

# La Aventura del Esquí Alpino. Turismo y deporte (y II)

Desde la Segunda Guerra Mundial  
hasta nuestros días.

**Justo Fernández-Trapa de Isasi\***  
**Luis Antonio Fernández Gárate\***  
**Teresa Fernández-Trapa de Isasi\*\***

El comienzo de la Segunda Guerra Mundial cierra la primera gran etapa en el desarrollo del esquí como fenómeno turístico y deportivo.

En la segunda mitad del siglo XIX, la conjunción de intereses entre hoteleros, principalmente suizos, deseosos de rentabilizar la explotación de sus prestigiosas instalaciones en los Alpes, hasta entonces con una ocupación casi exclusivamente estival, unida a la actividad de emprendedoras organizaciones inglesas de viajes, como la creada por Henry Lunn, fomentó el nacimiento de una nueva corriente turística, las vacaciones de invierno en los Alpes, en la que no fueron ajenos los intereses de las más importantes compañías de ferrocarriles del continente, en aquella época privadas y en lucha por su rentabilidad.

Los principales entretenimientos de estas vacaciones, entre los que inicialmente el esquí, importado de Noruega, no era el más importante, precisaban ineludiblemente de la permanencia de la nieve en el entorno inmediato de las poblaciones existentes y sus hoteles, lo cual limitó geográficamente los lugares de vacaciones invernales al arco septentrional alpino comprendido entre la Alta Saboya francesa, Megève y Chamonix, Suiza y finalmente el Tirol.

Mayores facilidades de acceso principalmente ferroviario y un prestigioso nivel de calidad en los servicios hoteleros canalizaron desde un principio las más importantes corrientes turísticas alpinas, esencialmente inglesas, hacia Suiza y Chamonix. Las poblaciones originales sufrieron un continuo y prolongado proceso de inmersión en las corrientes turísticas, primero de verano y después de invierno-verano que fueron transformando su imagen de un modo no traumático. La arquitectura de los grandes hoteles poco tenía que ver con la tradicional del lugar, pues generalmente se emplearon los mismos modelos que en las grandes capitales europeas con superficiales detalles «de montaña»; en todo caso se trataba de construcciones de gran calidad que definían el estatus social de sus huéspedes y la categoría de la población en la que se integraron.

Tras la Primera Guerra Mundial, inmersas en los profundos cambios de costumbres que se producen en la sociedad europea, dieron su fruto las intuiciones de Sir Arnold Lunn sobre las perspectivas turísticas y

\* Arquitecto.  
\*\* Interiorista y  
Relaciones Públicas.

deportivas del esquí practicado en una modalidad específicamente alpina. Para ello fue preciso que a su perseverancia en la conversión de esta actividad en un auténtico deporte, mediante la elaboración de unas reglas de competición y las duras gestiones para lograr su reconocimiento por la Federación, pese a la oposición escandinava, se uniese el logro de un auténtico método de enseñanza que hiciese accesible las maravillas del esquí a un amplio abanico de aficionados. Esta meta fue alcanzada con notable éxito por Hannes Schneider basándose en anteriores investigaciones. La confluencia de ideas entre Hannes Schneider y Arnold Lunn, a la que se añadió su amistad personal, se materializaron en la organización de las pruebas Arlberg-Kandahar celebradas por primera vez en marzo de 1928 en St. Anton am Arlberg, fecha que señalaba la mayoría de edad internacional del esquí alpino.

La escuela y método del Arlberg fueron el detonante de una amplia difusión del esquí alpino y ocasionaron, además, la extensión de la demanda turística invernal inglesa y de otros países hacia el Tirol austriaco, limitado hasta entonces a un turismo casi exclusivamente germánico, entre otras causas por la tardía fecha de construcción, 1884, del ferrocarril que a través del túnel del Arlberg conectó el Tirol con Suiza. Las nuevas corrientes turísticas hacia el Tirol cobraron mayor importancia cuando Hitler en mayo de 1933 impuso una importante tasa de Mil marcos «Tausend-Mark-Sperre» a los alemanes que viajasen al extranjero, lo que provocó una importante disminución de la tradicional clientela turística del Tirol.

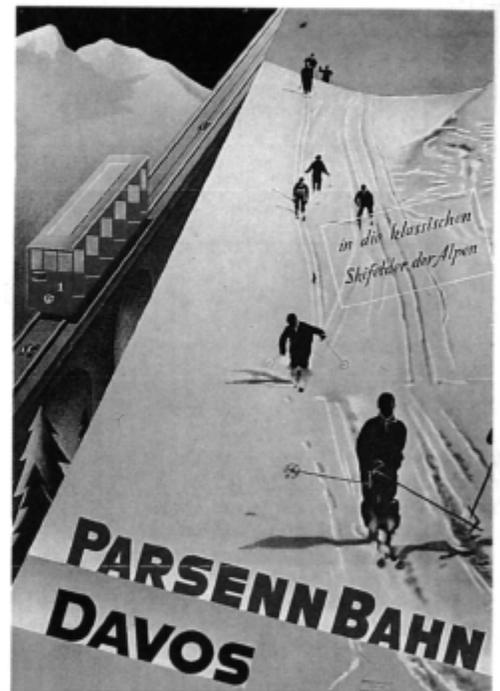
El fenómeno turístico no produjo alteraciones notables en el carácter de las poblaciones tirolesas. Los turistas invernales, en su mayor parte atraídos por el esquí alpino, no precisaban de la amplia y sofisticada variedad de dotaciones que había atraído a los Alpes Suizos a la aristocracia inglesa del XIX. La peculiar idiosincrasia de los tiroleses, acostumbrados a alojar huéspedes en sus propias casas, les permitía hacer frente a esta demanda turística sin efectuar grandes inversiones y sin renunciar, al menos totalmente, a su tradicional economía agrícola y ganadera, todo ello dentro de un marco familiar y acogedor «gemütlich» muy apreciado por los turistas.

En los años treinta las vacaciones de invierno adquieren en determinados lugares de los Alpes rango de temporada turística gracias al protagonismo y seducción que ejerce el esquí alpino, equilibrando y superando la importancia de las tradicionales vacaciones de verano en montaña. El año 1936 la clientela invernal de St. Anton am Arlberg supuso ya el 70% de la total.

Era normal en esta época la práctica del esquí alpino sin la utilización de medios de remonte, pero el saludable ejercicio de ascender con esquíes por las nevadas laderas constreñía su disfrute a esforzados deportistas y en todo caso limitaba enormemente las posibilidades de descenso, objeto fundamental de este deporte conocido por los ingleses como «Downhill Ski». Rápidamente los lugares que disponían de medios capaces de remontar a los esquiadores a cotas elevadas se convirtieron en los principales polos de atracción. Suiza aventajaba notoriamente al resto de los países alpinos por su red de ferrocarriles de montaña de «cremallera» construidos en la segunda mitad del XIX para el disfrute de los turistas veraniegos. Las Compañías ferroviarias encontraron por

este motivo una clientela invernal y una mayor rentabilidad que aplicaron inteligentemente a mejorar el servicio procediendo a la electrificación de las líneas, entre estos lugares podemos citar Wengen, Mürren, Grindelwald y Zermatt en Suiza y St. Gervais-Chamonix con el Col de Voza en Francia.

Las localidades turísticas que ya gozaban de prestigio internacional como centros de vacaciones invernales pero que no disponían de los adecuados medios de remonte, no dudaron en realizar cuantiosas inversiones para equiparse con funiculares o teleféricos diseñados para un servicio turístico de invierno-verano, entre ellas Davos y St. Moritz en Suiza, Kitzbühel y St. Anton en el Tirol austriaco. Megève en Francia, con el respaldo de la familia Rothschild se equipaba con dos teleféricos cuya finalidad prioritaria era la práctica del esquí. A partir de 1936 comenzaron a aparecer rudimentarios telearrastres auxiliares en las pendientes próximas a los grandes medios de remonte.



*Cartel de los años 30 resaltando como argumento turístico de primera magnitud la existencia del funicular de la Parsenn en Davos.*

El poderoso atractivo del esquí alpino da lugar a que en la década de los treinta se inicie un nuevo planteamiento de su función turística, ya no se trata de un complemento sino que comienza a ser el protagonista del turismo invernal. Las pistas de esquí aparecen progresivamente no como la consecuencia de la existencia de remontes mecánicos sino como la justificación de su construcción.

Se inicia el equipamiento con costosos medios de remonte de lugares poco conocidos o escasamente importantes como centros de vacaciones, carentes de buenas comunicaciones, en virtud de su extraordinaria aptitud para la práctica del esquí, vislumbrada por emprendedores empresarios como Jacques Moufflier en Val d'Isère, o por aristócratas mecenas como los Condes Lora Totino y Ribetti en Breuil-Cer-



*Breuil en 1935. La apertura al tráfico rodado del camino que enlazaba Valtournanche con Breuil marcará el comienzo del desarrollo de la nueva Estación de Cervinia. En la actualidad el extenso campo de nieve inferior al Hotel Giomein, a media ladera, se encuentra ocupado por un aglomerado anárquico de edificaciones.*

vinia. Estas poblaciones conocerán una vez finalizada la Segunda Guerra Mundial un espectacular desarrollo que alterará profundamente su carácter.

La empresa automovilística FIAT emprende en Sestriere un planteamiento radical y absolutamente revolucionario, concebido personalmente por su máximo gestor el senador Agnelli, con una finalidad social, a comienzos de los años treinta. Se prescindió de la existencia de población alguna, tomando como punto de partida un lugar con condiciones ideales para la práctica masiva del esquí alpino, relieves, orientaciones, desniveles, y naturalmente existencia de nieve garantizada con una altitud de 2.050 mts. en la base de las pistas, notablemente superior a las estaciones existentes en la época. Sobre este emplazamiento se proyectó y construyó de un modo unitario y coherente un conjunto residencial estrechamente vinculado al sistema de remontes, que ya en 1936 disponía de tres teleféricos con una capacidad notablemente superior a la de las famosas estaciones ya en boga. Agnelli trasplantó a la nieve los planteamientos de racionalidad y eficacia que aplicaba a la cadena de producción de la FIAT. Como buen empresario de automóviles confiaba plenamente en el futuro del transporte de masas vinculado al uso del automóvil, por lo que no concedió gran importancia al distanciamiento entre el lugar y la red ferroviaria. Además, pese al planteamiento tan claramente polarizado hacia el esquí, la estación de Sestriere organizó desde el principio, aunque de un modo se-

cundario, la temporada veraniega con alicientes como Campeonatos internacionales de Golf en el campo más elevado de Europa.

### LA AVENTURA DEL ESQUI EN AMERICA

Mientras tanto en los Estados Unidos, tras un proceso diferente, reflejo de la evolución del esquí en Europa, se inaugura en 1936 una nueva estación completamente equipada, creada en un lugar inexplorado: se trata de Sun Valley (Idaho). Como en tantos otros campos, posteriormente, superada la Segunda Guerra Mundial, se producirán algunos avances en Europa como eco del proceso americano.

El nacimiento del esquí en Norteamérica durante el siglo XIX fue una consecuencia de la emigración de escandinavos que construyeron y utilizaron esquíes por todas partes donde les fue necesario, compitiendo ventajosamente, gracias a ello, en las prospecciones invernales de oro y otros metales preciosos que a partir de la «fiebre» de 1848 se desarrollaron en los Estados del Oeste de la Unión: California, Nevada, Idaho, Wyoming y Colorado principalmente.

El esquí quedó incorporado a la leyenda del «Far West» gracias a un personaje popularmente conocido como «Snow-Shoe Thomson». Se trataba del noruego nacido en 1827, Jon Thoresen Rue que adoptó una vez emigrado a América el nombre de John A. Thomson. La hazaña de este hombre consistió en suscribir un contrato que le obligaba a asegurar el servicio postal una vez a la semana durante todo el invierno entre la localidad de Placerville en la vertiente occidental de Sierra Nevada y Carson City en Nevada, distantes 150 Kms. por intrincados caminos a través de la sierra; el titánico esfuerzo quedaba compensado con un sueldo de 200 dólares al mes, nada despreciable en la época, a pesar de lo cual no hubo competidores que se atreviesen a suscribir tan interesante contrato.

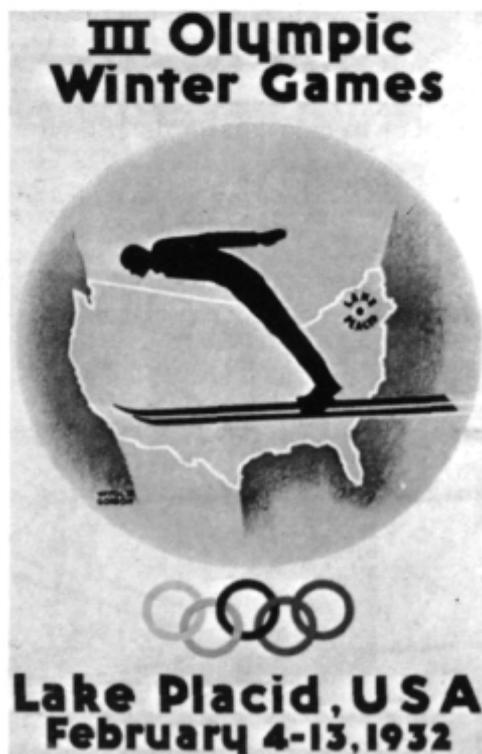
«Snow-Shoe» construyó un par de rudimentarios esquíes de casi tres metros de largo y a partir de 1856 transportaba semanalmente un saco



*Sello americano en recuerdo de John A. Thomson, «Snow-Shoe».*

de unos cincuenta kilos. Cuando la nieve estaba excesivamente blanda dormía durante el día y viajaba por la noche, una vez helada facilitaba mejor el deslizamiento de sus esquís. Durante trece años llevó a cabo este servicio hasta que la construcción del ferrocarril hizo innecesario su esfuerzo. Retirado, reclamó su deuda, unos 6.000 dólares, pero finalmente tras muchas divagaciones, el Congreso se contentó con enviarle una carta de agradecimiento. Profundamente deprimido murió el 15 de mayo de 1876.

En el año 1932 se celebraron en Lake Placid, localidad situada al Norte del Estado de Nueva York, los III Juegos Olímpicos de Invierno, no incluyéndose en su programa ninguna prueba de esquí alpino. La celebración en este lugar, fuera del contexto eminentemente europeo de los deportes invernales en aquella época, fue un logro del activo comité presidido por el entonces gobernador del Estado y posterior histórico presidente, Franklin Delano Roosevelt que pugnó frente a la candidatura, inicialmente más favorable, del Lago Tahoe en California, y frente a otras candidaturas europeas, reclamando la preferencia USA para la celebración de estos Juegos de Invierno como consecuencia reglamentaria de la adjudicación a la ciudad de Los Angeles de los VIII Juegos Olímpicos. La pequeña población de Lake Placid no estaba preparada para la celebración de un acontecimiento de esta magnitud, siendo el Estado quien invirtió una cantidad superior al millón de dólares para poder realizar las necesarias instalaciones, en plena época de la «Depresión». El clima frío del lugar aseguraba la innivación pese a su escasa altitud, 500 mts. Sin embargo, precisamente ese año de 1932, a causa de una climatología muy irregular que más tarde se repetiría en las fechas programadas para los Juegos de 1980, Lake Placid no disponía de la nieve imprescindible para la celebración de las



*Cartel de los III Juegos Olímpicos de Invierno de 1932 en Lake Placid. Aún el esquí alpino no entraba en liza.*

pruebas nórdicas. Tuvo que traerse en trenes desde el vecino país canadiense.

El esquí como fenómeno turístico comienza en USA como una resonancia del desarrollo que experimenta el esquí alpino en Europa durante los años treinta. Uno de los primeros focos de atracción de los esquiadores americanos fue el lugar denominado Alta, en Utah, muy próximo a Salt Lake City. La excepcional calidad de la «nieve polvo» que aquí se encuentra además de un relieve de tipo alpino, convirtieron a Alta en una de las principales estaciones de esquí anteriores a la Segunda Guerra Mundial, decaendo posteriormente su importancia. Por esta época, en 1936, Aspen, en Colorado, se equipaba con un pequeño telearrastre, sin que nadie sospechase el esplendor que iba a alcanzar más tarde.

### **El impulso de la Unión Pacific**

1935: W. Averell Harriman, Director Gerente del ferrocarril de la Unión Pacific, seducido por la eclosión del esquí en los Alpes y en un esfuerzo por reactivar los negocios de la empresa, cuya clientela mermaba progresivamente por la difusión del empleo del automóvil, comisiona a un experto austriaco, el conde Félix Schaffgotsch, la búsqueda de un emplazamiento para un nuevo centro de deportes de invierno que superase todo lo conocido hasta el momento. Tras múltiples pesquisas, Schaffgotsch vislumbró un valle al Norte de un remoto lugar de Idaho denominado Ketchum, donde había un poblado minero casi abandonado. Preguntó a los guardas forestales... Había mucha nieve, el clima era benigno y algunas zonas de las montañas estaban libres de bosque. El austriaco quedó impresionado: éste sería el lugar. Habló con Harriman y la decisión no se hizo esperar, la Union Pacific invirtió unos tres millones de dólares, cifra muy importante en aquella época, en la aventura de crear una estación de esquí nueva, «hecha a medida», completa: alojamientos, escuela austriaca de esquí trasplantada directamente del Arlberg y una revolución en cuanto a remontes mecánicos. El primer telesilla... diseñado por un almacenista de plátanos que empleó para transportar esquiadores los mismos principios con los que transportaba grandes racimos.

El 21 de diciembre de 1936 se inauguraba la estación con las 220 habitaciones del albergue «Lodge» llenas de periodistas e invitados. Trineos ricamente adornados preparados para la ocasión descansaban sobre... el césped. ¡No había nieve! Afortunadamente, tres días después nevaba copiosamente.

Antes de 1938 la aventura iniciada por Harriman había comenzado a dar dinero. La dificultad de acceso, excepto por ferrocarril, en una época en que los americanos iniciaban la era del automóvil y la autopista, no constituyó un obstáculo insalvable para el éxito de la estación pues el astuto Harriman consiguió la presencia en el lugar de los más conocidos actores de Hollywood y la estación sirvió de fondo a varias películas de finales de los treinta. Pronto aparecieron miembros de reconocidas familias... una conocida rica heredera era fotografiada en brazos del director de la escuela de esquí y, entre otras cosas, chicas en elegantes trajes de baño lanzaban bolas de nieve al borde de vaporo-

sas piscinas de agua caliente... Toda esta labor publicitaria y de «marketing», no habitual por entonces en Europa, dió sus frutos convirtiendo a Sun Valley en la estación de esquí más notable de los Estados Unidos de América hasta mucho después de la Segunda Guerra Mundial.

Por un camino diferente, la situación económica y social de Estados Unidos durante la Depresión, propiciaría excepcionalmente la intervención de la Administración en determinados programas de creación de empleo que iban a repercutir indirectamente en el despegue del esquí americano.

Durante la WPA (Works Progress Administration) se construyó un gran edificio al pie del Mount Hood, en Oregón, denominado «Timberline Lodge» afortunada mezcla de arquitectura y laboriosos trabajos artesanales, pieza clave en la arquitectura de montaña americana, que una vez inaugurado en 1937 por el Presidente Franklin Delano Roosevelt, convertiría este lugar en una importante estación de esquí.

El nacimiento del esquí en la costa Este tuvo carácter más modesto

*Timberline Lodge en Mount Hood, Oregón. Su construcción artesanal generadora de empleo durante la Depresión de los años 30 es hoy día un poderoso atractivo para los esquiadores americanos.*



antes de la 2.ª Guerra Mundial. Entre los primeros lugares frecuentados hay que citar Woodstock y Big Bromley, en Vermont, superados posteriormente por otras estaciones.

## EUROPA EN GUERRA

La Segunda Guerra Mundial interrumpió bruscamente la acelerada evolución del esquí a finales de los treinta, así la Federación Francesa de Esquí que contaba en 1939 con 48.992 miembros no volvería a superar esta cota hasta 1950 en que tenía nuevamente 51.036 licencias. El ambiente bélico estimuló la marcha a USA de legendarias figuras como Hannes Schneider en situación incómoda desde el «Anchluss», que se instaló junto con el también austriaco Benno Rybizka en North Conway y el creador del «Ski Français» Emile Allais que más tarde, en 1954, retornaría a Francia importando a Europa a través de la Estación de Courchevel los nuevos avances americanos en cuanto a acondicionamiento de pistas.

Los circuitos normales de turismo se interrumpieron quedando Suiza, el único país alpino no contendiente, como una isla de paz en medio de la contienda, con toda su estructura de acogida intacta. Algunos hoteles cerraron por falta de clientela y otros pasaron a ser empleados por el ejército suizo que amplió tremendamente sus efectivos para controlar las fronteras; ello permitió a muchos jóvenes suizos iniciarse o perfeccionarse en el esquí. Se continuaron extendiendo lentamente las redes de remontes mecánicos, así en la temporada 1940-41 se instalaban en Wengen el telesquí de Lauberhorn y el teleférico a Männlichen pero quien experimentó la mayor evolución fue Zermatt, sobradamente prestigiada como localidad de veraneo y de turismo montaño



*Cartel de los años 40 anunciador de la Estación con su nuevo teleférico a Männlichen.*

pero que no había alcanzado aún en cuanto al turismo de esquí cotas adecuadas a la categoría de sus pistas. En Zermatt se desarrollaron varios campeonatos militares y se construyeron nuevos remontes: en 1942, el telesilla de Sunnegga, reemplazado recientemente por el «Metro Alpino» y en 1946, el telesilla Blauherd, ampliando notablemente las posibilidades de los esquiadores hasta entonces limitadas al empleo del ferrocarril de cremallera del Gornergrat, conocido cariñosamente por los ingleses como «grannie», que invertía en un principio hora y media en la ascensión. Es por tanto, a partir de estos años cuarenta, cuando Zermatt adquiere rango de estación invernal de primera categoría.

En los países envueltos en guerra, la actividad fue escasa en el mundo del esquí. En Francia se consiguió el año 42, en plena ocupación alemana, poner en servicio el teleférico de Solaise, en Val d'Isère, que iba a facilitar la celebración de cursillos de enseñanza del esquí; allí acudieron, previo el oportuno acuerdo con el gobierno de Vichy, un grupo de jóvenes esquiadores españoles que serían el germen de la futura Escuela Española de Esquí. En el aspecto teórico, la preocupación por el conocimiento de los recursos de la montaña francesa llevó a la creación de un servicio especializado en ella, que bajo la dirección de Blachère procedió a un primer estudio de los dominios esquiabiles de los Alpes. En el aspecto político se dió un paso muy importante al constituirse el 16 de febrero de 1945 el «Comité de Estaciones Francesas de deportes de invierno». En aquella época y bajo el impulso de su primer presidente, Jacques Moufliier, promotor de Val d'Isère, se unieron quince importantes estaciones dentro del panorama francés contando entre ellas con una significativa representación pirenaica: Auron, Barèges, Briançon-Montgenèvre, Chamonix-Mont Blanc, Font Romeu, Le Mont Doré, La Clusaz, Luchon-Superbagnères, Val d'Isère, Alpe d'Huez, Megève, Beuil-Valberg, Morzine, Saint Gervais y Villard de Lans. La ambiciosa finalidad del Comité consistía en combatir los fenómenos de desertización y transformar las aparentes desventajas geográficas de la montaña en recursos económicos. Se trataba de romper el aislamiento entre las estaciones, coordinar sus acciones, asegurar su estructuración, establecer contactos con los poderes públicos y popularizar la práctica de los deportes de invierno. El Comité que en 1977 adoptaría la forma y denominación actual de Asociación de Alcaldes de Estaciones de deportes de invierno, ha asegurado desde entonces una representación permanente de las Estaciones frente la Administración al más alto nivel.

En Italia, en 1941, se celebraron en Cortina d'Ampezzo unos campeonatos mundiales con escasa asistencia, cuyos resultados fueron anulados por la F.I.S. en la posguerra. La Estación de Cortina en los Dolomitas había sido ya sede de unos Campeonatos Mundiales en 1932 y aspiraba a la celebración de los Juegos Olímpicos de Invierno de 1944 que nunca llegarían a celebrarse por causa de la guerra.

## **LA POSGUERRA: AÑOS 40**

Finalizada la guerra comenzaron las duras tareas de la reconstrucción de Europa. Alemania quedó ocupada por los ejércitos aliados y el Tirol y Vorarlberg austriacos fueron ocupados por los franceses hasta 1955.

Sólo era posible hacer turismo en Suiza, pero la clientela era escasa. La tradicional supremacía del turismo británico en Suiza, origen de las vacaciones de invierno y posteriormente del auge del esquí, quedó rota. A las dificultades del momento se unió la limitación impuesta por el Gobierno Laborista prohibiendo sacar fuera de la denominada «Sterling Area» una cantidad en divisas superior a 50 Libras, todo ello con el telón de fondo del lento declinar del poderío británico que ya se iniciaba. En estas circunstancias, algunos hoteleros suizos captaron entonces como turistas a los militares norteamericanos e ingleses que ocupaban Alemania, a los que ofrecían un conjunto de servicios combinados a bajo precio; rápidamente fascinados por el esquí actuarían como vehículo de difusión en sus países de origen.



*Cartel de los años 40. El rudimentario pero eficaz telesquí de la época.*

En 1948 se celebraron los Juegos Olímpicos de Invierno en St. Moritz, probablemente el único lugar del mundo, exceptuando a Davos, capaz para este acontecimiento en aquel momento. El banquete de inauguración fue encargado a Hans Badrutt, perteneciente a la saga de los propietarios del Hotel Palace, planteando su celebración una serie de problemas sin solución, fruto de las recientes tensiones bélicas. Era difícil definir quienes tenían mayor preeminencia, si los miembros del cuerpo diplomático o los mandos de las tropas de ocupación, tampoco era fácil acoplar a los diversos participantes; alemanes y japoneses habían sido eliminados de la olimpiada, los responsables de la Federación Francesa de Esquí, por razones políticas, presionaban para lograr la expulsión de España de la Federación Internacional F.I.S. aun siendo uno de sus socios fundadores, los austriacos eran admitidos sólo como «observadores», los rusos, que todavía no eran miembros de la F.I.S. también resultaron «observadores», los americanos estaban representados por dos asociaciones, American Amateur Association, «A.A.A.» y

American Amateur Union, «A.A.U.» ... Hans Badrutt solucionó el problema sustituyendo el banquete por un buffet frío en el que cada cual se sirvió y colocó cómo y donde quiso.

Estos V Juegos Olímpicos de Invierno de St. Moritz representaron la continuación del proceso de potenciación del esquí alpino que tanto éxito alcanzó antes de la guerra en los IV Juegos de Garmish-Partenkirchen de 1936, englobado en pruebas combinadas. En St. Moritz, el esquí alpino fue considerado ya en su auténtica realidad y se establecieron competiciones separadas de slalom y descenso. Los posteriores VI Juegos de 1952 en Oslo, supondrían el reconocimiento de esta realidad por parte de los noruegos, anteriormente defensores a ultranza de las más puras disciplinas nórdicas frente a «desviaciones» alpinas.

### **EL MILAGRO TIROLES**

Dentro del oscuro panorama de la posguerra volvió a iniciarse la práctica del esquí por parte de los propios austriacos y con una presencia extranjera circunscrita a militares de las fuerzas de ocupación, mayoritariamente franceses con sus familias. Esto contribuyó a establecer poco tiempo después una limitada corriente turística francesa que acudía al Tirol utilizando trenes con coches-cama directos de París a Kitzbuhel.

La tradicional clientela alemana no estaba en condiciones de concurrir y por añadidura la drástica división de Europa en dos bloques mediante el «telón de acero», colindante con Austria, suprimió totalmente todo turismo proveniente de los países orientales del antiguo Imperio Austro-Húngaro.

El desarrollo de algunos escasos nuevos remontes mecánicos, principalmente telesillas, revelan la penuria y dificultades del momento. En 1946 se construyó en las proximidades de Wildsschönau el primer telesilla del Tirol empleando diversidad de componentes procedentes de material de guerra, en particular de carros Panzer. Siguiendo el mismo método, se instaló al año siguiente otro telesilla en Tschagguns (Vorarlberg) que permitió la celebración de un campeonato austriaco de esquí que tuvo graves dificultades de abastecimiento de alimentos.

En condiciones tan adversas, el relanzamiento del turismo en el Tirol fue más rápido que las previsiones más optimistas gracias a la decidida acción de las autoridades del Land, secundada posteriormente por el Gobierno Federal de Viena en favor del turismo por considerarlo, con gran visión de futuro, como el apoyo más eficaz para el mantenimiento de las actividades tradicionales agrícolas y ganaderas y consecuentemente de la población autóctona y del paisaje. El Landtag votó en 1949 la nueva Ley del Turismo del Tirol que permitía, en una época de racionamiento, mantener los abastecimientos a hoteleros y a quien alojase turistas. La medida más eficaz, no obstante, se adoptó con el apoyo de las autoridades de Viena. Consistió en aplicar a la economía turística los créditos del «E.R.P.», European Recovery Programm, atribuidos a Austria por el Plan Marschall. Los créditos, a muy bajo interés y a largo plazo, se concedieron ya en 1949 a la hotelería y se extendieron en seguida a los remontes mecánicos.

Las consecuencias no se hicieron esperar. En 1952 se alcanzaba ya el mismo número de turistas que en 1930 y poco después, en 1955, finalizada la ocupación, Austria recuperaba su soberanía como país neutro.

Terminaba apoteósicamente esta etapa con el clamoroso éxito de Toni Sailer en los Juegos Olímpicos de Cortina d'Ampezzo de 1956 y el turismo nuevamente en plena expansión.

## **EL EXPERIMENTO DE COURCHEVEL. LA NUEVA GENERACION**

En 1945, el Consejo General de Saboya incluyó entre sus propuestas para estimular la actividad económica y social del Departamento, la creación de una Estación de Turismo Social. De esta forma, se introdujo en la política departamental la voluntad de aprovechar los enormes recursos de nieve de la región de La Tarentaise, y de promover un turismo social basado en la alta montaña. A esta decisión había precedido en el período de entreguerras la investigación de sir Arnold Lunn, el infatigable detector de áreas esquiabiles, quien ya en 1925 había puesto de manifiesto las cualidades magníficas y las condiciones geográficas excepcionales del conjunto llamado Los Tres Valles, que comprende el de Saint-Bon, el de Les Allues y el de Les Bellevilles.

Hacia 1939, al inicio de la Segunda Guerra, sólo algunos pequeños centros de turismo invernal funcionaban en Saint-Bon, y las aldeas vecinas de Praz y Moriond. Doscientas camas, una escuela de esquí y un pequeño trampolín. Durante la guerra M. Blachère realizó un estudio de los Alpes Franceses, en el que destacaba la importancia del conjunto de los Tres Valles.

Así, cuando el Departamento encomendó en 1945 a uno de sus ingenieros, Michaud, la búsqueda de un emplazamiento idóneo, éste, acompañado por el campeón olímpico Jean Blanc, decidió que el de mayor interés era el de los Tres Valles. Los intentos de un acuerdo político entre el Departamento y los municipios de los tres, para el desarrollo de la deseada estación de turismo social, no fructificaron más que en Saint-Bon. Allí se hizo posible la promoción con las condiciones que Blanc y Michaud habían exigido. Un lugar situado a un mínimo de 1.800 m. de altitud, desde donde se pudiera esquiar incluso en primavera. Un lugar orientado al norte, amplio, al abrigo del viento. Por primera vez después de Sestrière se iba a construir una estación completa en un lugar virgen, y esta vez el Estado se iba a encargar de la promoción y realización, pero los terrenos edificables una vez urbanizados y parcelados serían vendidos a particulares bajo unas condiciones muy estrictas que incluían un plazo máximo para edificar. A esta voluntad política se unía el deseo de hacer realidad un modelo. Tal modelo que recibió el nombre de «Courchevel 1850», y que había de quedar como experimento único en su género, permitió contrastar la teoría de M. Michaud y elaborar la organización de las nuevas estaciones que habrían de conocerse como de «segunda generación», por afán de distinguirse de aquéllas, ya existentes, que se habían generado mediante un proceso acumulativo, a veces a partir un antiguo establecimiento balneario de fines del XVIII, con multitud de intereses y con una actuación dispersa y fragmentada. Por distinguirse, en definitiva, de lo anterior, considerado en su conjunto como la «primera generación».



*Courchevel 1850. Hoy día una de las estaciones invernales de mayor prestigio a nivel mundial.*

## EL MODELO PARA LAS NUEVAS ESTACIONES

En 1947, dos años después, se abrió al público la primera instalación de Courchevel: un par de remontes mecánicos y dos hoteles, aún en construcción. Primer paso hacia una gran estación que en el año 85 reuniría treinta y dos mil camas.

Mostrándose ya entonces precursor del papel que habían de adquirir las comunidades locales en la ordenación del territorio, el Consejo General de Saboya, a propuesta del ingeniero jefe Michaud decidió dirigir directamente la estación de Courchevel, como «régie», sin recurrir al tradicional sistema de la concesión, entendiendo la «régie» como la fórmula de gestión más adecuada al turismo social pretendido. Para conseguir los terrenos necesarios, y asegurar un desarrollo unitario del concepto de Michaud, la «régie» de Courchevel debió llegar a acuerdos con el Ayuntamiento y los particulares de Saint-Bon. El primero cedió amistosamente la parte municipal, más o menos la mitad, de los terrenos necesarios, y los particulares llegaron a acuerdos aceptables. (150 Ha. a, aproximadamente, 5 AF el m<sup>2</sup>). Como suele suceder, la «régie» necesitaría después más terrenos, además de los pastos de altura, terrenos que ya no serían fáciles de conseguir. En la época inicial la expropiación no era posible, ya que hasta 1958 no se publicó la Ordenanza que permite la expropiación con finalidad de urbanizar y enajenar posteriormente a los particulares, es decir, sin revertir a los antiguos propietarios.

Esta nueva orientación política del desarrollo se acompañó decididamente por una búsqueda del diseño idóneo para la estación. Además del concepto de explotación unitaria, Michaud propuso la búsqueda de

un urbanismo y una arquitectura unitarios. Después de los modelos italianos para Aosta y de la construcción de Sestrière en el Piamonte, Courchevel se presenta como un nuevo avance conceptual en los Alpes occidentales. Por primera vez los estudios de tráfico incluían a automóviles, peatones y esquiadores. Es decir, que la disposición de la estación definía con claridad la frontera y el intercambio entre pistas, recorridos y accesos, algo que hasta la fecha se venía resolviendo de forma casual. Los remontes mecánicos, instalados formando una rigurosa cadena, preveían una terminal situada en la articulación de pistas y recorridos. El esquema de embudo debía permitir siempre un retorno, pista abajo, hacia la terminal. Para ordenar la disposición de los edificios, que serían construidos por iniciativa particular, la «régie» llamó a un urbanista y arquitecto, Laurent Chappis, al que encomendó la distribución del volumen edificable y el más estricto control de los proyectos, para evitar una dispersión formal. En los años cincuenta, el modelo de construcción era siempre una alternancia de edificios públicos, hoteles y chalés o casa bajas, y el modelo urbano, el de parcelación extendida.

Chappis definió los volúmenes y trazó los supuestos formales de la nueva estación, controlando todos los proyectos. Surgió así una definida «escuela de Courchevel», una arquitectura de cubiertas planas, con la confianza característica de los años cincuenta en este elemento, y de fachadas en parte de madera, en parte con generoso acristalamiento. Características que han de perdurar en muchos ejemplos posteriores. A partir de Courchevel, Chappis elaboró los postulados de la arquitectura para numerosas estaciones. Durante los sesenta, esta elaboración le llevó a definir la «Station totale», basada en los planteamientos de Courchevel pero con una teoría de tratamiento del entorno más radical.

Según la reflexión de este arquitecto urbanista, la cualidad principal de una buena arquitectura es la de integrarse bien en su entorno, a fin de que permanezca en su valor con el paso del tiempo. Reconoce que en cualquier pueblo de montaña tradicional esa adaptación ya estaba realizada de suyo, pero que no será fácil conseguirlo en una estación de crecimiento rápido y plural. Después de Courchevel, Chappis defenderá cada vez más el carácter «integrado» de las estaciones que hayan de proyectarse, y hasta los años ochenta, defenderá la solución de esta estación total como «una arquitectura de muy largas líneas horizontales», (sic) una arquitectura racional, plana, acristalada.

## **U.S.A. DESPUES DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL**

Al acabar la guerra, la estación de Sun Valley continúa notablemente distanciada de las restantes actuaciones que se llevan a cabo. No obstante, el eclipsamiento que sufre el ferrocarril como medio de transporte de viajeros, comienza a crear dificultades económicas en el seno de la Unión Pacific, que finalmente se verá forzada a la venta de la estación en 1960.

Nacen nuevas estaciones bajo iniciativa privada, como es habitual en la economía norteamericana, con una organización empresarial claramente orientada a la obtención de beneficios que conduce al control,

más o menos directo, de todos los aspectos de la estación: alojamiento, remontes, restaurantes, etc. No hay en general intervención de la Administración en cuanto a concesión de ayudas o subvenciones, y todo queda fiado al juego de la libre competencia.

Aspen (Colorado) era una ciudad minera en plena decadencia donde ya en 1936 se comenzó a practicar el esquí sin grandes pretensiones. En 1945, un industrial de Chicago, Walter Paepcke, director gerente de la Container Corporation of America, decidió planificar en esta ciudad un Instituto de Estudios Humanísticos, como lugar de intercambio entre el mundo empresarial y cultural, que sirviese a la vez como lugar de reposo para ejecutivos y al mismo tiempo atrajera a escritores, artistas y deportistas. Su interés inicial era mayor en la proyección del Instituto como refugio cultural veraniego pero no descartó la idea del esquí formando para ello equipo con Friedl Pfeifer, veterano de las tropas de montaña, quien reconoció las grandes posibilidades de Aspen como estación de esquí. La iniciativa de Paepcke fue la chispa que lanzó nuevamente a Aspen a un esplendor que no conocía desde los tiempos de las prospecciones mineras. Los rancheros se volvieron empleados de remontes, vigilantes de pistas o profesores de esquí y Aspen adoptó el lema de «Capital of Ski Country, U.S.A.». Paepcke murió habiendo convertido su idea en realidad y de hecho esta estación atrae artistas, músicos, deportistas, estadistas y escritores de fama internacional.

En 1950, Aspen ya había adquirido un lugar importante entre las más prestigiosas estaciones de esquí, celebrándose por primera vez unos Campeonatos Mundiales de Esquí en Norteamérica. Como novedad, el programa de estos Campeonatos incorporó también por primera vez, pruebas de slalom gigante.

Después del éxito de Aspen se crearían varias estaciones más en Colorado, entre ellas Vail. Se trataba de una comarca poco frecuentada, con un pasado inmediato en el que se entremezclaban historias de caza de los indios Utes con prospecciones mineras. Justamente al comenzar la guerra se abrió el Vail Pass y una primera autopista atravesó el Valle. No muy lejos de allí se encontraba Camp Hale, lugar de entrenamiento de las tropas norteamericanas de montaña en las que servía Peter Seibert, que en la posguerra volvió a Colorado con la finalidad de dedicarse a la industria del esquí. Cientos de esquiadores atravesaron el valle durante los años 40 y 50 sin percatarse de las posibilidades de la montaña de Vail: sus mejores pistas quedaban fuera de la vista, en la parte alta, sobre la autopista. En 1957, Peter Seibert, acompañado de un nativo del valle ascendió a la cima de la montaña descubriendo las amplias y abiertas pistas que se ofrecían ante sus ojos; inmediatamente decidió desarrollar una estación de esquí. Para ello hubo de unirse a personajes muy influyentes con quienes adquirió los terrenos privados que existían en el valle consiguiendo las autorizaciones necesarias del U.S. Forest Service, dado que gran parte de las instalaciones se encontraban sobre una zona protegida, el White River National Forest Land. El año 1962 se comenzó la construcción de la estación de Vail, imprimiéndole un importado carácter suizo-austriaco, con restaurantes y tiendas de lujo a lo largo de calles reservadas a los peatones. La ilusión europea del lugar llevó incluso a denominar al punto de control de acceso de automóviles «Check Point Charlie», como el famoso puesto fronterizo berlinés.



*Estampa de final de los 60 en la prestigiosa estación americana de Snowmass, próxima a Aspen. Esquí con helicóptero y almuerzo en la nieve.*

En la costa Este, en Vermont, se continuaron equipando diversos lugares como estaciones de esquí; las más notables, ya durante los años 50, fueron Stowe, en las laderas de Mount Mansfield, que algunos denominaban el Megève de la Costa Este y Sugarbush, más al sur promocionada por un empresario de Hawai, Damon Gadd. Sugarbush se convirtió pronto en lugar de concentración de populares persona-

jes, del mundo del espectáculo de Nueva York. Fue una de las primeras estaciones de U.S.A. en donde se instaló un telecabina, «góndola».

La celebración en 1960 de los Juegos Olímpicos de Invierno en Squaw Valley, junto al Lago Tahoe, en California, supuso el reconocimiento de la importancia a nivel mundial del esquí americano.

## **NUEVAS APORTACIONES AMERICANAS**

La competitividad propia de las empresas americanas condujo rápidamente a la introducción de varias e interesantes innovaciones en el mundo del esquí.

Las estaciones de esquí americanas, que gestionaban conjuntamente remontes y alojamiento, comprendieron casi desde el comienzo que para atraer a los esquiadores era necesario ofrecer pistas nevadas acondicionadas y fácilmente practicables. El trabajo de la nieve se organizó pues de modo sistemático haciéndose imprescindible la mecanización. Pronto se vió trabajar en U.S.A. las primeras máquinas de preparación de pistas. El trabajo en la nieve era particularmente efectivo: las pistas habían sido previamente corregidas con bulldozers, eliminando piedras y otros obstáculos. Estas técnicas, poco conocidas en el viejo continente o no desarrolladas, quizá por no calibrar su posible rentabilidad, fueron trasladadas a Europa por Emile Allais, que las aplicó en la estación de Courchevel, donde la primera máquina, un «Snowcat», fue puesta en servicio en 1960.

Otra aportación puramente americana al mundo del esquí ha sido la fabricación de nieve. El nacimiento de esta idea se produjo en la estación de «Mohawk Mountain», a unos 160 km. al Norte de Nueva York. El propietario y creador de la estación, con un pequeño chalet y seis telearrastres, esperaba angustiado al comienzo de la temporada 1949-50 la llegada de la nieve. Como el elemento blanco no hacía su aparición se lanzó a explotar una enorme cascada de hielo cercana y a los tres días, a golpe de camiones y trituradoras, las pistas aparecieron cubiertas de hielo picado «pilé». Los esquiadores no quedaron decepcionados, en particular, tres originales enamorados del esquí, fundadores de una sociedad para la fabricación de esquís de aluminio, llamada TEY, por yuxtaposición de las últimas letras de sus respectivos apellidos.

En el pequeño taller de TEY, los tres socios comenzaron a hacer cálculos y realizar ensayos. El 14 de marzo de 1950 los vecinos, sorprendidos, vieron aparecer una mancha de nieve en las inmediaciones del taller dándose el caso curioso de que la mancha crecía cada noche. La noticia, publicada en la prensa, fue acogida escépticamente y se habló de embustes y cuentos... pero el invierno siguiente... dos instalaciones de fabricación de nieve estaban en funcionamiento, una en «Mohawk Mountain» y otra en «Big Boulder».

El asunto interesó a la Sociedad Larchmont, suministradora de equipos de riego por aspersión que poseía además una avanzada tecnología en materia de protección de frutales contra las heladas utilizando vapor de agua. Tras largas conversaciones se estableció una colaboración entre TEY y Larchmont, que acabó adquiriendo las patentes de los primeros en 1959.

Tras múltiples tentativas, diversas empresas con variados sistemas lograron a partir de 1964 progresos significativos. En 1972 se hizo necesario un congreso en Waterville Valley para permitir aclarar el bosque de productos que se ofertaban para fabricar nieve.

Se hicieron varios intentos para introducir estos sistemas en Europa que fracasaron debido a las diferentes características climatológicas entre ambos continentes. En general en U.S.A. los períodos de frío son mucho más largos y la temperatura media mucho más baja. En Europa, las condiciones propicias a la producción de nieve son de corta duración y a menudo suceden durante la noche. El primer acierto fue logrado en la estación francesa de *Flaine* por la empresa *North American Engineering*.

Finalmente, tras una catastrófica temporada, 1979-80 en la Costa Este americana, la celebración de los Juegos Olímpicos de Invierno de *Lake Placid* sobre las laderas de *White Face Mountain* cubiertas de nieve fabricada artificialmente, supuso la aceptación total por las estaciones americanas de estas técnicas y el comienzo de una progresiva introducción en Europa.

## LA DECADA PRODIGIOSA

A finales de los cincuenta y durante los sesenta, Europa conoce un desarrollo económico sin precedentes del que participa como protagonista Alemania, tras la recuperación conocida como «milagro alemán». Ello supone una elevación generalizada del nivel de vida, que se traduce entre otros aspectos en unas posibilidades de ocio extendidas paulatinamente a un abanico social cada vez más amplio.

En el caso de Austria, tan vinculada a Alemania por diversos conceptos, supondrá la recuperación de una clientela turística tradicional que elevará fundamentalmente la economía tirolesa a niveles desconocidos anteriormente.

El esquí en los Alpes, inmerso entre países con un gran potencial económico, va adquiriendo carácter de fenómeno de masas. Consecuentemente, la extensión de las pistas, alcanzando cada vez mayores alturas, crece sin cesar. Se construyen gran número de remontes mecánicos para acceder a ellas, principalmente remontes ligeros, telesquies o telesillas y en menor proporción los clásicos teleféricos o los costosos funiculares. Las dimensiones que van adquiriendo los dominios esquiables dan pie a la aparición en 1966 de una nueva generación de remontes ligeros, versátiles y mucho más veloces: son los telecabinas semi-automáticos cuatro plazas con una velocidad, notable en aquel momento, de 3,5 metros por segundo; su nacimiento y mayor desarrollo se produce en Francia.

El aumento del nivel de vida se traduce también en una motorización masiva de la sociedad tal y como había profetizado el senador Agnelli, gestor de la FIAT, treinta años antes. El acceso por ferrocarril pierde importancia, excepto en Suiza, y se plantean nuevos problemas graves de acceso y aparcamiento.

Paralelamente se crea una demanda de alojamiento que provocará irreversibles alteraciones de carácter urbanístico en algunas poco pre-

visoras poblaciones existentes, estaciones de esquí de la primera generación. Suiza parte ventajosamente de nuevo en esta competición pues si bien es cierto que su hotelería de la época «victoriana» precisa una remodelación, rápidamente se arbitran de un modo pragmático y sin protagonismo oficial créditos para incentivarla; a todo ello se junta un importante patrimonio edificado en sanatorios antituberculosos a los que la evolución de la medicina y descubrimiento de medicamentos como el «Rimifón» deja prácticamente sin clientela a finales de los cincuenta pero que rápidamente remodelados son convertidos en hoteles o apartamentos para albergar a la nueva ola de esquiadores.

También el Tirol tiene capacidad para albergar gran parte de la nueva invasión turística en sus edificaciones existentes. Las grandes dimensiones de las casas tirolesas tradicionales permiten la creación de una importante cantidad de habitaciones para turistas y de paso la creación de un importante fuente de riqueza, dentro de la propia casa de las familias tirolesas.

La masificación del turismo invernal protagonizada por el esquí alpino vuelve a plantear con mucha mayor crudeza la disyuntiva entre dos opciones de planificación de estaciones de esquí que en los prolegómenos de la guerra apareció incipientemente. De un lado, en las poblaciones tradicionales, estaciones de la «primera generación», su utilización como soporte de una oleada masiva de esquiadores plantea problemas de difícil solución. Será compleja la planificación de un sistema racional que integre pistas de esquí, sistema de remontes mecánicos, alojamiento y aparcamiento dada su estructura intrínseca basada en una economía agrícola, el fraccionamiento catastral ocasionará gran lentitud en las operaciones de remodelación por la necesidad de negociar con gran número de propietarios.

Por otra parte y fundamentalmente en Francia, en extensas zonas semi-despobladas de Saboya, se considera interesante la creación de nuevas estaciones de esquí, inmersas en la nieve, en lugares en donde no existía población alguna. Partiendo de la nada, se intentan crear nuevas ciudades inspirándose en el modelo de Courchevel, con una tajante especialización funcional hacia el esquí alpino que como contraposición carecerán de la complejidad funcional de una población tradicional. En Francia, esta opción dará lugar a un concepto exclusivamente francés llamado «Estaciones Integradas». En los restantes países alpinos será difícil de aplicar. Surgen algunos ejemplos aislados como Anzère y Aminona en el Cantón Suizo de Valais, con grandes extensiones de terreno de montaña controlado por una organización social específica: la «Burguesía» Suiza, pero no llegarán a completar sus previsiones. En Italia, dentro de una gran heterodoxia de planteamiento surgen algunas interpretaciones de la estación de esquí de nueva creación, entre ellas Marilleva, desarrollo anejo a Madonna di Campiglio, en Trento.

## **EL DESARROLLO SISTEMÁTICO DE LOS ALPES FRANCESES**

La Administración francesa estableció una serie de planes de actuación para utilizar sus recursos de nieve. Los tres primeros planes tuvieron lugar entre 1948 y 1960. Con ello se trataba de equipar y mo-

dernizar al máximo los mejores enclaves alpinos existentes entonces, para recuperar el retraso sufrido a causa de la Segunda Guerra, con relación a Suiza.

El cuarto Plan tuvo lugar de 1960 a 1963, y el quinto, de 1964 a 1970. La década de los sesenta es aquélla en que la política francesa de nieve establece las grandes líneas maestras. De 1964 data la creación de una Comisión Interministerial para el equipamiento de la montaña, CIAM, y su servicio de estudios, SEATM, que tenía por misión orientar y garantizar una política general del desarrollo del turismo y los deportes de invierno. Esta Comisión fue dotada de un papel intermedio, consultora a la vez de la Administración Local y de los promotores particulares.

El Estado Central y los distintos Departamentos franceses dispensaron un cierto número de ayudas a Municipios que, siendo propietarios del terreno de la correspondiente estación, otorgaban sobre él concesiones a particulares con la condición de urbanizarlos y aportaban la infraestructura pública del caso. Esta medida tuvo una gran virtud como incentivo. Si bien las subvenciones eran escasas con relación a la cifra de inversión, tenían un importante efecto de atraer a ésta. Así, los años sesenta contemplaron una extraordinaria actividad constructora y planificadora en Francia, que se suele conocer por sus autores como la «tercera generación», en que la promoción se realizó a través de un solo promotor para cada estación, que la planificó, construyó y comercializó, y se hizo responsable en parte de la gestión del equipamiento. Este promotor debía poseer el dominio inmobiliario de la actuación, y para ello, controlar el suelo disponible. A fin de hacer esto posible, en octubre de 1958 se promulgó una Ordenanza que permitía acoger la actuación urbanística en alta montaña al procedimiento de declaración de utilidad pública, y por ello, utilizar la expropiación del suelo necesario. A continuación, la promoción recurría a la solicitud de una concesión o bien a los procedimientos Z.A.C. y Z.A.D., como zonas de actuación concertada o diferida, a fin de constituir un convenio como promotor particular o semi-público.

La primera estación de esta clase fue La Plagne, a la que siguieron Les Arcs, Flaine, Les Menuires y otras. Hasta el año 70 se mantuvo un fuerte interés por las nuevas estaciones, de forma que los Ayuntamientos acudían al CIAM y al servicio de estudios presidido por Maurice Michaud para conseguir un promotor dispuesto a invertir y a urbanizar.

La doctrina de aquél, pues, se mantuvo durante toda la década, inspirando el diseño de las estaciones con la certeza de que el turismo era la única vía para salvar una decadente economía de montaña, a base de explotar unos recursos de nieve tan abundantes como poco utilizados, y contando con una clientela cuyo crecimiento no parecía tener fin.

La experiencia de Courchevel y la voluntad gaullista de superar el desarrollo turístico de sus competidores europeos en los Alpes, permitía proyectar la prosperidad económica y los grandes capitales disponibles sobre los Alpes franceses. La base territorial para ello era óptima en la región de La Tarentaise, de gran altura y gran cantidad de pastos con una innivación excelente. Además, la propiedad del terreno en las mismas estaba escasamente dividida. Esta región del departamento de Saboya ocupa las vertientes del macizo de La Vanoise, limitado por el

valle del Isère al norte y por el del Arc al sur. Engloba los dominios de nieve que habían de transformarse en las grandes estaciones de la tercera generación, y aun de sus sucesores: Val d'Isère, Tignes, Les Arcs, La Plagne, Los Tres Valles de Courchevel, Meribel y Les Bellevilles, y finalmente el del Caballo Negro. En la práctica no se construyeron estaciones integradas con el criterio más restringido fuera de la Tarentaise, salvo Flaine y Avoriaz en la Alta Saboya.

### **CARACTERISTICAS DE LA LLAMADA TERCERA GENERACION**

En los años sesenta tiene lugar paralelamente, un extraordinario desarrollo de los deportes de nieve en Francia. A toda la política de nieve y a la prosperidad económica se suman los triunfos deportivos del equipo francés en Grenoble, en 1968, lo que hace subir la popularidad del esquí. Deporte y promoción turística se van a unir íntimamente como parte de la política de alta montaña; resulta significativo que según el SEATM, la cifra de negocios del turismo invernal de la Tarentaise sea actualmente tres veces mayor que el de la actividad agrícola de todo el Departamento de Saboya.

La concepción arquitectónica de estas nuevas estaciones era la de «núcleo integrado». El experimento de Courchevel dejaba ver bien claro que si el promotor único de la estación, es decir, el Departamento en este caso, no controlaba el negocio inmobiliario, la nueva estación tenía grandes dificultades para irse dotando de los equipamientos necesarios. El modelo de urbanización dispersa se revelaba más costoso cada vez, especialmente al tener que dilatarlo para acoger la enorme cantidad de usuarios que cabían en las enormes laderas de La Tarentaise. El núcleo integrado suponía el diseño unitario y compacto de los edificios de la estación, y respondía bastante ajustadamente a la definición funcional de la «machine à habiter», con el supuesto añadido de un hábitat de uso temporal y dedicado al ocio.

El equipo del Departamento, capitaneado por Michaud a quien sucedió después otro ingeniero, Georges Cumin, fue definiendo los elementos de la estación integrada, característica de los años sesenta en Francia. La estación integrada era un concepto nuclear. Su centro lo constituía una explanada de suave pendiente en la que se recogían la mayoría de las pistas de la estación y de la que partían a su vez los principales remontes mecánicos. A su alrededor, la edificación que contiene todos los servicios y la animación; formando como un hemicírculo que contiene la explanada y al cual se accede mediante una carretera por el lado opuesto a la explanada. A la explanada se la llamó entonces «grenouillère», queriendo dar a entender la idea del remanso y al mismo tiempo de bullicio que se proyectaba.

Tal estación necesitaba, como elemento básico, la posibilidad de encontrar en la montaña ese rellano donde se recogen las pistas, bien orientado y con capacidad suficiente para acoger a los esquiadores sin apreturas y también a la edificación; debía estar situado relativamente alto, ya que de lo contrario no duraría en él la nieve. No sólo habría de durar la nieve en él, sino que habría de resistir el desgaste debido al numeroso público de la «grenouillère» y al calor disperso por los edificios inmediatos. Estas condiciones, requerían un rellano de varias hectáreas a alturas superiores a los 1.500 metros, orientado al norte,



*Llegada convergente de pistas y «grenouillère» en la estación francesa de Flaine, tercera generación. El proyecto cuidadoso del arquitecto Marcel Breuer intenta sutilmente la integración en el lugar merced a la textura, colorido y juego de volúmenes de los muros de hormigón.*

de poca pendiente, soleado en invierno y protegido del viento, y eran por tanto difíciles de encontrar, pero en los grandes valles de La Tarentaise existían varios emplazamientos semejantes.

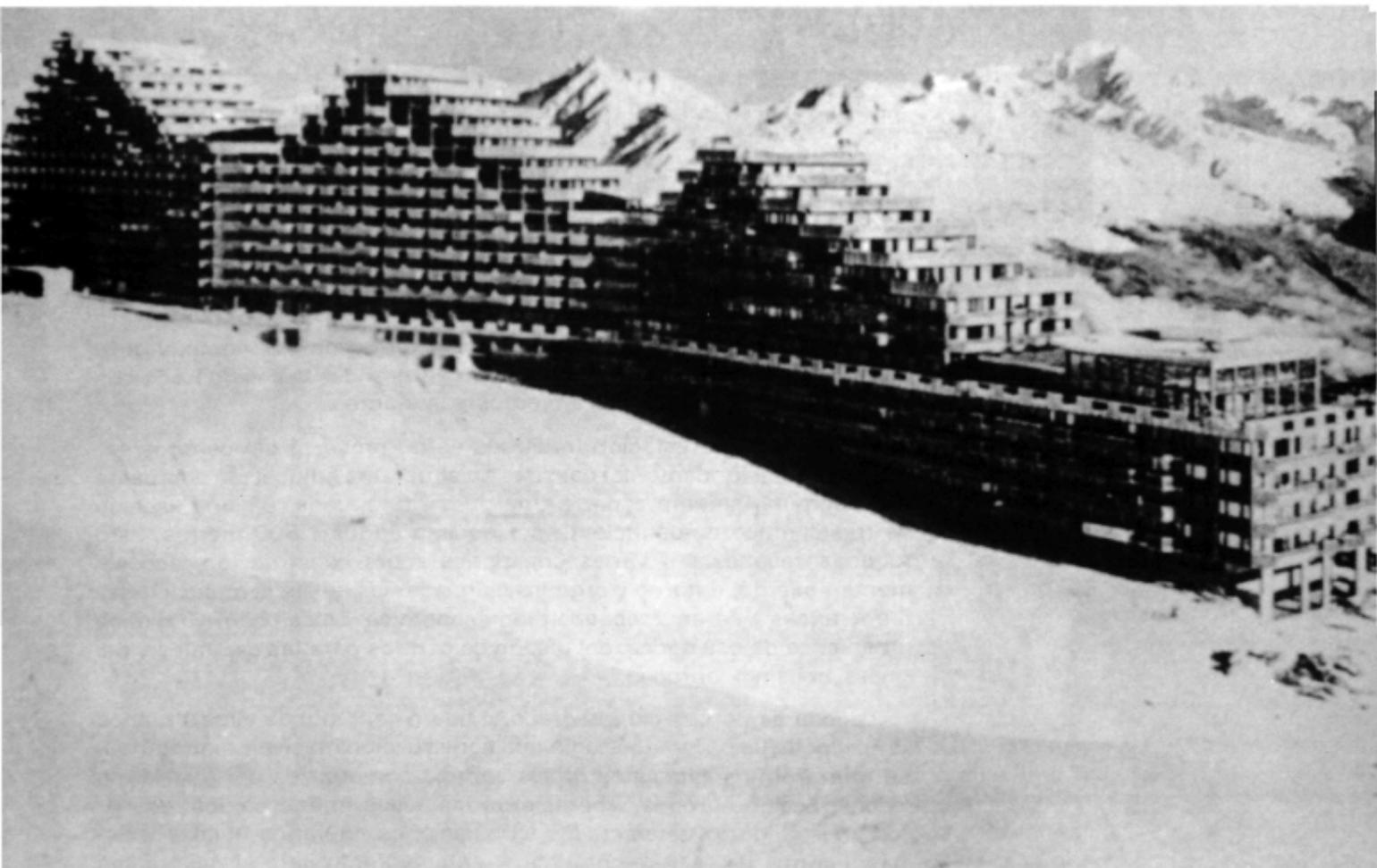
El diseño de la estación integrada es un proyecto de los años sesenta. La idea fundamental consiste en situar una edificación compacta y extraordinariamente capaz a una gran altura; construir una especie de trasatlántico autosuficiente por encima de los 1.500 metros. Esto requería respuesta a varias cuestiones sobre construcción, acceso, mantenimiento, entorno y organización, además de las complicaciones burocráticas y de un adecuado plan económico. La solución vino de la urbanística de esa época, del diseño de centros para las capitales y del «mass housing» europeo.

La idea de un edificio integrado, o de un conjunto de ellos situados alrededor de la explanada exigía una construcción masiva y simultánea. Se utilizaron los conceptos de los centros comerciales del final de la reconstrucción europea. Aparecieron las calles interiores, los recorridos acristalados y calefactados, circulaciones en varios niveles y demás; centros de recreo, comercio y equipamiento para el ocio, como

piscinas y deportes, que ahora se proyectaban estrechamente unidos. Naturalmente el extraordinario gasto que esto suponía, y su corto plazo de inversión, tanto más corto y extraordinario si se compara con el desarrollo de una estación tradicional de «primera generación» con gestión mixta, o de un Courchevel, sólo era posible mediante el negocio turístico e inmobiliario. La construcción de la estación preveía un cierto número de miles de camas que proporcionasen alojamiento de distintas clases y categorías al público, durante la larga temporada en que la nieve cubría la estación.

Es obvio que tal edificación confiaba en la tecnología como no lo habían hecho sus antecesores. La construcción de grandes edificios en la alta montaña requería métodos novedosos. Se prefirió la construcción seriada y reticular, estudiando cuidadosamente el aislamiento de las fábricas, al principio a base de fibra de vidrio y luego de espumas. La arquitectura de Courchevel se extendió notablemente. La cubierta plana se impuso unánimemente, como parte de la imagen del edificio masivo. Esta cubierta plana se desarrolló pronto con pendientes hacia el interior, con desagües calefactados. La posibilidad de obtener grandes carpinterías con dobles acristalamientos aislantes fue también determinante.

*Aime-La-Plagne a 2.150 metros de altitud, conectada mediante un teleférico con la estación de La Plagne. El arquitecto Michel Bezançon plasmó aquí con la mayor rotundidad la filosofía de la tercera generación, el trasatlántico autosuficiente anclado en la alta montaña nevada.*



La cuestión del entorno se planteaba entonces con cierta nitidez, como un ejercicio de diseño en el cual lo importante era situar adecuadamente en un entorno grandioso de las montañas un conjunto artificial y voluntariamente tecnológico, que se contrapusiera limpiamente. La nueva arquitectura de grandes líneas horizontales, cubiertas planas y cristal, con algunos revestimientos de madera, debía de conseguirlo. Para ello se contaba con el emplazamiento en lugares altos e inexplorados: nada fuera de lo previsto debía desentonar. Se podía evitar así el caos formal creciente de las estaciones tradicionales, semejante al de los pueblos turísticos de la costa. La analogía favorita de los diseñadores era la imagen de la obra civil de la montaña: como las grandes presas y los puentes, con sus dimensiones proporcionadas a la magnitud del entorno, y sus líneas tensas y claras en el paisaje. Según Chappis, la tecnología podría acondicionar fácilmente los nuevos programas de la estación integrada, y el verdadero desafío era de naturaleza plástica: el arquitecto debía, con audacia e imaginación creativas (sic) conseguir la adaptación a las grandes formas del terreno de alta montaña.

Para esta adaptación, el modelo idóneo era el de la carretera de alta montaña, cuyas líneas talladas en la roca, se ajustan al terreno y a las curvas de nivel del mismo, mejor que el modelo de puentes o presas cuya forma es más bien el resultado del cálculo de empujes.

La estación integrada se planteaba decididamente con un acceso rodado. Una vez establecida la colaboración de la autoridad local y el Estado francés, las primeras inversiones se destinaban a la apertura de accesos, que tanto la construcción, masiva y rápida, como la explotación de un turismo de autobús y de automóvil aconsejaban. La tendencia ideal era disponer de grandes aparcamientos cubiertos unidos a ser posible con el centro de la estación, pero en su mayor parte se construyeron explanadas al aire libre.

La nueva arquitectura de esta «tercera generación» era partícipe del optimismo de los sesenta respecto de la abundancia de energía. El funcionamiento de estos grandes conjuntos, profusamente acristalados y calefactados, se proyectaba con un enorme consumo de energía, lo cual había de encarecer posteriormente su mantenimiento y alterar su imagen.

## **LOS AÑOS SETENTA**

Durante los años setenta, la profunda crisis económica por la que atraviesa el mundo occidental, ocasiona ruptura en el ritmo intensivo de crecimiento del turismo del esquí, que comienza a ser más moderado.

Una nueva corriente generalizada de pensamiento hace aparición. Cobra gran importancia la preocupación por la conservación del entorno y la consideración de los problemas de la montaña en un marco más amplio que el puramente turístico que ha polarizado buena parte del desarrollo de los años anteriores.

En Suiza y Austria, estos enfoques no son más que una evolución continuada del proceso de desarrollo iniciado muchos años antes, con-

trolado siempre por los habitantes del lugar aunque hubiese participación extranjera.

La nueva visión del problema se plasmará en dos documentos de gran interés: El Concepto Suizo del Turismo, redactado por una Comisión Federal compuesta por eminentes teóricos y el Concepto Tiroles del Turismo, redactado por una comisión de expertos del Land Tirol, que prácticamente supone la concepción del turismo austriaco de montaña. Ambos documentos no son ejecutivos «per se», dentro de una tradición de no injerencia en los asuntos no ya regionales sino locales, pero marcan una serie de pautas y orientaciones que en general han sido seguidas por los responsables locales.

En términos generales, ambos países contemplan en un horizonte relativamente próximo, la saturación de sus posibilidades en cuanto al desarrollo del esquí y el turismo por él originado. La línea a seguir está basada en una elevación del nivel de calidad de las prestaciones y del medio ambiente en que se desarrollan las actividades turísticas, el paisaje, la calidad urbana tradicional de las poblaciones y las especificidades culturales de los habitantes.

En Francia, el desarrollo de las Estaciones de Invierno en los años sesenta ha conseguido detener la sangría demográfica de las montañas apareciendo como consecuencia una nueva generación de paisanos inmersos en estas corrientes de pensamiento que reciben el respaldo oficial en el trascendental discurso pronunciado en 1977 en Vallouise por el presidente Giscard d'Estaing, que cierra así el período de las «Estaciones Integradas». Posteriormente, en 1984, la mentalidad planificadora francesa consigue la redacción de una Ley de Montaña que por primera vez contemple globalmente todas las facetas de su desarrollo, la agricultura, conservación de la naturaleza y naturalmente las pistas de esquí y los sistemas de remontes mecánicos.

En Francia, el panorama no es aún de saturación de todas las posibilidades del esquí si bien se reconoce que los desarrollos más importantes de los Alpes ya ha sido abordados aunque no concluidos en su totalidad y sin embargo en los Pirineos aún existen lugares importantes susceptibles de actuación.

En Italia, la generalización durante estos años de la autonomía a todas las regiones, produce dentro de estas corrientes de pensamiento un conjunto muy disperso de conceptos y leyes de carácter regional. El desarrollo del esquí está lejos aún de unas condiciones de saturación: Italia posee, ella sola, todo el arco meridional de los Alpes más los Apeninos. Todas las regiones italianas cuentan con lugares de montaña esquiabiles si bien su desarrollo, excepto en los Alpes, está basado en el turismo local.

## **PANORAMA ACTUAL**

Hay una aproximación práctica entre las anteriormente dispares opciones de la «primera generación» —poblaciones tradicionales, y la «tercera generación»- estaciones integradas. Estas han perdido parte de su carácter integrado no dependiendo su gestión ya exclusivamente de una sociedad promotora sino que cuentan con participación de los in-

tereses locales. Formalmente su arquitectura intenta recrear ficticiamente el carácter vernáculo de un antiguo pueblo de modo que hoy día en las estaciones francesas de la tercera generación los edificios de carácter más antiguo son los más modernos y viceversa, claro exponente de estas tendencias son los nuevos desarrollos satélites de la estación de La Plagne, la primera «estación integrada» que empezó a construirse.

En cambio, las estaciones de la «primera generación» han ido integrándose en organizaciones más amplias y racionales en cuanto a pistas, remontes, dotaciones y alojamientos, incluida su comercialización. La ciudad de Kitzbühel en el Tirol es un exponente ejemplar de cómo la coordinación y buen entendimiento entre los diversos intereses locales consiguen que la mayor parte de los beneficios derivados del turismo recaigan sobre la propia ciudad que conserva íntegramente el carácter de población tradicional e inalterada pese a que a lo largo del año acoge un millón de pernoctaciones turísticas repartidas en idéntica proporción durante invierno y verano. Todos los negocios están en manos de empresarios de la localidad que contribuyen y financian solidariamente la Oficina de Turismo, con estructura de sociedad comercial, clave de toda actividad turística. La sociedad de remontes mecánicos, Bergbahn AG Kitzbühel, cuya mayoría de acciones pertenece a la Gemeinde (Municipio), seguido del Land del Tirol, explota el conjunto unitario de pistas mayor de Austria, uno de los pocos comparables en extensión a los vastos dominios de las nuevas estaciones francesas, habiendo llegado a ello tras un lento, continuado y laborioso proceso de absorción y fusión de las primitivas y dispares pequeñas compañías que fueron equipando las pistas desde los comienzos del esquí alpino. Además, la sociedad de remontes tomó el control en 1976 de la Kur und

*Kitzbühel en el Tirol mantiene inalterados su carácter e imagen tradicionales, fuertes atractivos para el turismo. Su organización integrada permite acoger un millón de pernoctaciones turísticas al año.*



Moorbad AG Kitzbühel, que explota los baños termales, gracias a lo cual el abono al sistema de remontes permite acceder gratuitamente a una espléndida piscina cubierta. El municipio por su parte, fiel a la línea trazada de conservación del carácter y del paisaje, dedica gran parte de su presupuesto a la adquisición de terrenos en torno a la ciudad y al lago con la finalidad de conservar su carácter rural.

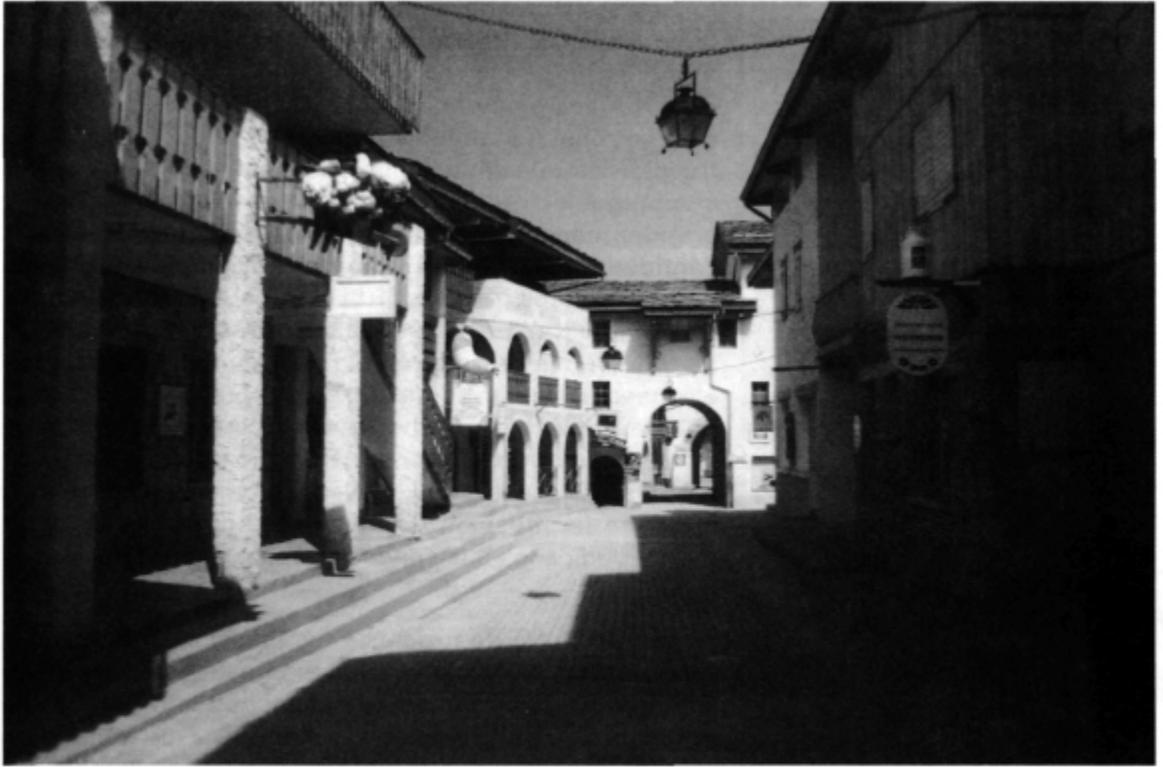
En el año 1976 aparece en Francia la llamada «cuarta generación» de estaciones de invierno. En realidad se trata de la concepción de una nueva estación con características mixtas entre la «tercera» y la «primera». En el aspecto formal, las corrientes actuales de retorno al pasado, conducen a la construcción de un importante volumen de edificaciones camuflado de modo un tanto escenográfico como un pueblo antiguo cuyo ambiente resulta por el momento más grato al turista. El exponente más «genuino» es la estación de Valmorel en Saboya.

Las vacaciones invernales cuyo protagonista sigue siendo el esquí alpino son hoy día un fenómeno de masas que aspiran a disfrutar de un amplio abanico de dotaciones de un modo bastante similar a aquel reducido y aristocrático grupo de turistas ingleses que iniciaron las vacaciones de invierno a mediados del siglo XIX. Además de las diversas actividades deportivas sobre el hielo y nieve, entre las que el esquí nórdico experimenta un notable «renacimiento», proliferan en las más famosas estaciones de esquí dotaciones como campos de tenis cubiertos y ... un retorno a los orígenes del turismo en los Alpes, el disfrute de baños termales en forma de grandes piscinas climatizadas y cubiertas, cuya entrada, en general, va incluida en el precio del abono al sistema de remontes.

En cuanto a la práctica del esquí se ha producido cambio de escala, las pistas han ido alcanzando magnitud de «Región de Esquí» al interconectarse diversas estaciones. Cuando sobre esquíes no es posible pasar de una a otra, la red de transporte público es tal que enlaza las distintas áreas de modo constante y continuo ofreciendo al esquiador la posibilidad de disfrutar de una multitud de recorridos opcionales.

La mejora en la calidad de pistas es sustancial, su reflejo práctico lo arrojan las estadísticas decrecientes proporcionalmente de los accidentes sufridos en ellas pese al incremento de esquiadores. Costosos trabajos durante el verano removiendo rocas, trasladando tierras, colocando drenajes y sembrando césped artificialmente son seguidos por un acondicionamiento constante de la nieve durante el invierno.

La importancia de los intereses económicos que se mueven en torno a las grandes estaciones de esquí y las vacaciones invernales hacen prohibitivo el riesgo de falta de nieve en temporada, produciéndose como consecuencia el equipamiento cada vez más generalizado de costosos sistemas de fabricación de nieve. En este aspecto, asistimos a una vuelta a capítulos anteriores de la historia del esquí al introducir la empresa automovilística FIAT en Sestrière una innovación conceptual en la implantación masiva de un sistema de producción de nieve que le permite iniciar la temporada en noviembre, dentro de una operación de remodelación total de esta famosa Estación. Nuevamente el Departamento de Saboya, en Courchevel, realiza en este campo una actuación paralela a la de Sestrière.



*Estación francesa de Valmorel exponente de la 4.ª generación.*



*El mismo arquitecto de La Plagne, Michel Bezançon, trasladó a la realidad nuevos conceptos creando un pueblo tradicional de un modo escenográfico.*

Los sistemas de remonte no se han quedado a la zaga, además de la concepción integral de todo el sistema, se tiende al empleo de las menores líneas de remontes posibles de modo que se minimicen impactos y costos de mantenimiento empleando sistemas de gran capacidad. Proporcionalmente experimenta una fuerte disminución la construcción de telesquíes y aumenta espectacularmente la de telesillas desembragables que permiten elevadas velocidades en línea y por tanto grandes capacidades. De un modo pragmático se utilizan en menor cantidad otros grandes remontes hoy día muy evolucionados, telecabinas, teleféricos e incluso funiculares, que últimamente se están construyendo a través de galerías subterráneas dentro de la montaña, como los denominados «metros alpinos» de Zermatt y Saas Fee en Suiza o el nuevo funicular de Val d'Isère en Francia. La construcción subterránea garantiza el funcionamiento en cualquier circunstancia climatológica, elimina impactos sobre el medio y por tanto contratiempos con los «verdes». Su costo, muy elevado, va haciéndose relativamente accesible dada la situación de inactividad de empresas y equipos anteriormente dedicados a la construcción de túneles para centrales hidroeléctricas.

El transporte de turistas a las Estaciones de Esquí, en estrecha relación en un principio con las empresas ferroviarias, ha evolucionado adquiriendo importantes vinculaciones con las Compañías Aéreas y ocupación de sus vuelos en el Atlántico Norte con el transporte de esquiadores USA hacia los Alpes. Suiza, no obstante, continúa manteniendo su estrecha vinculación con el ferrocarril como medio importante de acceso a las Estaciones de Esquí.

En Francia hay una notable vuelta al empleo del ferrocarril. El trayecto París-los Alpes, en menos de cuatro horas, gracias a la puesta en servicio del rapidísimo tren T.G.V. (Train Grand Vitesse) atrae numerosos esquiadores que intentan llegar lo antes y más descansadamente posible a la nieve.

En cuanto al alojamiento, además de las medidas de protección del carácter en las antiguas poblaciones, existe un rechazo generalizado, que llega a prohibición expresa en Austria, a la construcción de segundas residencias y una tendencia progresiva, mediante diversos incentivos, hacia la puesta en alquiler de la mayor cantidad posible de patrimonio inmobiliario.

Finalmente, el fenómeno masivo del esquí ha originado una nada desdeñable industria secundaria que va desde la fabricación de ropa al calzado especializado, fijaciones y los propios esquís.

## **EPILOGO**

El fenómeno de las vacaciones de invierno en la montaña se ha convertido hoy día en un fenómeno de masas de gran complejidad. La inteligente comprensión de las características de los Alpes, consiguió por la vía del esquí alpino, el encauzamiento de esta nueva necesidad social hacia los Alpes. Inmersos en una sociedad cada vez más ansiosa de diversidad de opciones para ocupar el ocio. ¿Sabremos dar en nuestros macizos montañosos una respuesta tan acertada con respecto a nuestras circunstancias específicas?