SOCIOLOGIA URBANA, RURAL Y DEL OCIO

--- Recorrido frente de nieve

Centro de la estación y grenouillère.



base definiendo el lugar de emplazamiento exacto del desarrollo de la estación en sus aspectos urbanos, así como de los satélites de la estación, lo que en el fondo es una metodología inversa a la de las estaciones clásicas en las que había un pueblo de montaña a partir del cual se buscaban pistas y se instalaban remontes, mientras que en la nueva metodología de planificación se buscan pistas, se estructuran los remontes y como consecuencia de ellos o de manera dialéctica interconexión con ellos se determinan los puntos en que se producirá la infraestructura y localización urbanística de la *estación con frente de nieve junto a la "grenouillère"*.

La propia organización de los remontes mecánicos en red de estrella lleva a forzar la unidad de promoción y de gestión del conjunto de la estación para que haya una armonía entre remontes mecánicos y promoción inmobiliaria, así como la necesidad de un control sobre todo el suelo de montaña para que no surjan las disfunciones entre propietarios privados que ponen sus remontes en número y localización no coherente con los promotores centrales de la estación en el resto de los terrenos.

Toda esta lógica de los remontes mecánicos y de la "grenouillère" acaba definiendo el lugar donde se localizará el desarrollo urbano de la estación, que como hemos dicho anteriormente deberá ser necesariamente en alta altitud, lo que entra en contradicción con unos emplazamientos morfológica y topográficamente adecuados, es decir, plataformas relativamente llanas y amplias en las que quepa el desarrollo urbano, el aparcamiento, el frente de nieve y la "grenouillère". Ello es extraordinariamente difícil de encontrar, lo que lleva a grandes movimientos de tierra para la creación de plataformas artificiales, y finalmente a una localización del desarrollo urbano (en el que los turistas pasan 3/4 del día) que tiene características topográficas y geográficas en muchos casos muy deficientes, tal como sucede en algunas estaciones francesas que más adelante estudiaremos.

Nos encontramos lejos de lo que debería ser la auténtica metodología de la planificación de la montaña, que no sólo se ha visto reducida a la instalación de estaciones de invierno, sino, además, de estaciones de invierno integradas a una red de remontes en estrella, una "grenouillère" y un frente de nieve. CLAPIER señala que una auténtica planificación debería partir mucho más de lo real, "es decir, de un inventario de las potencialidades, de los pies forzados, de los problemas a resolver, de los medios que pueden ser puestos en aplicación en la montaña y, conociendo todo esto, se aplicarían unos criterios de planificación sobre ese espacio no preconcebidos de antemano, sino que lo que se plantearía sería un desarrollo de las riquezas de un espacio dado, que dejaran paso y acabarían definiendo un tipo dado de urbanización".

Reflexión teórica entorno al concepto de "grenouillère"

Dentro de la disposición de la red estrellada de remontes hay un espacio clave que es la convergencia de todos ellos en un espacio llano o de poca inclinación que los diversos autores definen así: CUMIN, en el coloquio "Urbanisme en montagne", celebrado en Grenoble el 18 de abril de 1969, definía la "grenouillère" como "el lugar de concentración e igualmente el punto del que parten los remontes mecánicos". CLAPIER lo define en la página 65 de su tesis como "un espacio llano o de pendiente muy débil, situado a ser posible en los bordes inmediatos de la estación por razones de comodidad y de animación; es un espacio que sirve de lugar de recepción de pistas y concentra la salida y llegada de diversos remontes mecánicos".



Como puede verse, esta definición reúne los principales conceptos. Otros autores han llamado a la "grenouillère" *área de recepción de pistas* (por ejemplo, PIALAT).

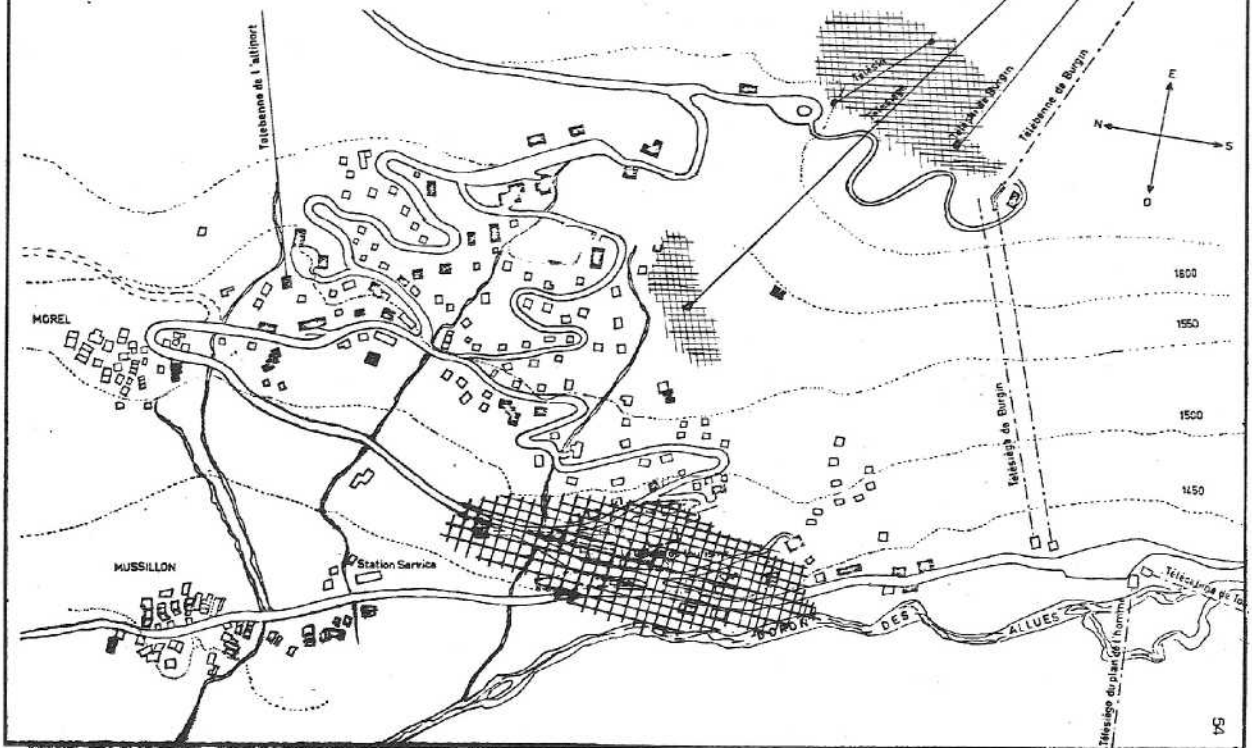
El principal problema que presenta la "grenouillère" es que es el lugar de concentración de la mayor cantidad de esquiadores, esto debido no sólo al hecho de que la mayoría de los esquiadores no se alejan de las pistas principales y por tanto tienen que volver a los arranques de los remontes situados en la "grenouillère", sino también debido a que al ser un espacio de convergencia, por definición, matemáticamente, tendrá mayor acumulación de esquiadores. Esta concentración, que para algunos es un defecto, pensamos nosotros que es en ciertos casos una virtud y que tiene un gran interés sobre todo en las horas del comienzo de la mañana y del final de la tarde (entre las 2 y las 4 de la tarde), en que los turistas contemplativos y las familias de los esquiadores van paseando por el frente de nieve y se adentran en el área de la "grenouillère" y se crea a la vez un espacio de contemplación y de exhibición en el que precisamente la animación viene dada por la concentración de personas en un espacio. No obstante, las "grenouillères", por ausencia de una correcta concepción de un frente de nieve, son en general insuficientes o prácticamente inexistentes en algunas estaciones nuevas creadas bajo dicha doctrina, pero que al estar formalizada o al no permitirle el relieve no han podido o no han sabido desarrollar auténticas "grenouillères".

El espacio destinado a "grenouillères" se ve reducido por las áreas destinadas a la construcción de la estación (por ejemplo, en La Plagne unas 7 Has. entre localización de los edificios y aparcamientos). Los aparcamientos suponen lo mejor del espacio potencial de la "grenouillère" en ciertas estaciones francesas.

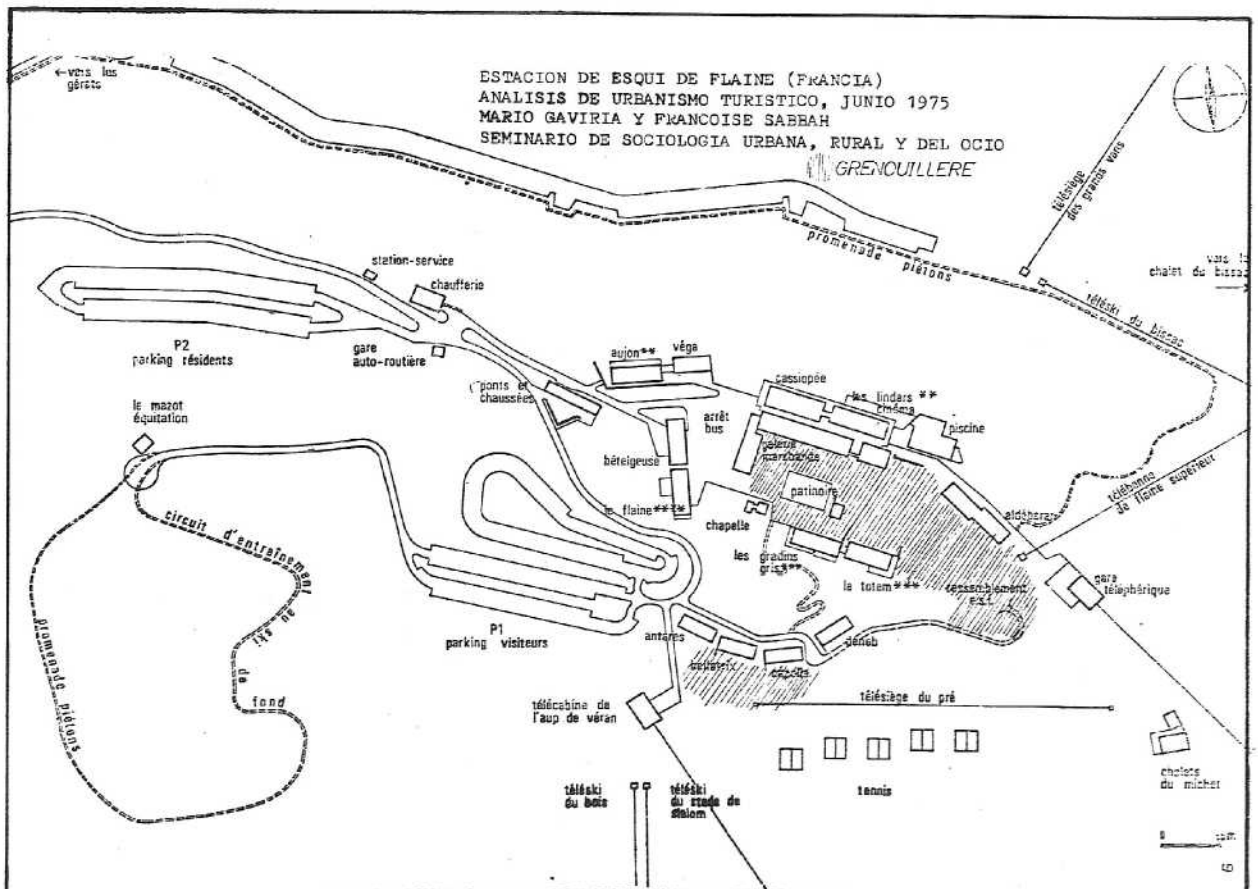
En cualquier caso hay que señalar que la creación de una *estación de esquí, siguiendo la doctrina francesa, no puede estar bien diseñada si no consigue tanto la creación de un excelente frente de nieve como una amplia, funcional y bella área de "grenouillère"*.



 Grenouillère
 Centro comercial



GRENOUILLE



En nuestro análisis teórico de urbanismo turístico de los elementos componentes de un frente de nieve, hemos incluido el espacio definido como "grenouillère", que pensamos que es inseparable del frente de nieve (es el equivalente al agua en la playa. La arena y el paseo marítimo sería el frente de nieve y el agua sería la "grenouillère").

A nuestro entender es GEORGES CUMIN, Ingeniero de Caminos francés, quien en un artículo titulado "Las estaciones integradas", publicado en la revista *Urbanisme*, núm. 116, de 1970, hizo una descripción técnica y sintética completa y profunda del concepto de estación integrada, señalando a La Plagne como el primer modelo y prototipo. En lo referente a la "grenouillère", así como al frente de nieve y al concepto de estaciones integradas, seleccionamos, extractados, los textos más significativos de su artículo, que por sí solos añaden gran claridad a todo el concepto.

"Al borde del mar, en una playa urbana, el espacio dominante de la vida local es la playa: forma de convergencia, terreno de juegos y recreo, que asegura el contacto y la transición con el mar para los bañistas, nadadores y amantes de la navegación a vela".

"En montaña, lo que se llama en el lenguaje especializado la "grenouillère" tiene un papel similar".

"La "grenouillère" es el rellano bien situado, bien nevado gracias a una buena altitud, bien soleado, hacia el que convergen las principales grandes pistas del dominio esquiable que le rodea, del que parten los principales remontes mecánicos y en los bordes del cual se encuentran las pequeñas pendientes y terrenos fáciles equipados de "telebabys", que permiten el esquí de los principiantes y de los niños más pequeños".

"Como en la playa, es hacia esta "grenouillère" hacia donde los esquiadores se dirigen y se encuentran, es allí donde se organizan las reuniones de la escuela de esquí, y allí donde se encuentran los no esquiadores que van a admirar los logros y habilidades de sus niños o de sus amigos más deportistas".

"En una opción urbanística racional, esta "grenouillère", polo de la vida diurna y deportiva, debe llegar a ser por pura lógica la dominante de la composición —como sucede con la plaza principal de un pueblo—".

"En la estación integrada tipo La Plagne se eligió la opción simple y elegante de extenderse linealmente a modo de cinta a lo largo de esta "grenouillère" orientada al Sur, envolviéndola más o menos. Esta cinta arquitectónica constituida por edificios medianeros ligados unos a otros por circulaciones exteriores o por calles cubiertas ofrece del lado de la "grenouillère" un acceso a los esquiadores; todos los inmuebles tienen los pies en la nieve".

"Del lado Norte el desarrollo urbano está bordeado por la carretera de acceso que se ensancha en un área de aparcamiento".

"Esta idea parece tan evidente y racional que uno se pregunta por qué no fue puesta en práctica antes, pero esto muestra que una vez más las evidencias no lo son en general, sino "a posteriori", y que hay que saber rendir homenaje como bien ganado a los innovadores que revelaron la evidencia".

Deberemos citar de nuevo a CUMIN en su antológico texto sobre las estaciones integradas para señalar las ventajas que se derivan de un desarrollo lineal de un frente de nieve. Dice así: "La estación de invierno lineal, a condición de que sea construida en altura y de que se densifique, consume, para la misma capacidad de alojamiento, mucho menos espacio que la opción tradicional de toda aglomeración que se extiende sobre dos dimensiones y es servida por un damero de calles que dividen el espacio en manzanas".

"Ahora bien, la superficie de los rellanos favorables a la implantación de una estación de invierno es, en montaña, a menudo modesta, y hay que destinarla preferentemente a "grenouillère", más bien que a ocuparla por edificios que la esterilizan".

"Una de las grandes preocupaciones de los urbanistas es el asegurar la separación de los diversos tipos de circulación, coches y peatones, que en montaña se complementan por un tercer tipo: el esquí".

"La estación lineal realiza perfectamente esta separación buscada".

"La circulación de los automóviles se localiza al Norte, al borde de los edificios que son así accesibles directamente al coche".

"La circulación de los esquiadores se asegura en la fachada Sur a través del espacio de la "grenouillère", que se alarga en forma de frente de nieve".

"En cuanto a los peatones, puede, según las horas, bien circular al exterior sobre la nieve cuando hay sol al Sur, bien al interior del conjunto a través de las galerías y calles cubiertas cuando hace frío o cuando es de noche".

"Se da uno cuenta, así pues, de que la estación "sin coches", ambición de todos los urbanistas y sueño de todos los turistas, se concretiza y materializa".

"Las mismas ventajas que tiene la concentración en cuanto a las circulaciones, las tiene en cuanto a la gestión, la vigilancia, la calefacción colectiva, el alquiler de los inmuebles, etcétera".

Señala CUMIN que una estación de 4 a 5.000 camas puede extenderse de 700 a 800 metros de longitud, lo que es abordable para el peatón. Señala que, caso de que el área esquiable sea superior, es preferible la descomposición de los desarrollos urbanos en varios frentes de nieve y varias "grenouillères", creando una estación policéntrica. Esta misma solución es recomendable para el caso en que los rellanos para instalar grandes "grenouillères" sean imposibles y habrá que dividirla en varias pequeñas "grenouillères".



Estaciones de Invierno

Para terminar, CUMIN señala que a partir de una estación de más de 5 a 6.000 camas la solución de estación integrada se hace difícil. viéndose el urbanista obligado a organizar una red no lineal de comunicaciones, y que el ambiente urbano acaba imponiéndose al ambiente montañoso.

El frente de nieve como complemento de la "grenouillère" y de la red estrellada de pistas

Seguiremos el resumen hecho por CLAPIER: "Se trata de concentrar todos los alojamientos al pie de las pistas separando las circulaciones: la línea de inmuebles separa la circulación automóvil y los aparcamientos de los campos de nieve reservados a los esquiadores. Entre los dos, lo más a menudo al interior de los inmuebles, y a través de galerías con calefacción, circulan los peatones".

"El frente de nieve en general está condicionado por inmuebles colectivos que son más fáciles de mantener, más baratos de construir y más fáciles de comercializar, y aunque en lo funcional se ha buscado la arquitectura moderna se mantiene a efectos semánticos el movimiento de cemento con madera, así como también se han mantenido los grandes ventanales acristalados".

"No obstante, señala CLAPIER, la concentración del frente de nieve se debe más a escasez de plataformas geológicas adaptadas a la construcción que a las razones que los arquitectos y urbanistas dan, tales como la reducción de desplazamientos, la reserva del máximo espacio para el esquí, la concentración de servicios, etc."

En nuestra opinión, ambas son razones válidas.

Este tipo de arquitectura y urbanismo del frente de nieve corresponde, efectivamente, a la forma arquitectónica más vendible, más consumible por un cliente de renta alta y de origen urbano, que reproduce todas sus concepciones del "confort" y del "modo de vida", bien esté en la playa en primera línea, bien esté en la nieve en el frente de nieve. Sin embargo, del concepto de frente de nieve hay que señalar que están ausentes cualquier concepción no eficaz del tiempo libre o cualquier concepción de otros modos de vida posibles en la montaña.

El urbanista francés CHAPPIS, a partir de febrero de 1966 (3), había comenzado una crítica del concepto de frente de nieve considerándolo como un error urbanístico, "porque supone determinar un Plan de Ordenación Urbana sin solución evolutiva posible". CHAPPIS argumenta también que con el aumento gigantesco de esquiadores el reservar los dominios esquiables con preferencia a los residentes y propietarios en el frente de nieve es antidemocrático, antisocial y está en contradicción con las ciudades y áreas urbanas localizadas en las cercanías de las estaciones de esquí.

(3) Coloquio publicado en *Economie et Prospective de Montagne*, núm. 6, pág. 49.

La propuesta de CHAPPIS es *dedicar los dominios esquiables a parques de nieve no privatizables por asentamientos urbanos con frente de nieve en las alturas*.

En el coloquio de Grenoble de 1969, el arquitecto de La Plagne, Mr. BEZAÇON, respondió a CHAPPIS diciendo que "el frente de nieve no es una apropiación privada, habida cuenta de que el frente de nieve, por definición, es un paseo público, que en La Plagne tiene 700 metros de largo".

Por nuestra parte pensamos que el frente de nieve pudiera ser separado del concepto de asentamiento urbano, residencial, es decir, que se puede crear un frente de nieve con "solariums", microclimas, paseo, vistas sobre las pistas de "slalom", servicios para la "grenouillère", etcétera, sin que necesariamente tuviese un desarrollo urbano de varios miles de camas pegado a él. *En este caso pensamos que el frente de nieve, la "grenouillère" y la red en estrella son aportaciones de la teoría de la ordenación del territorio del ocio sobre nieve y montaña que tienen fundamental importancia por el confort que supone para los esquiadores y las posibilidades que permiten a los contemplativos*.

Todo esto emplazándose en una óptica de considerar el esquí alpino como un deporte caro de minorías, alto consumidor de energía y que transmite al espacio montañoso la neurosis de los ejecutivos e intelectuales de una sociedad capitalista avanzada de los años 70. No obstante, como espacio urbanístico peculiar no cabe duda de que el frente de nieve y la "grenouillère" son una invención de mediados del siglo XX, de la que no se puede saber a ciencia cierta su futura viabilidad.

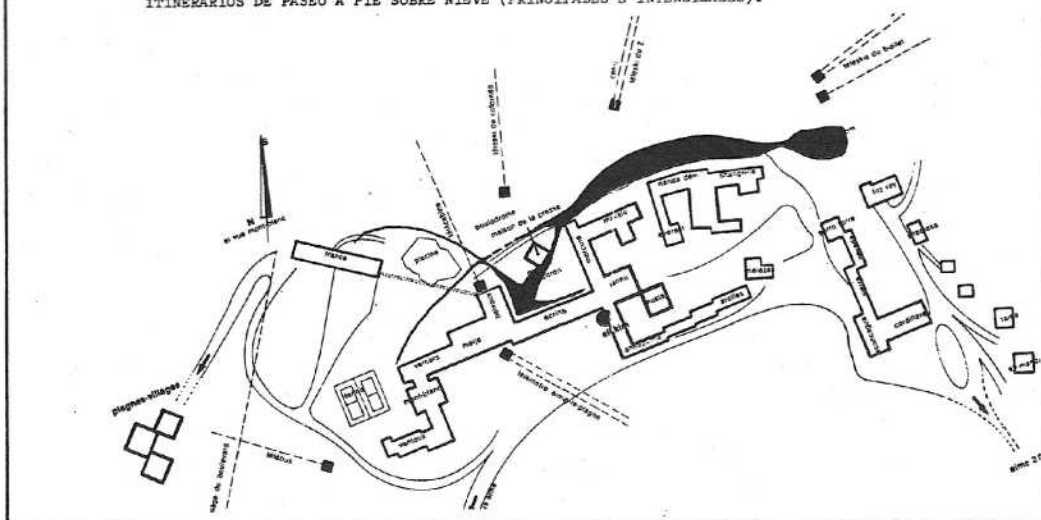
Hay que señalar que, si bien el concepto de frente de nieve es una aportación importante a la historia de ordenación del territorio, la doctrina francesa de alta montaña contiene muy poca aportación en lo referente a la complejificación de la estructura urbanística de la estación en cuanto a su desarrollo interno, así como una escasa aportación arquitectónica.

La realidad histórica es que el concepto y la práctica de estación de invierno integrada es un invento francés en el que tienen parte MICHAUD, CHAPPIS, BEZAÇON, CUMIN y varios arquitectos e ingenieros más, quienes, lógicamente, como en todo fenómeno de creatividad, viven en una atmósfera intelectual y técnica de competición y crítica permanente.

Como caso extremo de esta tensión propia a la crítica creativa, hay que mostrar la evolución de CHAPPIS, que a la vez que diseña nuevas estaciones de invierno somete a crítica permanente la doctrina de MICHAUD. Esta es atacada con múltiples argumentos, de los que se pueden entresacar como más fundamentales los siguientes:







A) La doctrina MICHAUD no es una auténtica doctrina de ordenación y equipamiento general de la montaña.

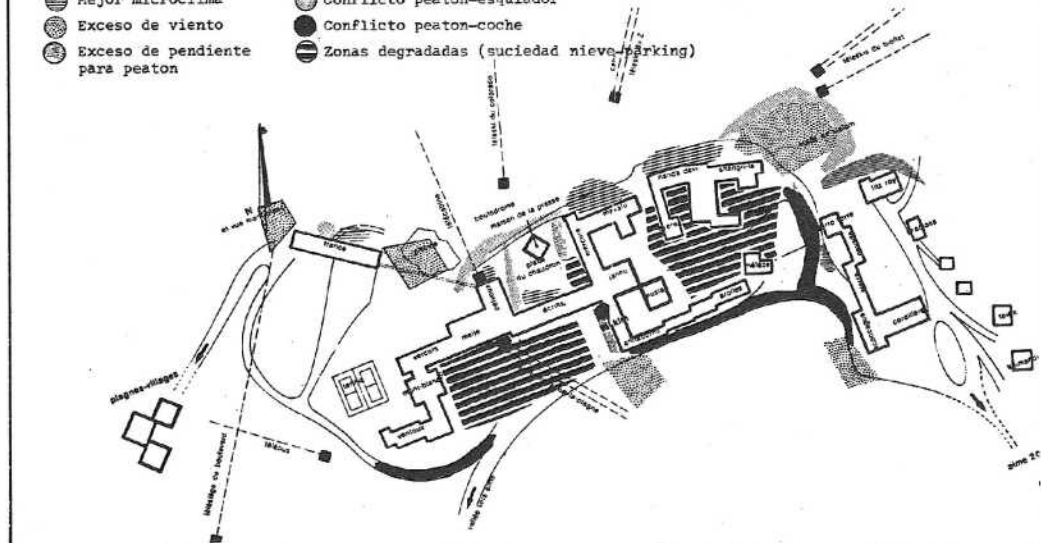
ITINERARIOS DE PASEO A PIE SOBRE NIEVE (PRINCIPALES E INTENSIDADES).



Analisis de Urbanismo Turistico
Mario Gaviria y Francoise Sabbah
Seminario de Sociologia Urbana Rural y del Ocio

FRENTE DE NIEVE. (ANALISIS DE ESPACIOS SEGUN...

- | | |
|---|---|
|  Mejor microclima |  Conflicto peaton-esquiador |
|  Exceso de viento |  Conflicto peaton-coche |
|  Exceso de pendiente para peaton |  Zonas degradadas (suciedad nieve parking) |

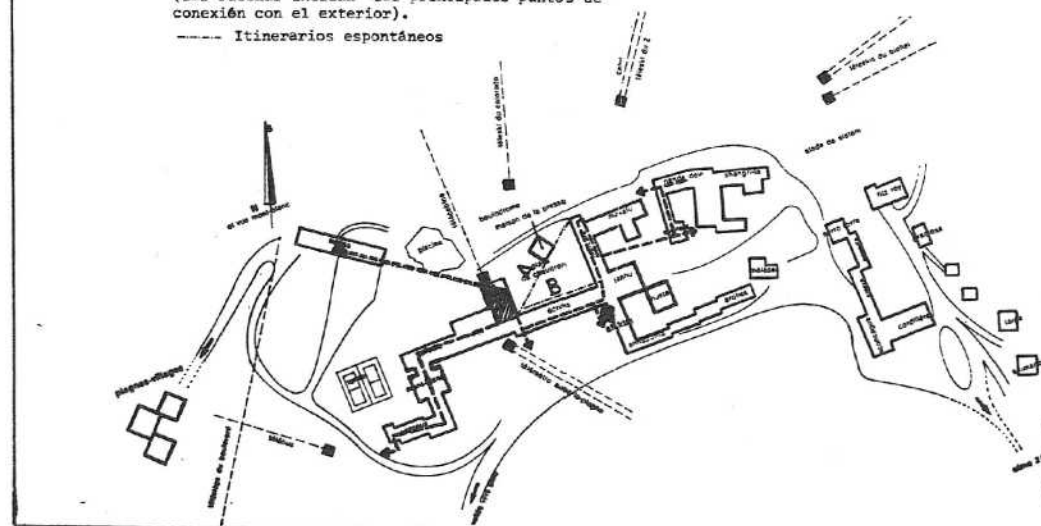


Analisis de Urbanismo Turistico DE LA PLAGNE (FRANCIA)
Mario Gaviria y Francoise Sabbah
Seminario de Sociologia Urbana Rural y del Ocio

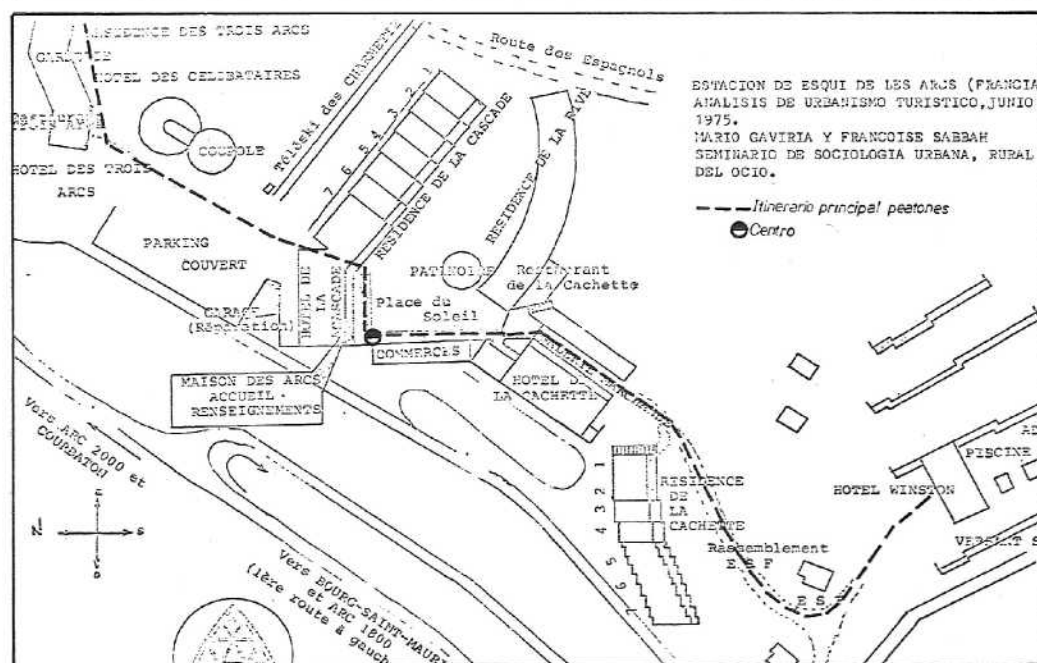
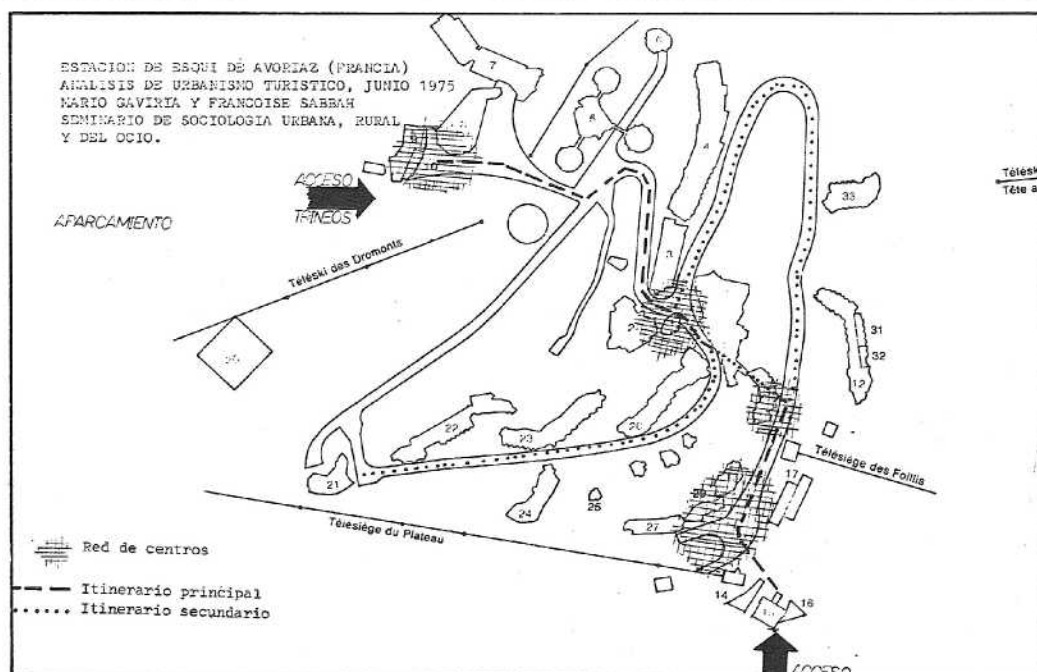
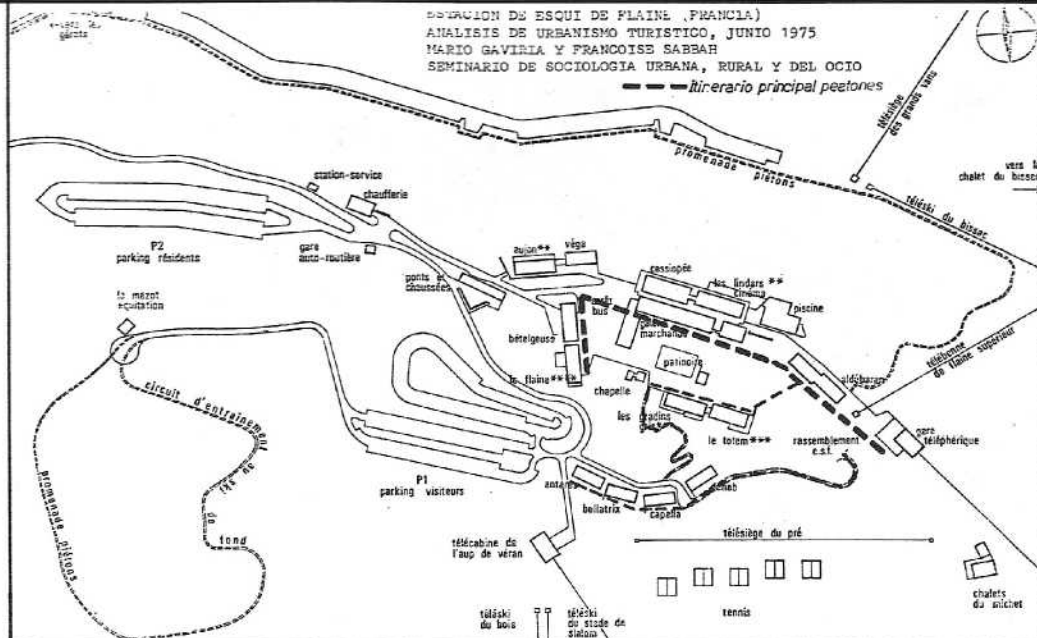
ESQUEMA DE CALLES INTERIORES MICROCLIMATIZADAS. ----

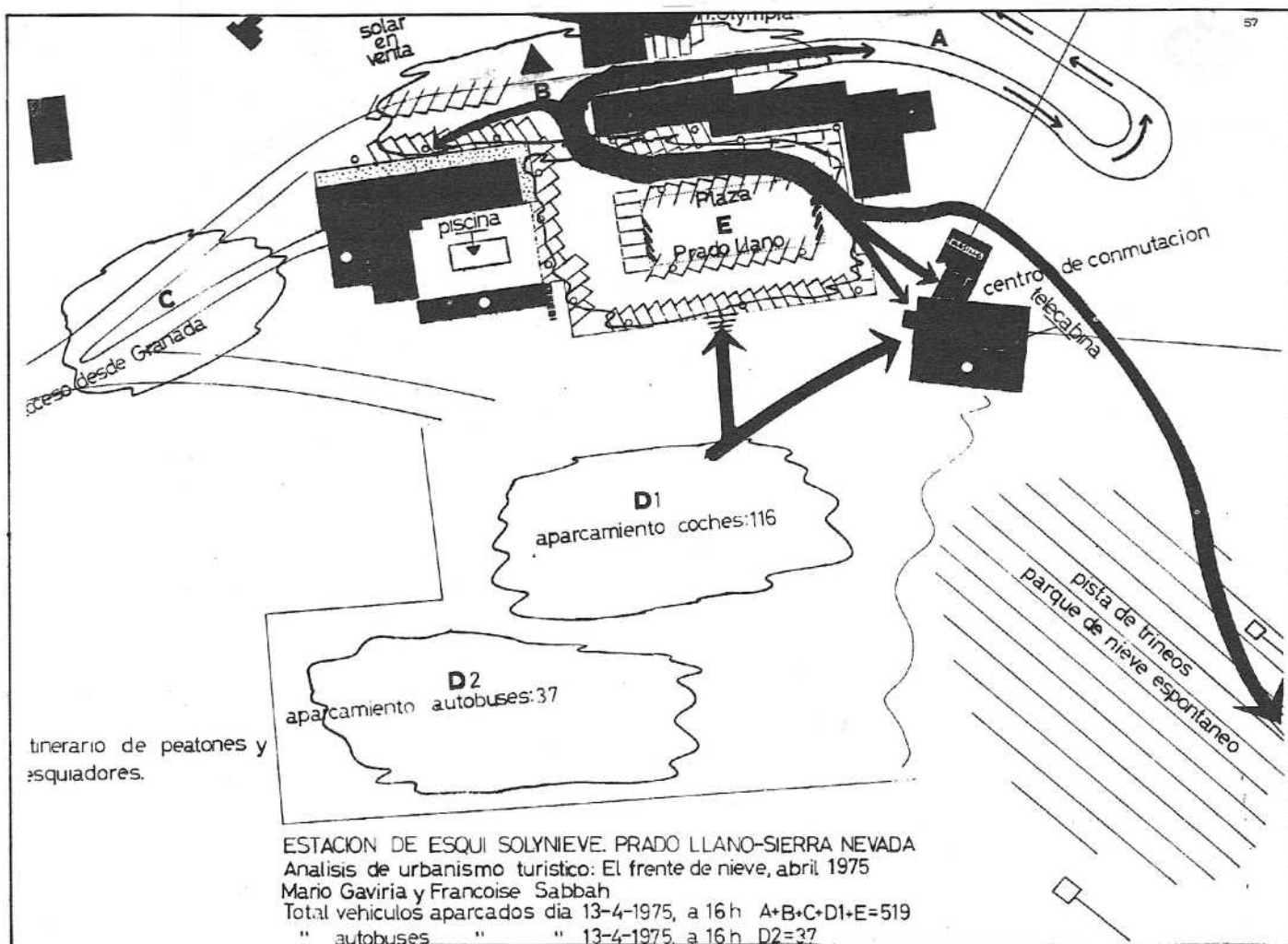
(Las flechas indican los principales puntos de conexión con el exterior).

Itinerarios espontáneos



Estaciones de Invierno





B) Las consecuencias de las estaciones de invierno integradas son irreversibles, ya que privatizan la nieve para los residentes, que son los menos numerosos, y los más ricos, los que pueden comprar apartamentos.

Al ser la nieve escasa, lo que deberían construir son estaciones de nieve populares y masivas, sin ocupar con edificación las mejores plataformas y "grenuillères" potenciales de alta altitud.

Los ataques sistemáticos de CHAPPIS van haciendo mella en el Ingeniero de Caminos MICHAUD, que se caracteriza dentro de la tradición tecnocrática francesa por una gran eficacia y una alta dosis de autoritarismo velado por la competencia técnica. MICHAUD, que nunca apenas había formulado de manera escrita y sistemática su doctrina, y como reacción a los ataques sistemáticos que CHAPPIS y sus seguidores le venían haciendo, responde en el "Boletín de la Asociación Profesional de Ingenieros de Caminos Franceses", de febrero de 1970, con un pequeño artículo titulado "Reflexiones sobre la implantación de estaciones de esquí".

Es un artículo extraordinariamente interesante como documento histórico, aunque no como documento teórico, ya que está escrito en cierto modo como respuesta, una a una, a las críticas que se le hacían; en el fondo funcionó

como un testamento, puesto que poco tiempo después murió.

Por sus respuestas se puede deducir la convicción que tenía de haber acertado en sus planteamientos de ordenación del territorio esquiable, y aunque no lo diga abiertamente, se trasluce de su artículo el que intuye que realmente su labor durante muchos años ha contribuido a la creación de algo nuevo en la historia de la ordenación del territorio de alta montaña: la estación integrada.

Contra los que le acusaban de no haberse apoyado en los pueblos montañosos para desarrollar las estaciones de esquí dice que su método era el inverso: "Buscamos los campos de nieve óptimos y una vez encontrados allí instalamos la estación de invierno".

Se ratifica en su teoría de limitar el número de camas a partir de la capacidad del dominio esquiable, aunque éste pueda ser evaluado de manera errónea, ya que al menos constituye un freno para la hiperurbanización de la montaña. Insiste en que la nieve es un recurso escaso y que Francia lo debe aprovechar al máximo, así como en el hecho de que la concentración en estaciones integradas evita la destrucción de todo el resto de los Alpes. Se desentiende del hecho de que la montaña se despueble, estimando que es imposible el evitar la



Estaciones de Invierno

emigración a corto plazo, incluso con las estaciones de invierno. Acaba su artículo testamento así: "He debido expresarme muy esquemáticamente. Pero estoy tranquilamente seguro de que la mayoría de los lectores me habrán comprendido; me dirijo, pues, a aquellos a los que yo hubiera podido sorprender; que se digan a sí mismos que yo también he tenido los mismos estados de ánimo, antes de que la fuerza de las cosas no me hubiera hecho más realista".

Por aquellas mismas fechas, CHAPPIS, que es no sólo un urbanista práctico sino además un profesional de alta formación metodológica, muchos años de experiencia, publicaba en la revista *Urbanisme*, núm. 116, un artículo titulado "Metodología del estudio de la planificación en montaña", que venía a sistematizar todas las críticas hechas anteriormente a las estaciones integradas y a la doctrina de MICHAUD a través de artículos, entrevistas, participaciones en coloquios, etc. Remitimos al lector a dicho artículo, sensible, profundo y un auténtico manual resumido de planificación. Pero a CHAPPIS han sucedido otros críticos.

En los últimos tres años las críticas que algunos teóricos franceses, especialmente QUINTRIE, señalan a la doctrina francesa de planificación y equipamiento de la montaña son las siguientes:

A) Es excesivamente restrictiva y dedicada al problema de las estaciones de esquí y de invierno y con vocación internacional, habiendo dado prioridad a las de rentabilidad fácil y rápida.

B) La Comisión Interministerial no ha pensado en situar la creación de estaciones de invierno en una perspectiva de ordenación y equipamiento del territorio nacional.

C) La Comisión no ha pensado en una auténtica política de estadios de nieve para la masa de las grandes ciudades francesas inmediatas a la nieve.

D) La política de estaciones de invierno se ha llevado sin una coordinación con la política de renovación rural y con la mejora del nivel de vida de los habitantes, ganaderos y agricultores, de la montaña francesa.

En nuestra opinión, y a la vista del informe del Gobierno francés sobre la montaña publicado en noviembre de 1974, podemos señalar que ahora los criterios han cambiado, aunque no se ve todavía una aplicación administrativa de los nuevos criterios basados en una consideración total de la montaña y en la necesidad imperiosa de aumento del nivel de vida de los montañeses, desarrollo de la ganadería, preservación del medio ambiente, etc.

No obstante, hay que señalar que a la vista de la real hipertrofia de la oferta de estaciones de invierno en Francia, el Gobierno francés ha suprimido todas las subvenciones y ayudas para la creación de estaciones de invierno desde hace ya casi dos años.

Todo lo anterior hace pensar que existe, pues, una variación en la política francesa de esta-

ciones de invierno y que la doctrina de la Comisión Interministerial en sus aspectos de estrategia de la nieve ha sido en parte superada por el cambio de criterios de alta política de ordenación del territorio.

5. ANALISIS DESCRIPTIVO DEL CONCEPTO DE FRENTE DE NIEVE Y «GRENOUILLERE»

Como hemos visto, la invención francesa de la estación integrada de esquí es inseparable a la invención del concepto de frente de nieve.

Ahora bien, los elementos, criterios y funciones componentes de un frente de nieve y de una "grenouillère" han ido apareciendo de manera pragmática. La propia necesidad de la instalación de los elementos para el buen funcionamiento de la estación ha ido determinando su localización, su aparición y su articulación con el resto de los elementos componentes de una estación de esquí integrada.

De nuestra observación sistemática de las estaciones integradas francesas, de la lectura de muy numerosos documentos dispersos, de nuestra experiencia en el análisis de la estructura urbana, ha resultado un listado tentativo de 74 elementos componentes y/o características y funciones que componen un frente de nieve y una "grenouillère" en una estación de esquí integrada de las llamadas de la tercera generación.

Se trata de un análisis estructural en su primera fase. Es decir, la enumeración de los elementos que componen la estructura, sin que se haya profundizado en las relaciones de todos los elementos entre sí y en sus consecuencias como condicionantes de la organización espacial de una estación.

En principio se acepta que la estación integrada es un elemento nuevo en la historia de la urbanización de la montaña y del urbanismo, y aquí intentamos una simple descripción analítica que pueda aportar algo a la teoría y práctica del urbanismo de montaña.

Ahora bien: en nuestra opinión no deberían hacerse nuevas estaciones de esquí en España, sino en espacios que no tuviesen otras posibilidades o vocaciones.

En caso de hacerse nuevas estaciones de esquí, deberían basarse en los núcleos rurales existentes. De no ser así, y de prevalecer la presión de los promotores por intentar estaciones integradas, consideramos imprescindible que al menos correspondan a un auténtico urbanismo y planeamiento de calidad, para lo cual los planificadores deberán partir de un conocimiento teórico y técnico de los elementos que componen una estación de esquí y, sobre todo, del diseño sistemático y minucioso del frente de nieve y de la "grenouillère" al que podrá incorporarse el resto de la estructura urbana.

Por medio de unos gráficos muy simplificados, hemos tratado de mostrar la articulación del frente de nieve y de la "grenouillère" con el resto de la estructura urbana, de la que forma parte el elemento "parking" siempre separado de las circulaciones de esquiadores y de

los peatones exteriores y peatones interiores. Así, pues, vemos posibilidades de una estructura lineal, lineal en peine, en raspa de pescado, en dedos de guante, noval, en "u", en círculos concéntricos. Se trata de una primera aproximación teórica a la investigación de algunos modelos de estructura urbana de estaciones de invierno en Francia. Esto en sí mismo es también una aproximación y una nueva aportación nuestra al tema. La opción por uno u otro modelo de estructura vendrá dada fundamentalmente por las características del área esquiable y de los emplazamientos o sitios geográficos posibles del conjunto urbano arquitectónico.

Esta investigación en tipos de estructura de estaciones de esquí no es, por supuesto, exhaustiva y caben numerosas estructuras totalmente nuevas o variaciones de las anteriores.

Hay que señalar que se ha jugado con cinco elementos principales:

- Masa de edificación.
- Áreas de aparcamiento.
- Circulaciones por galería interior.
- Frente de nieve.
- "Grenouillère" (o área de recepción de pista y arranques de medios mecánicos).

Todo ello basado en el principio de separación de circulaciones.

Veamos a continuación nuestra aportación al listado de criterios y funciones componentes del frente de nieve y de la "grenouillère" de una estación invernal y la exposición gráfica de varios modelos de estructuras urbanas de estaciones de esquí.

CRITERIOS Y FUNCIONES COMPONENTES DEL FRENTE DE NIEVE Y DE LA "GRENOUILLERE" DE UNA ESTACION INVERNAL

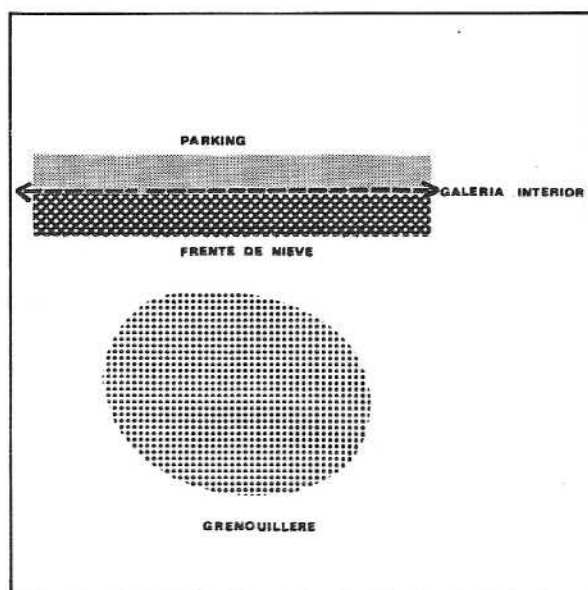
ELEMENTOS COMPONENTES Y/O CARACTERISTICAS Y FUNCIONES	OBJETIVO QUE SE PRETENDE
1. Utilización homogénea y difusa de las pistas.	Evitar concentraciones en los arranques de ciertos telearrastres.
2. Utilización homogénea y difusa del frente de nieve.	Evitar congestión de peatones y esquiadores en ciertos puntos.
3. Densidad limitada de ocupación de las pistas.	Optimizar confort y seguridad.
4. Densidad limitada de ocupación del frente de nieve (peatones y esquiadores).	Optimizar confort, seguridad y relaciones interpersonales.
5. Perfil de la "grenouillère" (orientación, pendiente).	Facilitar el aprendizaje a los esquiadores neófitos.
6. Rasante bien definida de los edificios con el frente de nieve y "grenouillères".	Evitar escalones y rampas incómodas para el esquiador.
7. Optimizar distancia entre el frente de nieve y el comienzo de las laderas esquiables.	Obtener "grenouillères" óptimas.
8. Ausencia de rocas peligrosas o barrancos o precipicios en las proximidades del frente de nieve.	Seguridad.
9. Calidad del suelo con nieve en "grenouillère".	Facilidad aprendizaje esquí.
10. Calidad del suelo sin nieve (prados).	Estética y habitabilidad verano.
11. Evitar peligros de avalanchas en el frente de nieve y corrimientos de tierras.	Seguridad.
12. Microclimas favorables para los esquiadores.	Confort.
13. Microclimas favorables para los paseantes.	Confort, solarium, paseo como espectáculo.
14. Microclimas favorables para las reuniones de las escuelas de esquí.	Confort y eficacia.
15. Máximo de horas de sol al año sobre la nieve.	Confort.
16. Temperaturas óptimas al sol.	Confort.
17. Escasa velocidad del tiempo.	Confort.
18. Ausencia de viento frecuente.	Confort.
19. Ausencia de peligro de ventiscas de nieve.	Confort.
20. Acumulación de la nieve en ciertos lugares y en otros no.	Economía en el paleado de nieve. Seguridad. Estética.
21. Ausencia de peligro de tormentas eléctricas.	Seguridad.
22. Ausencia de precipitaciones de aguanieve.	Confort.
23. Orientación sur del frente de nieve.	Confort. Vistas óptimas.
24. Morfología longitudinal (continuidad del frente de nieve).	Efecto de "boulevard".
25. Adaptación al paisaje, masas arbóreas.	Estética y ecología.



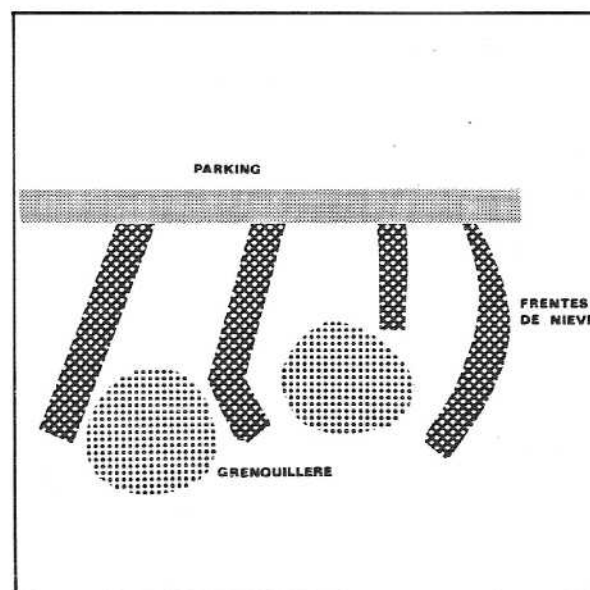
Estaciones de Invierno

ELEMENTOS COMPONENTES Y/O CARACTERÍSTICAS Y FUNCIONES	OBJETIVO QUE SE PRETENDE
26. Evitar contaminación por suciedad en la nieve en el frente de nieve y "grenouillère".	Estética. Higiene.
27. Perfecto servicio de limpieza del frente de nieve.	Estética. Higiene.
28. Ausencia molesta en el frente de nieve en verano.	Evitar mosquitos, perros abandonados, serpientes, alacranes.
29. Retirada y paleado de la nieve.	Mantenimiento perfecto.
30. Pisado de la nieve con máquinas.	Mantenimiento perfecto.
31. Tratamiento morfológico del paseo peatonal del frente de nieve con madera continua.	Efecto paseo. "Boulevard" de nieve.
32. Existencia de terrazas, cafés y restaurantes.	Servicio al sol.
33. Con unos soportales continuos acristalados o no según zonas.	Confort peatón no esquiador.
34. Incorporación de la piscina caliente pública y gratuita al paseo del frente de nieve.	Confort y relación social.
35. Incorporación de la pista de patinaje pública y gratuita al estadio de nieve.	Confort y relación social.
36. Incorporación visual del estadio de "slalom".	Incorporación del espectáculo.
37. Incorporación del estadio de saltos (visual).	Incorporación del espectáculo.
38. Incorporación de áreas de recreo infantil en nieve (colinas para trineos, muñecos de nieve y otros juegos).	Incorporación de lo lúdico.
39. Incorporación de las guarderías con acceso directo al frente de nieve.	Facilidades a los niños.
40. Equipamiento urbano adecuado a la alta montaña (hamacas con respaldo microclimatizado).	Confort.
41. Solariums especialmente estudiados.	Confort, sensualidad, helioterapia.
42. Suelos templados en el área de terrazas que hacen innecesario el paleado de la nieve.	Eficacia. Confort. Higiene.
43. Localización sedes de servicio a lo largo del frente de nieve. a) Escuela de esquí. b) Clínica. c) Servicio seguridad pistas. d) Club de deportes. e) Salidas de excursiones en "chenillettes" (pisa-nieves). f) Salida de excursiones en esquí. g) Centro de conmutación de transportes (doble, etcétera). h) Correos y telégrafos.	Racionalización de la gestión.
44. Ausencia de peligros para no esquiadores.	Seguridad.
45. Ausencia de telecabinas que pasen sobre terrazas y frente de nieve.	Seguridad.
46. Ausencia de peligros de nieve, hielo que cae de los tejados.	Seguridad.
47. Ausencia de ruidos de telesillas.	Confort.
48. Instalación de cortavientos en puntos adecuados.	Confort.
49. Áreas de banderas señalizando la meteorología.	Seguridad.
50. Áreas de cita para el comienzo de las clases de esquí por grados.	Equipamiento "grenouillère".
51. Cabinas de venta de "tickets".	Gestión racional servicios.
52. Bancos y asientos públicos.	Confort y relaciones sociópetas.
53. Paradas de trineos, taxi, etc.	Conmutación.
54. Puntos de cita ("meeting points").	Relaciones humanas.
55. Servicios higiénicos.	Higiene inmediata.

ELEMENTOS COMPONENTES Y/O CARACTERISTICAS Y FUNCIONES	OBJETIVO QUE SE PRETENDE
56. Papeleras. 57. Iluminación nocturna del paseo. 58. Instalación de megafonía estereofónica a lo largo del paseo y "grenouillère". 59. Adaptación para utilización nocturna de ciertas pistas cercanas al frente de nieve. 60. Oficina de objetos y personas perdidas.	Higiene inmediata. Escenografía. Información. Espectáculo. Exotismo. Racionalización de la gestión.
61. Paneles de información. 62. Areas sobre nieve reservadas a las escuelas de esquí (alejadas de pistas rápidas). 63. Prohibición de publicidad en toda la zona del frente de nieve. 64. Tratamiento del frente de nieve todo él con morfología arquitectónica propia. 65. Prohibición del uso del coche.	Racionalización de la gestión. Definición espacial de la "grenouillère". Defensa del consumidor. Identificación espacial, placer estético, centro simbólico. Separación de tráfico.
66. No posibilidad de visión del coche. 67. Continuidad del paseo peatonal a lo largo de todo el frente de nieve. 68. Continuidad de todo el itinerario de esquí paralelo al frente de nieve. 69. Eliminación de la posible claustrofobia en comedores interiores. 70. Ausencia de ruidos molestos de los remontes sobre las líneas del frente de nieve.	Confort y estética. Exotismo. Efecto "boulevard". Posibilidad de intercomunicación entre esquiadores y peatones. Evitar frente de nieve con galerías interiores. Confort.
71. Conexión integración del frente de nieve al resto de la estación urbana. a) Al aire libre. b) Por corredores climatizados. c) Por soportales. d) Por líneas de trineos. 72. Distancia óptima a los arranques de remontes mecánicos. 73. Conexión posible con los arranques de telesillas-teleféricos y telesquís con los esquís puestos en plano horizontal o suave pendiente. 74. Proporción perfecta entre tamaño de la estación, longitud del frente de nieve y dimensión de la "grenouillère", y cantidad y calidad de pistas.	Habitabilidad. Confort. Confort. Auténtico equilibrio en el diseño y confort de una estación de invierno.



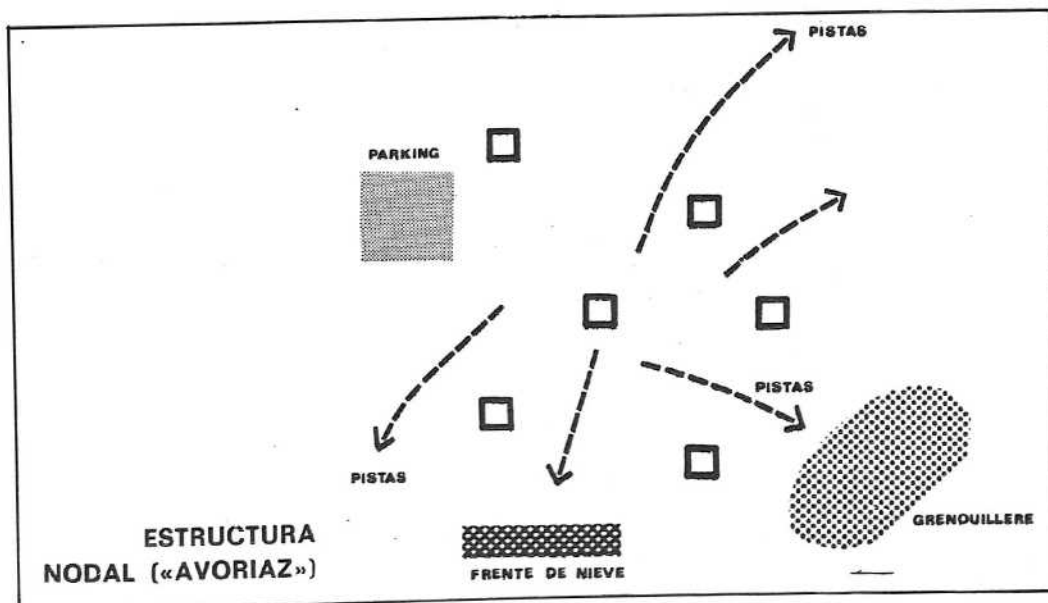
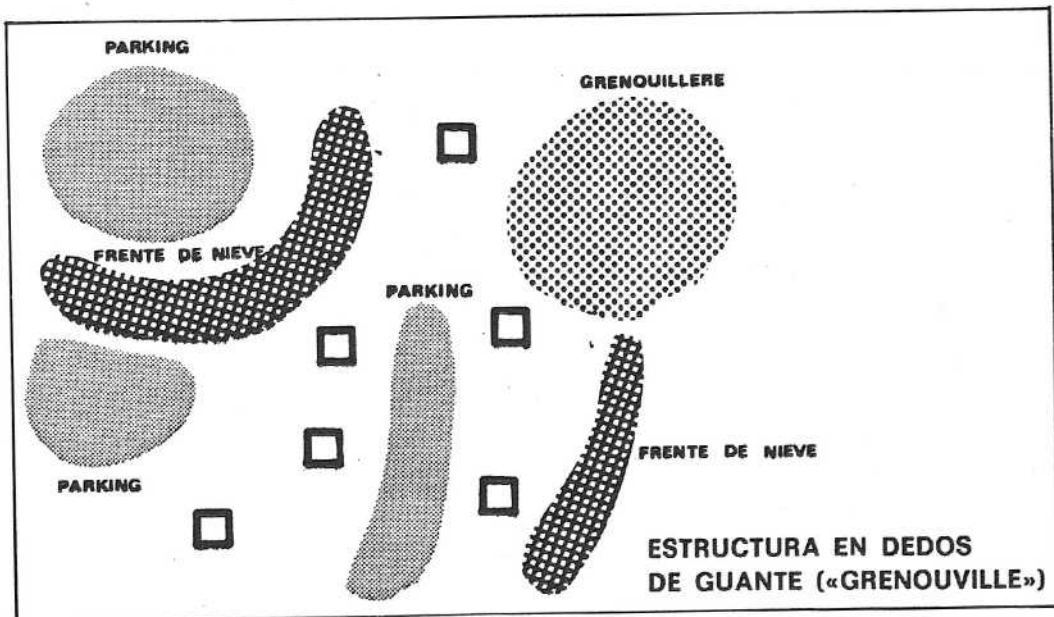
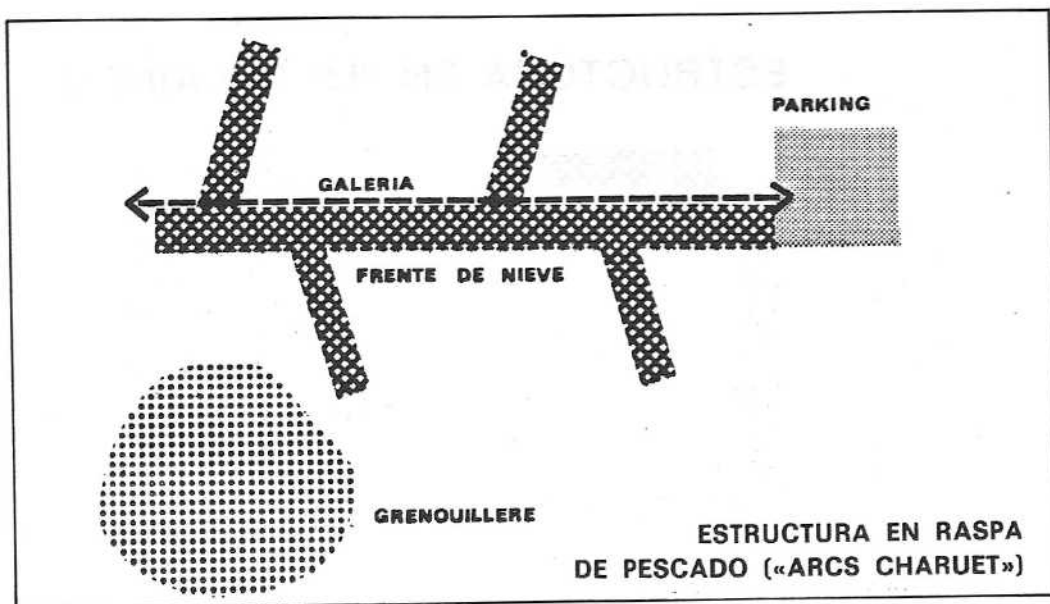
ESTRUCTURA LINEAL («LA PLAGNE»)



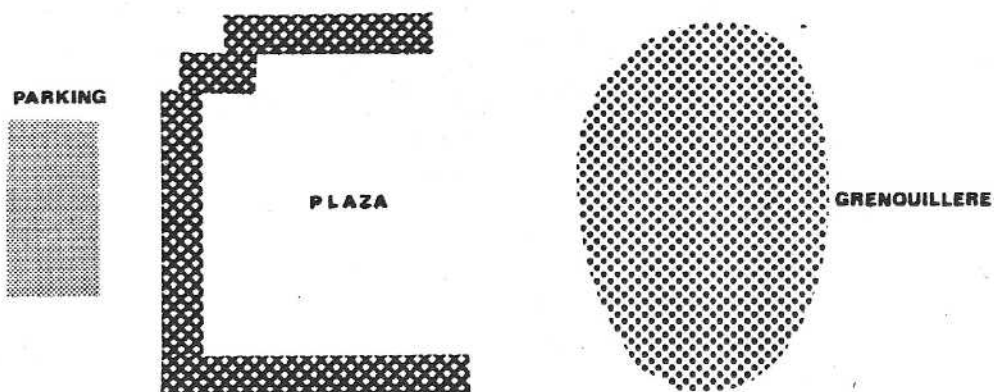
ESTRUCTURA LINEAL EN PEINE («LES ARCS»)



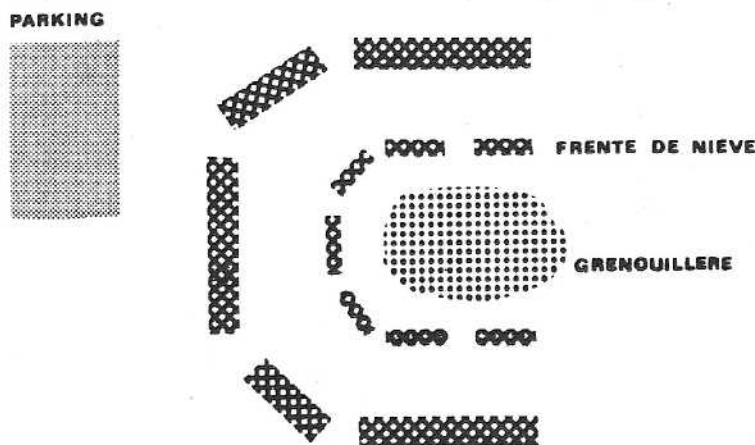
Estaciones
de
Invierno



ESTRUCTURA EN "U" ("FLAINE")



ESTRUCTURA EN CIRCULOS CONCENTRICOS EN CEBOLLA ("MENUIRES")



6. ¿HACIA LA CUARTA GENERACION DE ESTACIONES DE INVIERNO?

A finales de 1974, Francia disponía de unas 200 estaciones o centros de montaña, de las que unas 60 eran de clase internacional, otras, numerosas, estaban en obras. Las tendencias del esquí en Francia, tal vez por inercia de la situación anterior (a pesar de la crisis de energía), parecen continuar adelante. Ahora bien, hay una serie de aspectos críticos a manifestar en cuanto a la concepción de las estaciones y en cuanto a la concepción del esquí.

Señalaremos las críticas de algunos destacados autores franceses con respecto a la política francesa de los próximos 10 años, que parece que va a continuar en las grandes líneas de estaciones de alta altitud y alto "standing", des-

preocupándose del esquí barato, tal vez porque sea algo contradictorio en sí mismo.

Hay que señalar, por ejemplo, la opinión de QUINTRIE, que dice: "Las vacaciones de invierno van a conocer una mutación que debería modificar la política de ordenación y equipamiento de la montaña. En estos tiempos, los hombres quieren liberarse del trabajo rutinario, del "habitat" triste, para pasar sus días en un marco de vida agradable y anudar nuevas relaciones sociales, mientras se imaginan otras formas de expresión personal".

De nuevo LAURENT CHAPPIS, el urbanista de montaña inquieto y siempre insatisfecho, crítico de sí mismo y de la práctica francesa de las estaciones de esquí, vuelve a publicar en la revista *Urbanisme*, en el número 145 publicado en 1974, un pequeño artículo en el que hace a la vez balance y autoconfesión. El artículo se



Estaciones de Invierno

titula "La montagne, où en est-on?", y en él se refleja por un lado cierto reconocimiento de que sus críticas durante diez años han servido para poco y por otro lado expone sus puntos metodológicos en lo referente al urbanismo de montaña en 1974.

Dice así: "¿Dónde estamos al final de 1974? Todas las estaciones de la tercera generación continúan su desarrollo, es decir, su mercado inmobiliario. Todas o casi todas amplían su programa inicial. Nuevas estaciones satélites, cada vez a más alta altitud, están concebidas para una clientela cada vez de nivel financiero más alto".

"Nuevas estaciones son propuestas a los ayuntamientos de montaña interesados".

"Los técnicos del equipamiento y planificación de la montaña francesa aportan sus buenas palabras... y su doctrina, al extranjero".

"Paralelamente, yo he puesto en duda incansablemente mis ideas de origen, habida cuenta de las nuevas clientelas, de la técnica, de la toma de conciencia de los factores ecológicos y del medio ambiente, de la potencialidad real de los dominios esquiables, de la rentabilidad de ciertas inversiones".

"Yo realizo actualmente en Italia los primeros equipamientos de la cuarta generación de estaciones de invierno, es decir, una *planificación global de la montaña donde cada sitio, siguiendo su vocación, satisfará a una clientela que tiene sus propias exigencias*:

"*Zonas de ocio de nieve, sin inmuebles privativos*, en las que la clientela familiar o poco deportista, de paso, encontrará lo que busca: el sol, el panorama, la evasión, la relajación".

"*Zonas de estadios de nieve, sin inmuebles privativos*, en las que la clientela joven, deportista, encontrará lo que reclama; grandes desniveles, calidad de la nieve, variedad de pistas, servicios de recepción y acogida y de distracción".

"*Zonas de residencia para todas las categorías de clientela*, en las que la capacidad de cada dominio esquiable que le es asignada está en armonía con el potencial de alojamiento residencial. Estas zonas de residencia se integran en el marco natural y están concebidas para el alojamiento en todas las temporadas, no siendo el esquí sino uno de los factores de interés".

"*Zonas de esquí de masa*, para la clientela urbana de gran afluencia, pero sin pernoctar".

"*Zonas de esquí de "randonnée" (de recorrido en excursión)*, sin equipamiento de alojamiento y residencia".

"*Zonas de conservación integral del sitio*, para los contemplativos...".

"Por supuesto, esto que está bien resumido en términos globales no es tan riguroso sobre

el terreno: todo se interpenetra, se complementa, se revaloriza mutuamente".

"Ya no se trata, pues, de una estación, sino de una ordenación y equipamiento global del territorio, en el que se diseña una verdadera convergencia de intereses entre la economía rural y la economía turística".

"De hecho, la gran diferencia entre la tercera y la cuarta generación es que en ésta, en la que en Francia yo hubiera podido obtener 30.000 camas, no pido más que 5.000, y que recibo ayuda de la Administración, y que los promotores aceptan esta visión".

"Para concluir, el problema es simple, si se quieren plantear bien las cuestiones fundamentales: la montaña. ¿para quién?, ¿dónde?, ¿cómo? ¿Cuál es la demanda actual en toda su diversidad? ¿Cuál es su potencialidad?".

"¿Cuál será la demanda para los franceses y para los extranjeros en 1980 y en el año 2000? ¿Cuáles son las vocaciones de los diferentes macizos, zonas, sitios?".

"¿Cuáles son las "capacidades" de carga de un macizo, para el ganado, para la caza, para los cultivos, para los bosques, para el turismo de verano y de invierno?".

"¿En qué punto estamos en Francia en el equipamiento de la montaña?".

"¿Qué falta por hacer? ¿Se ha resuelto bien el problema?".

"¿Qué es lo que se hace en el extranjero? ¿Se está satisfecho de los resultados?".

"¿Tienen los mismos problemas que en Francia?".

"No es sino cuando se haya respondido a estas preguntas cuando se podrá realmente abordar y definir una política de la civilización del ocio, política en la que la montaña no será sino uno de los aspectos del problema".

Otros autores hablaban ya a finales de 1972 de una cierta crisis del mercado de la nieve francés, ya que había bajado la ocupación de las estaciones francesas. Igualmente se observaba una transformación del mercado del turismo de invierno, principalmente por la competencia del cercano turismo de sol (Islas Canarias, Mallorca), o del exotismo lejano (Tailandia, Méjico, Brasil y los asentamientos tropicales del Club Mediterráneo).

Veamos unas equivalencias monetarias en los dos tipos de excursiones competitivas, sol y exotismo contra estación de invierno. Veamos los ejempllos:

Una noche de nieve (alquiler) = tres noches de playa soleada.

Un día de remotes mecánicos + lecciones de esquí = tres días de navegación a vela.

Un equipo de esquiador (amortización en tres años) = Un equipo de pesca submarina + un equipo completo de submarinista.

Un aperitivo "nieve" (club nocturno) = dos aperitivos en playa soleada.

Ante el futuro, los principales defectos de las estaciones de invierno francesas en cuanto a la prospección de clientela extranjera son:

- Escasas camas hoteleras.
- Insuficientes estudios en alquiler.
- Sistema de reservas artesanal y complicado.
- Insuficiencia de animación y de personal políglota.
- Desastroso sistema organizativo de conexión entre aeropuerto y estaciones de invierno.

Otro problema digno de señalar en los últimos años es la crisis de venta inmobiliaria en estaciones de invierno, no sólo por exceso de oferta, sino porque los clientes potenciales ya han comprado y el mercado francés está bastante agotado.

La adquisición de apartamentos-estudios en estaciones de invierno lleva consigo unas enormes cargas fiscales, patentes, impuesto sobre la renta, así como costos de copropiedad, gestión de la agencia de alquileres, mantenimiento y gastos generales, lo que lleva a la casi imposibilidad de obtener más del 3 por 100 de rentabilidad anual en una inversión inmobiliaria en una estación francesa.

Igualmente, los altos precios de la hostelería, los alquileres en las estaciones de invierno francesas, similares y superiores en ciertos casos a las suizas, hacen muy difícil la organización masiva de turismo "charter" en Francia, por lo que la crisis de la tercera generación de estaciones de invierno dura ya desde el año 1970.

Todas estas circunstancias se han producido en gran parte debido a que los promotores de montaña de la tercera generación de estaciones de invierno eran insuficientemente poderosos en los aspectos económicos y financieros como para poder dar prioridad a la animación y a los hoteles y apartamentos de alquiler sobre la operación inmobiliaria. Como debían obtener ingresos inmediatos, se veían obligados a la venta de apartamentos que después dificultan el funcionamiento de la estación, ya que sus propietarios en muchos casos no los ponen en alquiler, por lo que bloquean los beneficios derivados de la utilización de la estación (remontes, comercio, servicios en general).

Reproducimos a continuación la opinión de DRAPIER sobre el futuro de las estaciones de invierno de la cuarta generación:

"El objetivo en estos momentos es pasar de la tercera a la cuarta generación de estaciones de invierno. No solamente en la estación integrada, no solamente en la estación de camas convencionales y homogeneizadas, sino también en estación animada, polivalente, que marca, superándola, la vuelta a las estaciones de la primera generación, en las que la característica acogedora, el carácter y el modo de vida son muy apreciados".

"Estas futuras estaciones, con camas homogeneizadas, tendrán sobre las de la tercera ge-

neración la ventaja de asegurar una clientela mucho más numerosa, los diversos comercios y servicios de la estación serán evidentemente más rentables, lo mismo que sucederá con los remontes mecánicos".

"Es incluso posible prever una disminución del precio de la estancia media. Estas estaciones dan la impresión de poder ser más "rentables" que las precedentes, pero necesitarán, por el contrario, una inmovilización de capital mucho más importante; los promotores no podrán, en esta cuarta generación, autofinanciar una parte de la operación a través de la venta inmobiliaria a medida que se vaya construyendo, ya que el alquiler de apartamentos y la gestión de los hoteles serán la regla que dé vida a la ocupación plena de la estación, y tanto en los apartamentos como en los hoteles el promotor será a la vez propietario y gestor".

"Mientras que las estaciones de la tercera generación eran la obra de empresarios pioneros, típicos de una forma y tradición de capitalismo pasado, las estaciones de la cuarta generación serán la obra del gran capital, y es precisamente para responder a las necesidades de éste por lo que las bases doctrinales de la nieve han cambiado".

"Se tratará de estaciones de invierno en las que los promotores continuarán de propietarios sin vender apartamentos ni hoteles y vendiendo por el contrario estancias con "forfait" completo. Es probable que los grandes grupos financieros, para incrementar su monopolio y aumentar sus beneficios, buscarán progresivamente una clientela extraída de las clases menos favorecidas y emprenderán la creación de estaciones en sitios menos prestigiosos. La era de las estaciones integradas habrá sido una etapa que habrá preparado la era de la explotación industrial de la nieve, que será la de mañana".

7. CRITICA AL ESQUI ALPINO DE DESCENSO COMO DEPORTE

PRADIEL señala que se trata de un tipo de actividad que tiene las características de:

- un deporte individual
- un deporte difícil y peligroso
- un deporte caro
- un deporte que se practica en condiciones a menudo poco agradables (frío, tormentas, niebla).

"Algunos han podido decir que se trata de una actividad de masoquistas. Para explicar la obsesión por el esquí, se pueden señalar dos hechos:

A) Por un lado, se ha constatado a menudo que el comportamiento del esquiador alpino presenta muchas analogías con el del automovilista: sentimiento de potencia, agresividad, que da una sensación de desahogo.



Estaciones de Invierno

B) De otra parte, a través del esquí son canalizadas las respuestas a deseos múltiples de los individuos: aire puro, espacios libres, paisajes insólitos, vuelta a la naturaleza, etc. Se puede decir que sobre el esquí se han cristalizado diversas necesidades que hubieran podido ser satisfechas a través del desarrollo de otras actividades".

Hay que señalar, pues, que el desarrollo de la montaña y de los montañeses que se ha basado únicamente en el esquí lo ha sido por ser esta actividad más rentable y característica de la sociedad de consumo de muchos objetos, de mucha energía. Se ha desarrollado en posición ventajosa con respecto al montañismo, alpinismo, excursionismo a pie, vela, etc.

Ahora bien, si se desecha el esquí como medio de desarrollo de la montaña, hay que buscar actividades sustitutivas que ofrecer a los montañeses con el fin de mantenerlos en un nivel de actividad y de vida equivalente al del resto del país.

Las estaciones de invierno como factorías

"Señala BRUNO COGNAT en *La Montagne Colonisée*, Editions du Cerf, París, 1973: "A fuerza de equipamientos cada vez más perfeccionados, de pistas cada vez más cuidadas, de remontes mecánicos cada vez más confortables, el aburrimiento invade las estaciones como ha invadido las ciudades. El tamaño de las estaciones las convierte en zonas concentracionarias. Las pistas de esquí se han convertido en "prados para rebaños de turistas" como señala PIERRE PREAU. El turista ya no es sino un consumidor. Las estaciones son hoy zonas industriales en las que se explota una riqueza natural: la nieve. Son establecimientos funcionales demasiado especializados, de los que el esquiador se aleja lo más rápidamente posible una vez que ha satisfecho su necesidad de velocidad, de desnivelación o de tostado; los turistas de invierno abandonan la estación en cuanto la nieve escasea o el tiempo es mediano, como los obreros se apresuran a dejar la fábrica cuando ha terminado su trabajo".

"No hay ninguna vida colectiva en las estaciones modernas. Los contactos humanos son a menudo escasos. Cada uno se mete en su casa una vez que su jornada de esquí ha terminado..."

8. LA REACCION NEUROTICA DEL ESQUIADOR DE DESCENSO ANTE LA NIEVE

Los esquiadores de descenso de los años 60 y 70 son seres que bajo la excusa de buscar la naturaleza trasladan a la alta montaña todas sus frustraciones urbanas y su incapacidad del placer sosegado inherente a la vida del joven ejecutivo de la sociedad industrial avanzada.

Son personas de 20 a 45 años, alto nivel de renta, alto nivel de educación, alto nivel de consumo, exponentes del tecnoburócrata de la sociedad de consumo dirigido.

Las pistas de esquí no son la naturaleza y no se atreven a adentrarse en ésta en soledad. Las pistas de esquí les permite la muchedumbre.

El esquiador es un ser guiado por la obsesión de la velocidad y la misma neurosis del volante del automóvil se produce ante los bastones de los esquís (los grandes campeones de esquí suelen ser también grandes automovilistas —KILLY—). La ambición del esquiador, su modo competitivo, va acompañado de la búsqueda del peligro y el riesgo, lo que reproduce el miedo como placer: peligros en los telesillas, peligros de tormentas de nieve y frío, avalanchas, precipitaciones, caídas, roturas de piernas, etc. Esta relación masoquista con su propio cuerpo se traduce por la feliz sonrisa del esquiador que transportado en camilla hacia la mesa de operaciones ha conseguido la pierna rota, comprobación infalible de su audacia. El esquiador es un ser individualista, anónimo hasta que va a recoger el trofeo, protegido por la escafandra (como el automovilista protegido por el automóvil).

ni excentrique, ni farfelue: pratique



El esquí se aprende pagando, con un profesor que enseña y un alumno que aprende con prisas para amortizar. Es un deporte para gente culta que ya no sabe aprender sin profesor (de un amigo, observando, o practicando simplemente).

El esquiador es un obseso del tiempo y de la prisa: correr cada vez más como en la cadena de montaje, como los ordenadores de la empresa.

Una estación de esquí con sus remontes mecánicos funciona como los transportes públicos de una ciudad: colas, "tickets", pagos. Se traslada toda la neurosis de la movilidad urbana. Como los "tickets" se pagan para una estación determinada, el esquiador se obsesiona por la amortización rentable del precio pagado por el "ticket", por lo que deberá usarlo hasta quedarse exhausto.

La montaña se convierte en pistas niveladas encarriladas, auténticas autopistas de la nieve



Estaciones de Invierno

con unos 40 metros de anchura, fuera de las cuales el seguro de accidente no le cubre.

Los más ricos suben a las cumbres en helicópteros y avionetas. El esquiador es directo heredero del espíritu prometeico. Hombre del sector cuaternario (trabajador del servicio de los servicios) (médicos, ingenieros, publicistas, altos cuadros de empresa), se comporta siguiendo la lógica darwinista —supervivencia de los más fuertes en un medio hostil— (teoría del desafío de TOYNBEE). Porque la alta montaña por encima de los 1.000 metros es insana, por encima de los 1.800 metros es peligrosa para el corazón, por encima de los 2.500 metros es inhabitable para animales y plantas. El esquiador ejecutivo ejecutado se distingue de los demás por utilizar recursos escasos: la nieve, y por despilarrar la energía (piscinas de agua caliente, telecabinas, calefacción para ducha contra temperaturas de menos 25 grados, apisonado de pistas, etc.).

Finalmente, el esquiador prefigura, al igual que el cosmonauta dentro de su escafandra, un ser que para divertirse o para trabajar necesita objetos cada vez más caros, más peligrosos, que lo convierten en alguien menos autónomo y más vulnerable (el esquiador con sus botas es incapaz de andar). Casco para protección de la cabeza, gafas de sol para protección de los ojos, cremas en los labios y en la piel contra los rayos solares, botas adaptadas al esquí y al pie que impiden andar, bastones y esquís hechos sólo para bajar vestidos de carísimos materiales sintéticos... Este es el atuendo del solitario obseso por el deslizamiento en el infantil tobogán blanco y frío.

9. EL FUTURO DESEABLE: DESDE LAS ESTACIONES DE ESQUI HACIA UNA GESTION INTEGRADA DE LA MONTAÑA (SOCIAL, ECOLOGICA, ECONOMICA, ETC.)

Vamos a señalar algunos aspectos nuevos de aproximación a los criterios de creación de estaciones de montaña.

Dice PIERRE PREAU en la revista *Urbanisme*, número 116 de 1970: "El turismo de masas desarrollado por los deportes de invierno con sus concentraciones de visitantes, de remontes mecánicos, con sus formas de alojamiento agrupadas, sus importantes vías de acceso, da nacimiento a un espacio industrializado, que se impone a todas las formas desarrolladas anteriormente, que las rechaza y desecha como si se tratase de "ghettos" o de terrenos abandonados".

"Es evidente que la relación entre los expertos turísticos o los diversos factores del turismo y el espacio plantea problemas de univocidad, ya que cada uno tiene un tratamiento especial del paisaje, del que aíslan los elementos que le interesan (el agricultor, el ganadero, el promotor de esquí, etc.)."

Desde la brutalidad del ingeniero y doctrinario de las estaciones de montaña, Mr. MICHAUD, que señala que para hacer una estación de esquí hay que vaciar el espacio, eliminar a la población y a los propietarios primero, hasta la tesis de los conservadores de la naturaleza y de la cultura de montaña que se oponen a todo tipo de invasión del espacio por estaciones de esquí industrializado, se plantean fórmulas intermedias de previsión de un tipo de turismo de montaña difuso y adaptado al medio, y en cualquier caso se plantea la necesidad futura de la realización de estaciones de invierno en armonía con los intereses y el espacio dominado y apropiado por los montañeses.

Una auténtica ordenación y equipamiento de la montaña debería hacer pasar los intereses económicos y financieros a segundo lugar, dando prioridad al desarrollo de un criterio de ordenamiento del territorio y conservación del paisaje de acuerdo con los intereses de los residentes montañeses.

Veamos según T. QUINTRIE, simplemente enunciados, algunos criterios que pueden estar en la base de la planificación y equipamiento de la montaña francesa en el futuro:

1. Planificación teniendo en cuenta los pies forzados ecológicos, es decir, evitar una desnaturalización de los sitios de montaña y una desnaturalización del turismo en sí mismo.
2. Un tratamiento adecuado de la media montaña para evitar que se desertifique.
3. Renovar los pueblos de montaña en que había una cierta tradición de esquí y hostelería.
4. Creación de espacios específicos para recepción de esquiadores de fin de semana.
5. Plantear alternativas de cambio a la existencia de los montañeses, mejora de su vida presente y de la imagen de su vida futura.
6. Creación de una formación profesional mejor adaptada a las situaciones individuales de los montañeses.
7. Definición de una verdadera política de animación en el medio montañés.
8. Defensa jurídica y económica de los bienes comunales, de los propios y privados de los montañeses contra la agresión de inversores exteriores.
9. Nuevos planteamientos del lanzamiento de las estaciones de invierno que no estén basados sólo en criterios deportivos, sino en aspectos más globales (paisajismo, tiempo y espacios libres, ausencia de privatización de la montaña, equilibrio ecológico, reposo, contemplación, la montaña como salud pública).
10. Evitar el transportar a la montaña los mismos criterios de modo de vida del medio urbano.
11. Tratar de realizar la armonía entre los equipamientos de los sitios montañeses y el tipo de vida que pretenden servir.
12. Creación de una relación armoniosa entre los equipamientos turísticos y el "habitat" permanente.