

Trabajo Fin de Grado

Unión de estaciones invernales de Candanchú y
Astún para la revitalización de la actividad turística
en el Valle del Aragón

Union of the ski resorts Candanchú and Astún for
the revitalization of the tourism in the Aragón river
Valley

Autor

Juan Bartolomé Cebollero

Director

Lara Iñiguez Berrozpe

Índice

1. Introducción.....	3
2. Marco Teórico.....	5
2.1 Historia de las estaciones de esquí de Candanchú y Astún	5
2.1.1 CANDANCHÚ	5
2.1.2 ASTÚN	7
2.2 La transformación de la montaña: De la agricultura y la ganadería al esquí	8
3. Metodología.....	11
4. Plan de Enlace de las estaciones	13
4.1 ¿Por qué unir las estaciones?	13
4.1.1. Primer motivo: Mayor desarrollo de la economía local a partir de las estaciones de esquí.....	16
4.1.2. Segundo motivo: Ofrecer un servicio de calidad	18
4.2. Objetivos del proyecto	19
4.3. Antecedentes: proyectos planteados anteriormente	20
4.4. Proyecto propio	23
4.4.2. Unión de Candanchú y Astún para unificar la oferta de esquí del Valle del Aragón	27
4.4.3. Medidas para contrarrestar el impacto de las estaciones de esquí.	30
4.4.4. Financiación	31
4.4.5. Comunicaciones.....	32
5. ¿Es viable el proyecto?: Entrevista a Octavio Salanova.....	35
6. Conclusiones.....	38
Bibliografía	39
Anexos	

1. Introducción

El trabajo consiste en el diseño de un proyecto turístico en la zona norte del Valle del Aragón (Canfranc, Candanchú y Astún) a partir de tres equipamientos de gran importancia: Estaciones de Esquí de Candanchú y Astún y Estación de Canfranc. Estas dos estaciones de esquí existen desde mediados del siglo pasado, fecha desde la cual el turismo de esquí y de montaña empezó a crecer gracias, en gran parte, a estos equipamientos y a lo largo de su historia las llegadas han ido en aumento aunque no han llegado a estabilizar la economía local. Actualmente estas dos estaciones invernales continúan ofreciendo al esquiador los mismos servicios deportivos pero se han encontrado con dificultades económicas por la gran competencia con las demás estaciones invernales del Pirineo, todas ellas aglutinadas en la empresa semiestatal Aramón, con servicios más atractivos e instalaciones mucho más modernizadas. Además, el flujo turístico que conllevan durante los meses de la temporada de invierno no repercute demasiado en los pueblos cercanos a éstas, donde la demanda es excesivamente estacional y no hay una adecuada oferta de servicios que frenen esta llegada irregular de turistas, situación que conozco debido a mi experiencia personal que me ha motivado a llevar a cabo este proyecto.

Por tanto, el objetivo del proyecto es lidiar con estos problemas reforzando el principal equipamiento de la zona mediante la unión de los dos recursos más importantes del Valle haciendo de éstos una única estación, aprovechando también esta acción estratégica para empezar a actuar de una manera más sostenible con el medio ambiente, al ser éste otro gran problema de este tipo de prácticas turísticas.

Aunque nuestra área de estudio sea el Valle del Aragón, nuestro proyecto, en cualquier caso, aboga por el desarrollo equilibrado y sostenible de todo el Pirineo en conjunto. Por ello, nos apoyaremos durante todo el proyecto en la idea de que no es viable que la empresa semiestatal Aramón acoja en su dominio a las estaciones de esquí de Candanchú y Astún para un mayor desarrollo turístico del Valle del Aragón, dejando intacto el Valle de Canal Roya, de gran valor medioambiental. Por el contrario, no creemos en un desarrollo sostenible ni económico, ni social ni ambientalmente si se llevase a cabo el Plan de Interés General de Unión de estas estaciones con la estación de Formigal, aprobado recientemente por la Diputación de Aragón, ya que se

manipularía innecesariamente ampliando el dominio esquiable a través de este territorio y los beneficios no repercutirían de la misma forma en el Valle del Aragón, sino que aumentaría todavía más el turismo en el valle vecino, el Valle de Tena, donde ya casi nos encontramos con una capacidad de carga que no han sabido planificar y que no podría soportar.

2. Marco Teórico

El proyecto que he elaborado y que expondré a continuación consiste en un plan de revitalización turística de un tipo de turismo de interior que tanto auge ha tenido en España desde los años 60, paralelo a otros tipos de turismo, pero principal atractivo en zonas de montaña. En concreto, me centraré en la zona oscense-pirenaica del Valle del Aragón y en dos de sus recursos más importantes: las estaciones invernales de Candanchú y Astún. Para comenzar, explico brevemente la historia del esquí y los deportes de invierno en esta zona, así como el desarrollo de la actividad turística causada por éstas y la situación actual del sector.

2.1 Historia de las estaciones de esquí de Candanchú y Astún

2.1.1 CANDANCHÚ

La estación de esquí de Candanchú se encuentra en el Pirineo aragonés, junto al río Aragón, a 1 km del Puerto del Somport, frontera con Francia y entrada del Camino de Santiago en España, a 27 km al norte de la ciudad de Jaca y junto a la vecina estación de Astún. Siendo la estación más veterana de España, ha sido durante muchos años uno de los centros más prestigiosos de la Península para practicar este deporte hasta el desarrollo y la modernización de otras estaciones de posterior creación, para las que ha marcado pautas de desarrollo.

Con una cota mínima de 1560 metros y una cota máxima de 2.400 metros, que coincide con el apreciado pico Tuca Blanca, la estación tiene un total de 51 pistas de diferente dificultad repartidas en 50,6 km. esquiabiles.

Si buscamos una característica ventajosa que diferencie a Candanchú de las demás estaciones del Pirineo aragonés, encontramos la particularidad de que es muy interesante para esquiadores de todos los niveles, ya que posee una amplia zona para debutantes situada en las cotas más bajas (Pista Grande) junto con pistas más exigentes: la zona de Tuca Blanca y Rinconada para descensos más avanzados y el Tobazo con mayores pendientes. Además de las pistas balizadas, existen recorridos fuera de pista por los que muchos esquiadores aprecian tanto la estación. Consisten en laderas con el estado de la nieve natural (sin trabajar con máquinas) a las que se accede

desde las cotas altas de las pistas hasta descender a la base de la estación y que exigen un alto nivel del deporte.

La relación de todas las pistas y remontes de la estación de Candanchú es la siguiente (Candanchú, 2016):

- 10 Pistas Verdes (las más fáciles y con poca pendiente)
- 12 Pistas Azules (fáciles/intermedias y con pendiente suave)
- 16 Pistas Rojas (intermedias/difíciles y con pendiente hasta del 40%)
- 13 Pistas Negras (difíciles y con pendiente hasta del 50%)
- 5 Recorridos Freeride: consisten en recorridos por laderas fuera de pistas balizadas y, por tanto, sin un itinerario marcado con palos a ambos lados del descenso. De especial interés por sus exigentes características y la nieve virgen, sin haber sido trabajada por máquinas pisanieves, siempre se indica su dificultad y su limitación para esquiadores experimentados. Los esquiadores que decidan realizar estos descensos deben asumir el riesgo, ya que los seguros de las estaciones no cubren la asistencia en caso de lesiones o caídas, y asegurarse de la calidad de la nieve en estas zonas.
- Circuito de Esquí de Fondo y Estadio de Biathlon: consiste en 3 circuitos de diferente longitud para practicar esquí nórdico y un estadio de biathlon, aunque no es la única opción para hacer esquí de fondo en la zona ya que junto a Candanchú, nada más cruzar la frontera de Somport para acceder a Francia, nos encontramos con la Estación de esquí de fondo Le Somport (independiente económicamente de Candanchú), tanto para esquí de fondo como para raquetas.
- 26 Remontes (telesillas, telesquíes y cintas) con una capacidad para 24.950 esquiadores/hora (Ver Anexo 1).

La Estación, como lugar para practicar deportes de montaña, fue descubierta a principio del siglo XX por alpinistas y aficionados del esquí: aragoneses del Club de Montañeros de Aragón y vascos del Club de esquí Tolosano. A partir de que en los años 20

montañeros de Zaragoza y del Valle del Aragón realizaran diferentes expediciones a la zona y anunciaran el potencial de este nuevo deporte, el esquí alpino fue ganando popularidad en el Pirineo aragonés y se decidió solventar el problema de los largos trayectos hasta llegar a las montañas que se empezaban a descender: un refugio de alta montaña construido entre 1927 y 1930, llamado primero Refugio de Montañeros de Aragón y posteriormente Refugio de Santa Cristina, levantado con antiguas piedras aprovechadas del Hospital Medieval de Santa Cristina, situado en la base de la actual estación.

En 1935 se construyó el Hotel Candanchú, que iba a ser uno de los mejores hoteles de montaña de Europa, pero la Guerra Civil estaba al caer y cortó toda la actividad desarrollada en los años anteriores. El hotel fue requisado y convertido en cuartel hasta que en los años 50, con la situación política fronteriza más relajada, comienza con más fuerza la afición al esquí. Durante los años 60 se produjo el despegue de la estación como un prestigioso centro de esquí a nivel nacional y se edificaron dos hoteles que todavía hoy continúan su actividad: el Hotel Tobazo y el hotel Edelweiss, además de construir el primer telesilla del Tobazo. Dos décadas más tarde comenzaría la innivación artificial de las pistas, cuando ya Candanchú, perteneciente a la localidad de Aísa, era un gran núcleo en la comarca de la Jacetania (Juanín, 2008).

2.1.2 ASTÚN

Los inicios de la estación de esquí de Astún se remontan a comienzos de los años 70 cuando se empezó a estudiar la viabilidad de una nueva estación de esquí, para la cual se tuvo que construir una carretera de acceso de dos kilómetros desde la carretera de acceso al puerto de Somport. Este acceso desembocaría años después en la zona urbana de la estación con un parking para la recepción de los esquiadores en la base de las montañas a esquiar, para lo cual se tuvo que cubrir parte del barranco que fue un requisito 'sine qua non' para el desarrollo de la futura estación. La estación se inauguraría en 1976 tras la construcción del edificio para las actividades hosteleras.

Astún goza de una situación privilegiada ya que la disposición de sus laderas protege a la estación de las corrientes de viento y acumula grandes cantidades de nieve polvo.

Además, todas sus pistas tienen la particularidad de acabar su descenso en el mismo punto, base de la estación, lo cual genera tranquilidad para muchos esquiadores, que en otras estaciones serían más vulnerables de desorientarse.

La estación cuenta con 50 kilómetros esquiables repartidos en 50 pistas balizadas de las cuales 5 son verdes, 18 azules, 21 rojas y 6 negras, además de 10 itinerarios y un Snowpark. Las pistas se agrupan en diferentes zonas o valles: Truchas, Canal Roya, Sarriós, La Raca y Pastores. La Cota máxima de la estación es de 2273 metros y coincide con la Raca, desde donde hay magníficas vistas de los valles. La relación de pistas y remontes de la estación es la siguiente (Astún, 2016):

- 5 Pistas Verdes
- 16 Pistas Azules
- 21 Pistas Rojas
- 10 Pistas Negras y Recorridos Freeride
- Snowpark y Halfpipe
- 15 Remontes (Ver Anexo 2)

2.2 La transformación de la montaña: De la agricultura y la ganadería al esquí

Ambas estaciones se encuentran en el norte del Valle del Aragón, uno de los valles que junto con los Valles Occidentales y La Canal de Berdún y los campos de Jaca, forman la Comarca de la Jacetania, rodeada por las Cinco Villas y la Hoya de Huesca al sur y el Alto Gállego al este. La actividad deportiva durante los meses de la temporada de invierno (de diciembre a marzo/abril) de Candanchú y Astún sirve como principal motor de desarrollo económico al Valle del Aragón directamente y a gran parte de la Jacetania indirectamente desde que, a partir de la segunda mitad del siglo pasado, se fuese abandonando paulatinamente la actividad ganadera y agrícola en beneficio de la nueva actividad turística, relacionada primero con el esquí y a lo que más tarde se sumaría el interés por el patrimonio cultural y natural.

Desde la creación de las estaciones, la llegada de turistas motivados por este deporte ha ido en aumento y ha seguido el ritmo "natural" de una demanda creciente durante décadas mientras que la población de las comunidades cercanas a las pistas se ha ido adaptando a las necesidades de los turistas intentando crear un flujo regular que tanto ha costado y sigue costando, determinado siempre por las condiciones climáticas.

Con grandes poblaciones cercanas interesadas en la práctica de deportes de montaña con ventaja de la cercanía, como Navarra, País Vasco y Zaragoza, la demanda del esquí se ha ido repartiendo entre las diferentes estaciones del Pirineo aragonés conforme éstas han ido creciendo: además de Candanchú y Astún, Formigal y Panticosa en el Valle de Tena, contiguo al del Río Aragón, y Cerler en el Valle de Benasque, surgieron todas ellas a lo largo de los años 60 y 70, aprovechando la gran cantidad de nieve que se acumulaba en éstos puntos de las montañas y viendo un futuro muy prometedor para las economías locales.

Coincidiendo con el descenso productivo de las actividades tradicionales de los pueblos del Pirineo por la creciente industria a gran escala y la consecuente desaparición de granjas, pastos y tierras a cultivar, el turismo de invierno empieza como una fuente complementaria de las rentas para hacer frente a la caída de ingresos de las actividades primarias. Pero con una demanda tan grande de los servicios no sólo en las estaciones de esquí, sino también en las localidades próximas a éstas, en pocos años surge un desequilibrio entre las actividades tradicionales y de servicios, viendo en éstas segundas una gran fuente de beneficios de cara al futuro. Nos encontramos, por tanto, ante dos tipos de poblaciones pirenaicas en función de su cercanía a las estaciones de esquí: las localidades más cercanas a éstas que dieron un giro sustancial en la forma de vida de sus habitantes, dedicándose casi por completo al monocultivo turístico, y las localidades más alejadas, ya sea por distancia o por inaccesibilidad, que han mantenido ciertas actividades productivas del sector primario (Lasanta y Laguna, 2007).

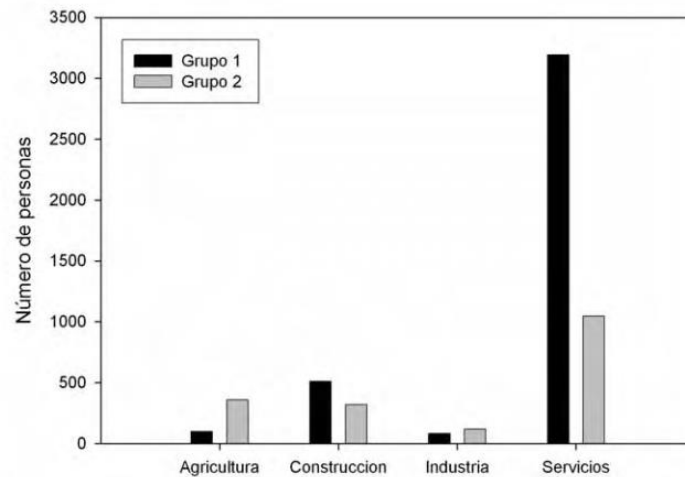


Figura 1. Distribución de poblaciones afectadas directamente (Grupo 1) e indirectamente (Grupo 2) por las estaciones en el Pirineo Aragonés en 2008 (Lasanta, 2010)

Con el paso de los años, los habitantes de las localidades del primer grupo se han ido adaptando a esta nueva forma de producción de servicios, desde la oferta de alojamientos en hoteles y casas rurales a la restauración con restaurantes y bares, el funcionamiento y mantenimiento de las instalaciones de las estaciones, la instrucción del deporte o la conservación y limpieza de los senderos y montes.

Pienso que este casi inevitable monocultivo turístico es viable si hay un equilibrio en la oferta de servicios durante todo el año pero, por el contrario, deja de serlo cuando casi toda la actividad se centra en la oferta de servicios relacionados con el esquí únicamente durante los meses de invierno. Si el turismo de esquí se complementa con la oferta de actividades de montaña o culturales (incluso aprovechando las infraestructuras de las estaciones) desde que se va la nieve hasta la siguiente temporada, el flujo turístico será más regular y los consecuentes ingresos más equilibrados.

3. Metodología

He querido estructurar el trabajo explicando en primer lugar los antecedentes así como la situación actual de la zona de estudio, de su economía y del transcurso de los flujos turísticos. A continuación, he justificado los motivos por los que es necesario un nuevo plan de desarrollo turístico y los objetivos que se pretenden conseguir con éste. Para exponer el proyecto, he comenzado mostrando el Plan de Interés Turístico de Aragón "Ski Circus" sobre el que se basa nuestro proyecto para pasar a argumentar por qué no se debe desarrollar y los puntos en los que se contradice con nuestro proyecto. Tras explicar de qué manera se realizará, sus distintas fases y cómo deben lograrse los objetivos planteados, el trabajo concluye con una entrevista sobre la viabilidad de los propósitos a un profesional en la materia.

Para encontrar toda la información y los datos necesarios he utilizado fuentes de información secundarias: artículos y estudios académicos sobre la situación del sector económico y de la población en la zona de estudio, páginas web, sobre todo de periódicos y radios digitales, para conocer la situación política y los últimos avances relacionados con nuestro proyecto, además de otros blogs y publicaciones oficiales, como el Boletín Oficial de Aragón. Para elaborar los gráficos sobre pernoctaciones y ocupación he obtenido los datos del INE, donde se pueden encontrar separados por comarcas, aunque al no haber cifras de la Comarca de la Jacetania fuera de los meses de esquí (de abril a diciembre porque la última temporada empezó en enero) tenemos que hacernos una idea con los datos de Jaca, que es el municipio cuyos resultados más se parecerán a los del Valle del Aragón. La información sobre kilómetros de las estaciones y precios de los forfaits se han obtenido de las páginas web de cada estación.

Como fuente primaria he utilizado la entrevista a Octavio Salanova, director deportivo de la estación de Astún hasta la temporada 2015/2016 y gran experto del sector de la nieve e instalaciones de estaciones, al ser éste uno de los profesionales que pueden dar una opinión más realista sobre el tema. Tras preparar una serie de preguntas divididas en tres bloques temáticos sobre las cuestiones tratadas en el trabajo que más me interesaba contrastar, con el objetivo primordial de conocer la viabilidad del proyecto, la entrevista fue grabada el 1 de junio de 2016 y transcrita, posteriormente. Para la transcripción se preparó una parrilla de análisis que dividía los aspectos positivos y

negativos, siendo la codificación: E1 para indicar la entrevista número 1, a continuación el número del párrafo de la entrevista donde se habla de tal cuestión y después la opinión del entrevistado (1, 3 y 5 para los factores positivos y 2, 4 y 6 para los negativos en función del bloque temático).

En rasgos generales, las preguntas tienen que ver con la situación del valle, la forma de unión, la importancia del "Canfranco" y la sostenibilidad medioambiental de una estación. (Anexo 3)

A lo largo del trabajo, otros problemas que se me han planteado han sido los escasos estudios públicos sobre el sector de la nieve en Aragón, ya que casi todos los datos actuales vienen de publicaciones de medios de comunicación, además de la dificultad de encontrar fuentes que corroboren mi conocimiento a fondo de la zona.

Agradezco la ayuda y colaboración de Octavio Salanova, por haber sido entrevistado, y de Maite Casasnovas, concejala de Canfranc, María José Jarne, directora de la OT de Jaca, y Ángel Bandrés, presidente de la Asociación Turística del Valle del Aragón, por haberme ayudado a acceder a información específica.

4. Plan de Enlace de las estaciones

Tras conocer la situación de la actividad económica de la zona de estudio, he analizado la forma en que se ha ido desarrollando el turismo de nieve en el valle y la transformación de la demanda, así como los factores externos que han influido tanto en la competencia y que han modificado el equilibrio existente creando diferentes tipos de oferta turística. Con todo ello, he querido plantear un proyecto de creación de una nueva estación de esquí a partir de los recursos y pistas ya existentes con el claro objetivo de dinamizar los pueblos del Valle del Aragón durante todo el año.

4.1 ¿Por qué unir las estaciones?

Las pistas de las estaciones de esquí de Candanchú y Astún han estado siempre muy valoradas por nuevos y veteranos esquiadores. Entre los motivos destacan: la exigencia de los descensos de Candanchú, la menor manipulación de la montaña que en otras estaciones, habiendo restringido siempre la construcción de alojamientos a las zonas bajas de los valles, o la cercanía a la gran población de Jaca con su riquísimo patrimonio artístico y monumental medieval y modernista (Juanín, 2008). Ambas han sido desde su nacimiento el motor de desarrollo de la actividad económica del Valle del Aragón¹ durante los meses de invierno (de diciembre a marzo/abril), dejando los meses de verano y otoño a un número de llegadas de turistas más tímido, motivado principalmente por el Camino de Santiago, otros recorridos de senderismo y de alta montaña, la micología o las ferias gastronómicas y artesanales, aunque este tipo de turismo gana cada vez más importancia.

¹ Nos referimos específicamente con este valle a las poblaciones de Castiello, Villanúa, Canfranc, Canfranc Pueblo, Candanchú (perteneciente a la localidad de Aísa) y Astún (perteneciente a Jaca) que se ubican a lo largo del Río Aragón que nace en las montañas de Astún.

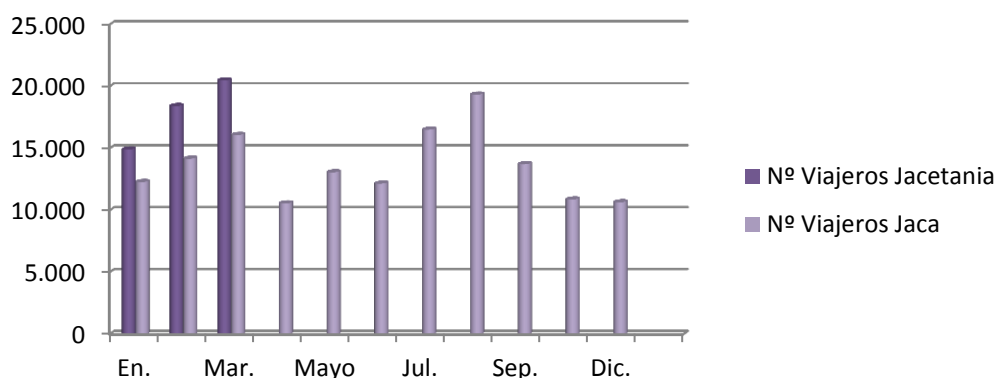


Figura 2. Número de pernoctaciones en Jaca y Jacetania en 2015, Elaboración propia (Datos INE, 2015)

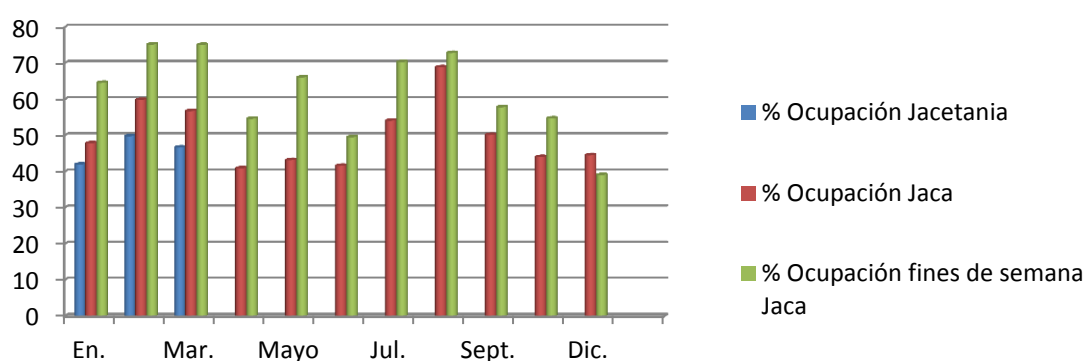


Figura 3. Grado de ocupación en Jaca y Jacetania en 2015, Elaboración propia (Datos INE, 2015)

A pesar del esplendor del turismo de invierno en este valle desde la construcción de las estaciones, nos encontramos actualmente con dos problemas fundamentales que han reducido considerablemente el número de llegadas de turistas en la última década: "La pérdida de competitividad del valle del Aragón queda reflejada en un descenso de 150.000 esquiadores, un 28% menos que hace cinco años, con lo que ha pasado de captar el 42,7% de la actividad del sector en Aragón a quedar en una cuota de mercado del 28,47%; los últimos datos económicos reflejan que desde 2006 se han perdido 600 puestos de trabajo en esta comarca, que la ocupación hotelera descendió hasta el 31,5% en 2009, y que en la actualidad hay 38 empresas de esta zona que están en peligro de cierre" (Franco, 2012). Por una parte, la ampliación paulatina de la estación vecina de Formigal, que forma parte del holding de Aramón gestionado a partes iguales por Ibercaja y El Gobierno de Aragón, y la desmesurada inversión en la modernización de sus instalaciones (remontes, servicios de restauración y hoteles) en los últimos años,

han arrastrado a gran parte de los esquiadores del Pirineo a esa estación. Muchos esquiadores han preferido como destino el Valle de Tena y su mayor desarrollo, en cierto punto masivo, dejando atrás las instalaciones de Candanchú y Astún por su menor progreso. No podemos hablar de igual manera en el desarrollo de una y otra estación ya que Astún sí que ha apostado por la modernización tecnológica de alguna de sus instalaciones, como la disposición de telesillas desembragables, mientras que Candanchú presenta unas instalaciones muy anticuadas respecto a las demás, tanto remontes como cafeterías y zonas comunes. Esto ha hecho que la afluencia a las estaciones del Valle del Aragón haya ido descendiendo hasta llegar a tener una demanda reducida, exceptuando los periodos vacacionales de Navidad, Semana Santa y Puentes festivos en los que la ocupación suele rozar el límite cuando las condiciones meteorológicas son favorables, ya que el número de deportistas es mucho mayor y el reparto es más ajustado entre todos los valles del Pirineo. (Ipas, 2008)

Por otra parte, la estancia media en alojamientos hoteleros en la Comarca de la Jacetania de 2,48 días, es decir, de fin de semana (INE, Marzo 2016) nos alerta de una necesidad de intentar alargar esa estancia para no encontrar los días entre semana las estaciones prácticamente vacías, con el gran gasto de personal y electricidad que supone mantenerlas abiertas, o incluso restaurantes y bares cerrados por falta de clientes.

Todo ello ha saltado la alarma y preocupa cada temporada más a los empresarios del Valle del Aragón y de la Jacetania en una zona donde más del 80% de la economía local depende prácticamente del turismo (Lasanta, 2008) y las llegadas están, además, influenciadas por las condiciones meteorológicas, que en los últimos años han sido muy desfavorables. La situación ha comenzado a ser difícil para la población que vive directamente de las pernoctaciones y del gasto que realizan los esquiadores, además de para las propias estaciones, teniendo que cerrar hoteles y restaurantes en las épocas entre la temporada de verano y la de invierno. Además, Candanchú, ha tenido graves dificultades para cerrar con beneficios las últimas temporadas: en 2013 presentó un Expediente de Regulación de Empleo que afectó a todos sus trabajadores fijos, la misma temporada en que Aramón tuvo que hacerse cargo de la gestión de la estación por no poder hacer frente a las facturas de electricidad. La empresa ETUKSA, entonces

propietaria de los remotes, quedó en concurso de acreedores y recientemente, inversores zaragozanos han adquirido casi la totalidad de las acciones de la empresa con un futuro, aparentemente, más prometedor (Radiohuesca, 2013). Los empresarios, asociados en el nuevo grupo Ibernive, tienen como objetivo dar impulso y continuidad a la estación y apostar por un mayor desarrollo.

4.1.1. Primer motivo: Mayor desarrollo de la economía local a partir de las estaciones de esquí

Definitivamente, la zona debe cambiar el rumbo de su oferta turística y dar un giro sustancial para atraer a los turistas de una manera más atractiva. Los recursos que posee el Valle del Aragón y la cercanía a la ciudad de Jaca son más que suficientes, no es necesario servirse de nuevos recursos pero es fundamental mejorar los existentes. El Valle cuenta con las dos estaciones de esquí, cerca del resto de los pueblos, la carretera N-330 en muy buen estado por la que se accede fácilmente al valle desde Huesca y, por tanto, desde Zaragoza o Lérida, la Estación Internacional de Canfranc como principal recurso histórico-artístico de la zona que cada vez se potencia más después de años de olvido (más tarde dedicaremos un apartado especial a éste recurso), y cantidad de importantes monasterios, iglesias y fuertes militares medievales a menos de media hora de los pueblos (San Juan de la Peña, Catedral de San Pedro de Jaca, Ciudadela de Jaca, Fuerte de Col de Ladrones, Ermita de Iguácel, San Adrián de Sasabe...). Por otro lado, y más de cara a los meses de primavera, verano y otoño, cuenta con el paso del Camino de Santiago que baja desde Francia y empieza su tramo aragonés en el paso fronterizo de Somport y baja por todos los pueblos del valle hasta llegar a Jaca y continuar hacia Pamplona, además de numerosos senderos y excursiones por la montaña en muy buen estado de conservación.

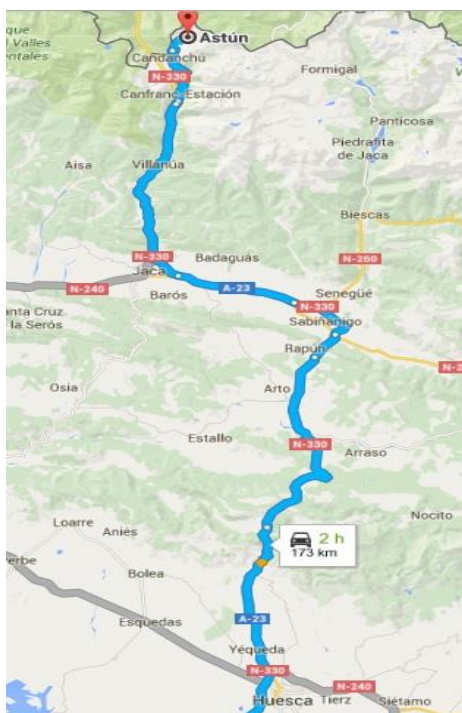


Imagen 1. N-330 a Candanchú y Astún (2h. desde Zaragoza, 1h30 desde Huesca, 30m. desde Jaca)

Con todos estos recursos, base de la atracción del turismo existente, no hay un adecuado equilibrio en la elección de los turistas a la hora de elegir el lugar donde se hospedarán y, por tanto, esquiarán, escogiendo la gran mayoría la localidad de Jaca para ello y teniendo que desplazarse con el coche cada día para llegar hasta las pistas de esquí, por lo que muchos que desconocen la zona, van directamente a esquiar al Valle de Tena, debido a la popularidad actual de Formigal. Pero esta tendencia no es casualidad, y es que su oferta de servicios hoteleros, gastronómicos y de ocio es más amplia, llamativa y accesible que la del Valle del Aragón, y no se han hecho muchos esfuerzos en esta zona por cambiar la situación.

Puesto que las estaciones son los recursos en torno a los cuales debe girar la nueva estrategia turística, un dominio esquiable más amplio (que no necesariamente nuevas pistas esquiables para no manipular más el medio natural), acompañado de la renovación de algunas instalaciones, una mejora en los transportes públicos y un giro en la oferta de alojamientos atraería a un segmento de mercado más amplio y competiría de una forma más estable con otras estaciones de esquí del Pirineo y aumentaría el empleo en el sector público, la construcción y, sobre todo en el turismo y los servicios.

4.1.2. Segundo motivo: Ofrecer un servicio de calidad

Pongamos el ejemplo de un esquiador que ha probado varias estaciones de esquí en un territorio determinado (Pirineo aragonés, Pirineo catalán, Alpes franceses...). Un esquiador desconocedor de una estación y su entorno (como lo podría ser de cualquier otro destino o recurso turístico) espera recibir en ese lugar un servicio de calidad: buenas pistas de esquí adaptadas a su nivel, la nieve bien trabajada para que no se formen bañeras tras el paso de muchos esquiadores, cómodos accesos a la estación, pocas filas de espera en los remontes y que coloquen al esquiador en la cima de las pistas en pocos minutos, cafeterías cómodas y con capacidad suficiente, además de una buena oferta de alojamientos y actividades culturales y de ocio para después de la práctica deportiva.

El grado de satisfacción del esquiador será el resultado de la calidad esperada antes de haber esquiado en la estación y la calidad percibida después de haber probado el servicio. La calidad esperada de una estación está condicionada por la promoción por parte de la empresa (anuncios, página web...), el nivel del esquiador en la práctica del deporte, la experiencia personal anterior, la información de los medios de comunicación y, muy importante, las opiniones de otros esquiadores. Por tanto, el esquiador que conoce varias estaciones, dará diferente valor a cada atributo que forma el conjunto del producto turístico del esquí. Dentro del Pirineo aragonés, el precio del forfait no varía mucho de unas estaciones a otras, siendo los de Candanchú y Astún un poco más reducidos que Formigal: 32€ y 38€ en Candanchú, 35€ y 37€ en Astún, 40,5€ y 43€ en Formigal (precios de temporada baja y temporada alta respectivamente).

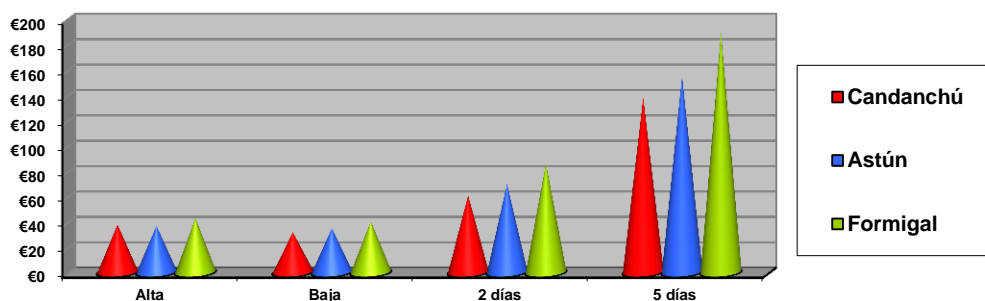


Figura 4. Precio del Forfait en las tres estaciones en temporada alta, baja y precio para 2 y 5 días consecutivos. (Elaboración propia)

En base a mi conocimiento de los valles y mi experiencia en las estaciones de esquí y tras conocer los precios de los forfaits de las tres estaciones (podríamos compararlas además con Panticosa o Cerler, que también forman parte de Aramón, pero creemos que no es relevante, al no influir demasiado en la competencia como sí que lo hace Formigal) se puede intuir que, el esquiador, como podría serlo un turista de sol y playa o cultural, va a determinar su elección de destino en función de quien mejor servicio le preste. Por tanto, frente a unos precios muy similares, un esquiador que no esté sujeto a una estación por una primera o segunda residencia, se decantará por aquella en la que se cumpla el máximo de condiciones posibles esperadas en materia de remontes, accesos, hoteles, restaurantes, ocio...

Teniendo en Aragón pistas de esquí de calidad, si los servicios que ofrecen todas las estaciones y su entorno más próximo son muy buenos, habrá una competencia saludable y el esquiador dispondrá de más opciones a la hora de escoger su destino o, incluso, esquiará en varias estaciones aprovechándose de la cercanía de unas a otras. Si en la nueva estación se empieza a brindar una oferta deportiva, hotelera y cultural más llamativa, accesible y renovada, hará que el abanico de posibilidades sea más amplio y el proceso de decisión del destino más complejo.

4.2. Objetivos del proyecto

Por todo ello, y como base de mi proyecto, sostengo la idea de la necesidad de un giro sustancial en el turismo de nieve del Valle del Aragón y creo firmemente en la posibilidad sostenible de una unión de las estaciones de Candanchú y Astún, reforzada por unas mejoras en ámbitos de instalaciones, transporte y hotelería, formando una nueva estación que agruparía todo el turismo de esquí de la zona. Los principales objetivos con ello, no son otros que:

- ❖ Un **mayor desarrollo económico sostenible** de las estaciones de esquí de Candanchú y Astún, preservando la naturaleza y aumentando únicamente el dominio esquiable que sea necesario para dicha unión.
- ❖ Que el desarrollo de las estaciones **afecte directamente a las localidades más cercanas**: Candanchú (perteneciente a Aísa), Canfranc Estación (ayudándonos

para ello de una conexión directa con la Estación de Canfranc), Canfranc Pueblo, Villanúa y Castiello, potenciando el alojamiento en estas localidades.

- ❖ La **desestacionalización** de las llegadas dentro de la temporada de invierno y, en la medida que sea posible, entre los meses de invierno y de verano.
- ❖ El **aumento de la duración de la estancia** de los turistas.

4.3. Antecedentes: proyectos planteados anteriormente

Con el claro objetivo de mejorar la oferta, aumentar la cuota de mercado y dinamizar el desarrollo socioeconómico del Valle del Aragón y, específicamente, de las estaciones de esquí y de la localidad de Canfranc con su enorme potencial, los ayuntamientos y empresarios del valle llevan años pensando en la idea de una unión de estaciones de esquí, consiguiendo un mayor dominio esquiable y persiguiendo que la estancia de los esquiadores aumente a una semana en vez de dos o tres días. El proyecto ha estado en los últimos años en primera línea entre los planes de desarrollo del Pirineo debido a la situación cambiante del sector. Por ello la Asociación Turística del Valle del Aragón, encargó en 2009 a la empresa Ecosign el diseño del proyecto de enlace de las estaciones de Candanchú, Astún y Formigal, que daría un giro a la estrategia turística actual. Con un apoyo en su momento por parte del Gobierno de Aragón, este proyecto se financiaría en gran medida con fondos públicos y, como se puede intuir, Candanchú y Astún pasarían a formar parte de Aramón.

En 2012 se completó el estudio de viabilidad de dicho proyecto y se nombró como Plan de Interés General de Aragón (PIGA) que convertiría parte del Pirineo en el mayor dominio esquiable de España, con más de 200 km para practicar este deporte, compitiendo con centros de esquí europeos como Andorra, o los Alpes y, por tanto, atrayendo con más facilidad al cliente extranjero. El enlace se lograría mediante la unión con teleféricos y remontes entre los centros deportivos y la Estación de Canfranc, que serviría como punto de partida (ATVA, 2012).

El proyecto, que costaría alrededor de 40 millones de euros, se llevaría a cabo mediante los siguientes sistemas:

1. La unión de Formigal y Astún a través de Canal Roya mediante una telecabina de dos tramos con capacidad para 8 personas a través del Valle de Canal Roya. La duración estimada es de 12,05 minutos.
2. La Unión de Astún y Candanchú mediante un telecabina para 8 personas con una duración de 8,62 minutos (tercer tramo del remonte).
3. La unión de Candanchú y Rioseta mediante un telecabina para 8 personas y un tiempo estimado de 3,89 minutos (segundo tramo del remonte).
4. La unión de Canfranc Estación con Rioseta a través de un telecabina con capacidad para 8 personas y un tiempo estimado de 7,6 minutos.

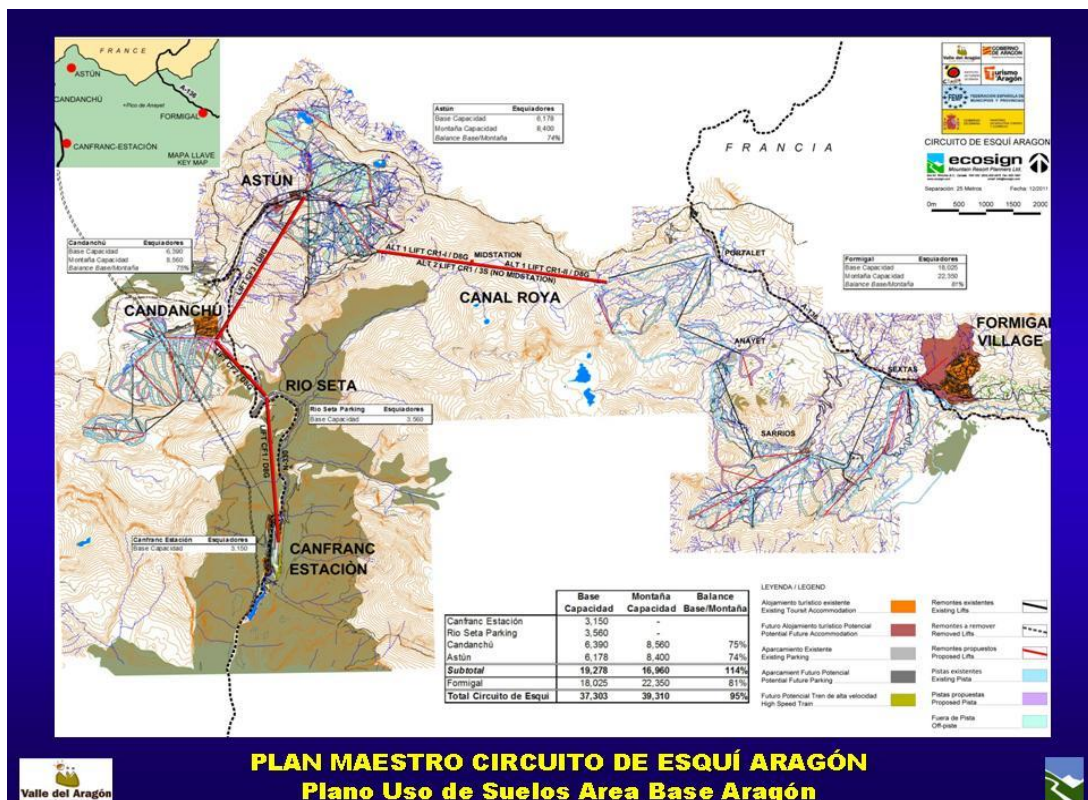


Imagen 2. Plano de Uso de Suelos con los nuevos remontes (ATVA)

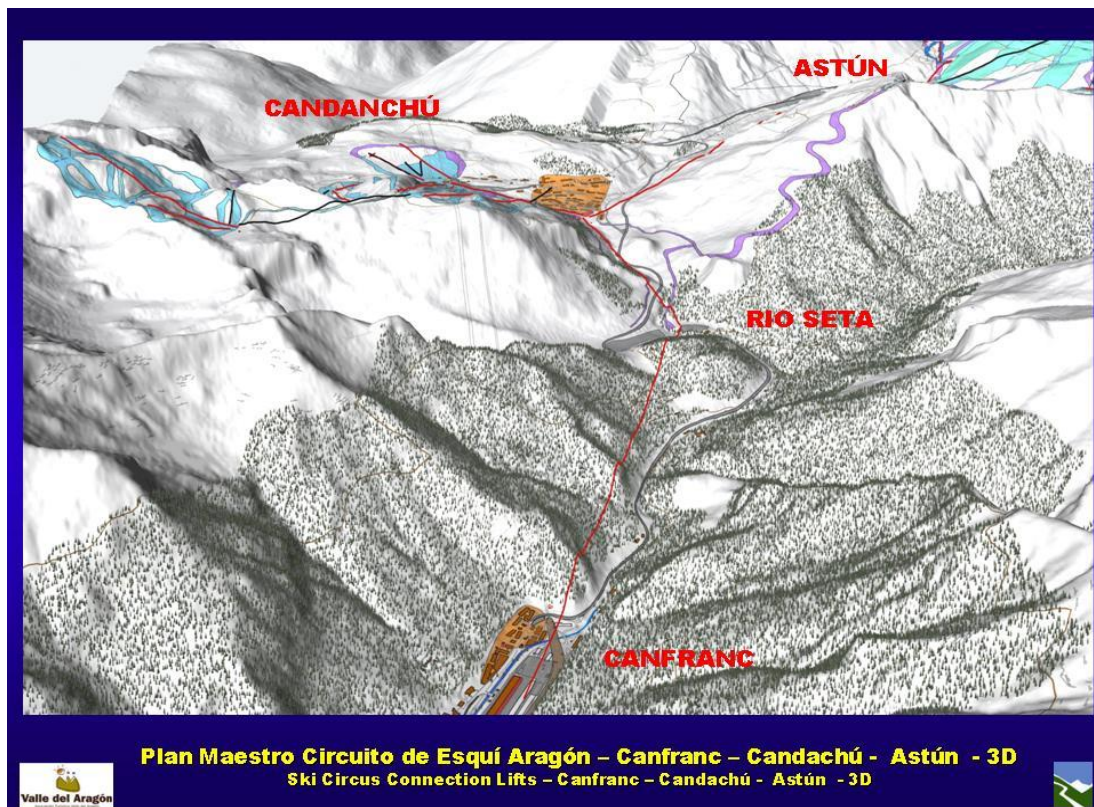


Imagen 3. Plano en 3 Dimensiones con los nuevos remotes (ATVA)

Con este proyecto, se modificaría sustancialmente el terreno físico montañoso con la construcción de un gran parking que pudiera acoger a la demanda esperada y con una gran ampliación del territorio esquiable. Dado la limitada capacidad de los parkings para automóviles de Candanchú y Astún, que en épocas de máxima afluencia son ya casi insuficientes, se cimentaría la base de Río Seta para tal función creando así un gran parking que pudiera acoger a todos los esquiadores que empezaran a esquiar desde el Valle del Aragón y que no utilizaran el primer tramo de remonte Canfranc-Río Seta. Por otra parte, el Valle de Canal Roya, que une la parte oriental de Astún con la zona de Portalet, se utilizaría para dicha unión creando nuevas pistas que llegarían hasta los remotes para la conexión con la estación del Valle de Tena.

Mi visión personal acerca de este proyecto es negativa; en primer lugar, por la alteración innecesaria de muchas hectáreas de terreno de gran valor medioambiental, en segundo lugar, porque el turismo de nieve en el Pirineo no necesita tanta demanda como se pretende alcanzar ampliando el dominio deportivo, sino ajustar las llegadas y lograr una competencia equilibrada entre unos valle y otros y, en tercer lugar, porque

no comparto la filosofía de políticas de construcción y expansión empresarial que ha llevado a cabo Aramón en el Valle de Tena, gestionando tanto la oferta deportiva, como parte de la oferta inmobiliaria y de ocio, siendo una empresa semiestatal que debería fomentar el turismo sin favorecer más a unas zonas que a otras.

4.4. Proyecto propio

Conocida ya la realidad actual del sector de la nieve en esta parte del Pirineo, y habiendo analizado la economía local así como la principal competencia de los recursos de estudio, he elaborado mi propio proyecto de dinamización pirenaica para potenciar las estaciones de Candanchú y Astún, que si bien se parece al anteriormente explicado por basarse en la unión de los dos dominios esquiables con unos objetivos aparentemente similares, también difiere de éste en la mentalidad del proyecto y los valores y respeto por la naturaleza. Desde mi punto de vista, el cual he tenido siempre presente al planificar la unión, la responsabilidad con la naturaleza y la protección del medio ambiente en su conjunto deben anteponerse a cualquier proyecto turístico, debiendo rechazar cualquier intención que exija una modificación irrecuperable e insostenible del territorio, por políticamente legal que pueda aprobarse.

4.4.1. Por qué no utilizar el Valle de Canal Roya para la práctica de deportes de invierno



Imagen 4. Valle de Canal Roya (Elaboración propia)

Parto de la realidad de que ninguna estación de esquí en el mundo es 100% sostenible ecológicamente por los siguientes motivos (Pomar y Cabello, 2001):

- Construcción de vías de acceso y parkings para la accesibilidad de los esquiadores
- Modificación de las laderas para la creación de pistas de descenso y la consecuente eliminación de vegetación y piedras para mantenerlas despejadas y sin baches
- Aparición de estructuras novedosas como remontes, embalses para el abastecimiento de los cañones de innivación y establecimientos de servicios
- Expulsión por los cañones de nieve de partículas dañinas para el terreno a largo plazo
- Contaminación química de máquinas pisanieves en las pistas y de coches en los parkings
- Residuos de los esquiadores no respetuosos

Por esto, considero que no se debe ampliar el terreno esquiable en la zona (el actual es suficiente para acoger una demanda equilibrada) absorbiendo un valle entero, como es el Valle de Canal Roya, que se utilizaría para tal fin si se llevase a cabo el proyecto anteriormente explicado. El Valle de Canal Roya, con importantes valores medioambientales, por su fauna y su flora, por su estructura glaciar y volcánica y por su yacimiento megalítico, serviría, mediante una modificación del terreno para hacerlo esquiable, de nexo de unión para unir la cima de la Raca en Astún con la zona de Portalet en Formigal.

Desde hace mucho tiempo se ha venido reivindicando la protección de esta zona y su declaración como Espacio Protegido. Tanto la Ley 4/1989, de 27 de marzo, de Conservación de los Espacios Naturales y de la Flora y Fauna Silvestre como la Ley 6/1998, de 19 de mayo, de Espacios Naturales Protegidos de Aragón fueron las que iniciaron los trámites por parte del Gobierno de Aragón para crear una figura protectora y de conservación en esta parte del Pirineo.

Si vemos el mapa del Pirineo aragonés con todos los espacios protegidos por la Red Natural de Aragón, observamos que únicamente la zona entre el Río Aragón y el Valle de Tena y el oriental Valle de Bielsa carecen de esta protección, encontrando:

- Parque Natural de los Valles Occidentales, que comprende los valles de Hecho y Ansó
- Reserva de la Biosfera Ordesa y Viñamala, que comprende el Valle de Tena hasta cubrir parte de Ordesa y Monte Perdido
- Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido
- Parque Natural Posets-Maladeta



Imagen 5. Mapa de Espacios Protegidos del Pirineo de Aragón (Espacios Nórdicos de Aragón)

Así mismo, la figura de Monumento Natural de los Glaciares Pirenaicos, dentro de la Red Natura 2000, abarca sólo 8 formaciones glaciares (Balaitús, Picos del Infierno, Vignemale, Monte Perdido, La Munia, Posets, Perdiguero y Aneto-Maladeta), la mayoría de ellas dentro de los espacios anteriormente citados.

Con el objetivo de la conservación de los recursos naturales y de su aprovechamiento ordenado con fines científicos, educativos, culturales y recreativos y por su gran riqueza natural, se abogó por un plan de Ordenación de los Recursos Naturales en los Valles de Canfranc y Tena "Anayet-Partacua" que cubriría esta parte del Pirineo: limitada al norte por el Parque Nacional de los Pirineos (en Francia), y al este por el Río Aragón

continuando por los Valles de Izas, Ip y Canal Roya hasta llegar al Valle de Tena (BOA 137, 27 de noviembre de 2006).



Imagen 6. Ibones de Anayet con el Pico Midi D'Ossau al fondo (Jorge Mudejar)

Las razones para proteger estos valles no faltan y pueden ser las siguientes:

- El paisaje tiene infinidad de **formaciones diferentes creadas por la glaciación**: ibones, crestas, circos, valles en U, cascadas, formaciones kársticas...
- El **Parque Nacional de los Pirineos** ocupa todo el territorio al norte del Pirineo Aragonés y contiene las cimas, circos y valles de mayor interés medioambiental de la cordillera pirenaica. Las normativas de actuación y conservación entre un lado y otro cambian a un solo paso de frontera española a francesa.
- El **Ibon de Anayet**, entre los valles de Canal Roya e Izas, y el sistema de ibones que lo rodean, único en Aragón por sus características.
- Afectaría a los municipios de **Canfranc, Villanúa, Sallent y Biescas**.
- En ambos valles el desarrollo turístico ha modificado el medio y es necesaria una **mayor labor de conservación para contrarrestar el impacto**. Además, no ha habido un equilibrio entre las actividades ganaderas y de servicios, por lo que los pastos han dejado de contribuir al desarrollo natural de los campos.
- Conviven **especies vegetales y animales amenazadas**, como el quebrantahuesos, en peligro de extinción, la nutria, el murciélago o el desmán del Pirineo.

Pero la aprobación de incluir estas montañas como figuras jurídicas de protección no siempre ha estado a la orden del día por parte de los políticos y ha sido más aceptado o rechazado en función de quien ha gobernado, estando en la última década cada vez más presente la unión de estaciones, la cual juega en contra del proyecto de ley, con cuya aprobación se rechaza cualquier tipo de unión entre las estaciones del Valle del Aragón y del Valle de Tena. Recientemente, el consejero aragonés de Vertebración del Territorio ha defendido la protección de esta zona y varias asociaciones y colectivos luchan por la creación de un Parque Natural que, sin duda, tras casi tres décadas de intentos y viendo las difusas condiciones climatológicas en el futuro, se hace cada vez más una necesidad.

Como el esquí debe ser compatible con otros tipos de turismo de montaña que no afecten al medio y no ser una amenaza para el patrimonio natural y cultural local, mi proyecto descarta cualquier manipulación del Valle de Canal Roya, por sus características y su extensión, para la unión con la estación vecina. Por otro lado, dado el gran desarrollo turístico del Valle de Tena en los últimos años (mayor oferta de actividades y alojamiento), considero que dicha unión no repercutiría a corto y medio plazo equilibradamente en los dos valles, aumentando el número de pernoctaciones en Formigal y alrededores y de esquiadores que, aunque esquiaran en ambas estaciones, comenzarían y terminarían en esta estación. De esta manera, afectaría positivamente a las estaciones de esquí pero no a las localidades del Valle del Aragón.

4.4.2. Unión de Candanchú y Astún para unificar la oferta de esquí del Valle del Aragón

Expuestos los motivos por los que, desde mi punto de vista, no debe seguir adelante el Plan de Interés General de Aragón, expongo mi proyecto, que con sus transformaciones de los recursos actuales se volverá a encauzar un mayor flujo turístico persiguiendo un equilibrio de las economías locales. No se pretende conseguir con ello un número de esquiadores mucho mayor que la capacidad de carga actual, ya que apenas se va a ampliar el terreno esquiable, sino dinamizar la zona y ofrecer suficientes servicios de calidad para que las llegadas dejen de ser tan estacionales, sean durante más tiempo y los turistas elijan pueblos del norte del valle para pernoctar.

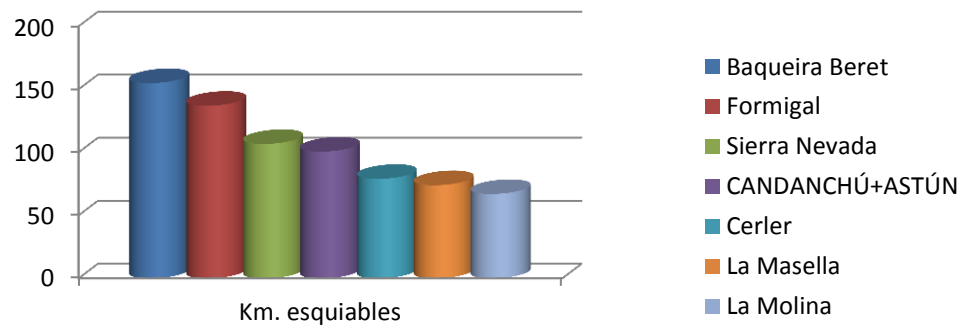


Figura 2. Km. esquiabiles en las estaciones españolas más grandes (Elaboración propia)

Con este gráfico observamos que la unión de ambas estaciones sumarán algo más de 100 km. en pistas balizadas compitiendo en este sentido con los principales centros de esquí españoles.

4.4.2.1 Sistema de unión

La fusión va a consistir en 3 tramos de remontes uniendo las dos estaciones con la localidad de Canfranc y su Estación de Ferrocarril. La idea del inicio del primer remonte desde Canfranc se debe al extenso y llano terreno inutilizado dentro del recinto de la estación, concretamente detrás del edificio principal, que se puede utilizar para un parking con capacidad para unos 4000 esquiadores. Ya que el propietario de los terrenos es Adif haremos un convenio con esta empresa para la cesión del espacio ocupado por el telecabina y el parking. Con esta conexión entre las estaciones y el pueblo intento:

1. Evitar la cimentación de un parking en Río Seta
2. Dinamizar directamente el pueblo de Canfranc
3. Limitar los coches que suben a las pistas a los habitantes de Candanchú y Astún, trabajadores, huéspedes de hoteles y apartamentos, aumentando la frecuencia de autobuses y trenes de Jaca a Canfranc.
4. Tener en cuenta las futuras mejoras en la línea ferroviaria Zaragoza-Pau y una posible reapertura del Somport en el 2020.

Para el sistema de unión nos vamos a basar en el estudio encargado por la ATVA, exceptuando el tramo de enlace con el Valle de Tena y alguna otra modificación. Esto nos sirve de gran ayuda porque, con ello, disponemos de datos acerca de presupuesto, distancias, capacidades (es necesario que cada telecabina tenga capacidad para 8 personas para poder acoger todas las salidas desde el parking de Canfranc).

La unión, presupuestada por Ecosign en 25 millones de euros, se hará de la siguiente manera:

- **Un telecabina desde la explanada de la Estación de Canfranc hasta algún punto a determinar en Río Seta.**

- Capacidad para 8 personas. Tiempo estimado 7,6 minutos

- **Un telecabina desde Río de Seta hasta el Tobazo o Tortiellas en Candanchú.**

- Capacidad para 8 personas. Tiempo estimado 3,89 minutos.

- **Un telecabina desde Río Seta hasta La Raca en Astún.** Se ha diseñado este remonte en vez de otro que una directamente las dos estaciones para darle más utilidad. Los esquiadores podrán utilizarlo bien para pasar de una estación a otra o bien para esquiar por la pista que se proyectará debajo de este remonte.

- Capacidad para 8 personas.

Con la instalación de los telecabinas de unión, el esquiador podrá acceder directamente a la estación pudiendo desplazarse por las diferentes partes que conformarán la nueva estación: Rinconada, Tuca Blanca, Tobazo, Pista Grande, Truchas, Canal Roya, Sarrios, La Raca, Pastores y una nueva pista que se hará, tras un estudio de riesgo de avalanchas, para acceder directamente desde la cima de la Raca hasta La Raqueta en Río Seta. Será una pista que exigirá un nivel medio-alto al esquiador y tendrá la particularidad de ser esquiada entre pinos, ya que se mantendrán en su mayoría. Por ello, los esquiadores debutantes que no deseen bajar la pista esquiando, podrán coger el telecabina en sentido contrario para llegar hasta la Raqueta y, una vez allí, llegar a Candanchú. Una vez descendida la ladera, habrá dos bifurcaciones: hacia la izquierda para llegar al telecabina que nos ascienda al Tobazo (o Tortiellas) y hacia la derecha para llegar a un paso elevadizo que se construirá sobre la carretera que nos llevará directamente la base

de Candanchú. Éste se hará a modo de vía verde, con vegetación y hierba, para que en invierno sirva de paso a esquiadores y en verano lo puedan utilizar los sarrios y demás animales sin tener que cruzar la carretera y, así, evitar accidentes con vehículos.

4.4.3. Medidas para contrarrestar el impacto de las estaciones de esquí.

Como ya hemos dicho, una estación de esquí nunca pasa desapercibida en el entorno. Cuando la nieve está sobre la montaña apreciamos la huella de las pistas de esquí pero cuando va llegando el verano y la capa blanca se va derritiendo nos encontramos con estructuras clavadas al terreno (bases de cemento, remontes, cañones, tuberías y sistemas hídricos subterráneos) y una modificación de la estructura del terreno original que pueden perjudicar a las especies de flora y fauna que habitan estos lugares y a todo el que quiera disfrutar de la montaña en primavera, verano y otoño.

Como la huella de una estación va a permanecer siempre, vamos a intentar contrarrestar este impacto con algunas medidas que favorezcan al entorno, introduciendo algunas de ellas y potenciando más otras:

- Introducción de máquinas pisanieves con motor 100% eléctrico que no emitan gases de efecto invernadero.
- Plantación de árboles y especies vegetales en terreno fuera de pista balizada.
- Construcción de barreras de nieve natural en sustitución de algún cañón de nieve: en Austria el gobierno solo subvenciona a las estaciones que se proveen de nieve natural (Vidal, 2016).
- Creación de una cooperativa local para la limpieza de la montaña y labores forestales en los meses estivales.

Asimismo, se harán estudios de viabilidad económica y energética para introducir paulatinamente estos nuevos sistemas en la estación:

- Instalación de placas solares en la cubierta de los edificios y en los remontes, utilizando sistemas acumuladores de energía que sean funcionales en todo tipo de condiciones climatológicas. En alguna estación de los Alpes ya se ha empezado a introducir este sistema. Concretamente, el resultado de la estación de Walser di Tenna

en Suiza es positivo, aunque con una gran inversión: El coste de un remonte ha sido de un millón de euros (más del doble que un remonte normal), pero como produce más energía de la que consume, se usa para otras instalaciones. Los paneles producen 90.000 kw/h mientras que el remonte consume 25.000 kw/h durante la temporada de invierno (Nevasport, 2012).

- Instalación de cañones de nieve desmontables para que en los meses de verano no generen un impacto visual desagradable.

- Instalación de sistemas energéticos de biomasa para las necesidades de agua caliente y calefacción de la estación.

Hay que remarcar que la inversión inicial no será para estos sistemas (solo los remontes para la unión física ya suman 25 millones) sino que se irán poniendo en marcha durante los meses de verano conforme revierta en la estación el gasto de los esquiadores de cada temporada.

4.4.4. Financiación

Diseñada la transformación de los accesos entre las estaciones, se ha investigado acerca de cómo y quién financiará el proyecto. Tras haber visto todos los organismos que podrían colaborar, me parece interesante la forma de financiación usado en la evacuación de Panticosa, donde mediante un convenio entre el Ayuntamiento y la DGA, ésta aportó casi 2 millones de euros y el Ayuntamiento se encargó de contratación, adjudicación y ejecución de las inversiones (Radiojaca, 2015). Por tanto, esto podría servir para llevar a cabo alguna de las fases del plan.

La forma de financiación del proyecto, que exige una alta inversión, contará con fondos público-privados de las siguientes empresas e instituciones locales, además de subvenciones públicas por parte del Gobierno de Aragón:

- La Asociación Turística del Valle del Aragón, que recibe subvenciones de los ayuntamientos de Jaca, Castiello, Villanúa, Canfranc y Aísa, está integrada al 50% por socios públicos de estos municipios y al 50% por socios privados: Asociación de Empresarios de la Jacetania, Gestora Turística de San Juan de la Peña, Aeródromo de

Santa Cilia, ETUKSA (anterior propietaria de Candanchú) y EIVASA (propietaria de Astún).

- Además, se pedirá apoyo a otras instituciones de la zona, como Asociación de Empresarios de Comercio y Servicios de la Jacetania, Cluster de Turismo de Montaña...

Tanto Ibernieve, que posee actualmente la mayoría de las acciones de Candanchú, como EIVASA, firmarán, junto con los Ayuntamientos del valle, convenios de colaboración con la DGA para cubrir los presupuestos de las diferentes fases, comenzando por la unión de las estaciones y continuando con la unión con Canfranc.

4.4.5. Comunicaciones

Nuestro proyecto es en sí un proyecto de modificación de las comunicaciones con las estaciones de esquí pero las comunicaciones con el valle también deben sufrir una transformación y una importante mejora, debido a sus características tan especiales. El Valle del Aragón siempre ha sido un punto estratégico por su posición fronteriza con Francia y su importancia en el tráfico de mercancías con este país. De esta importancia surge la Estación Internacional del Ferrocarril, sin la cual es imposible explicar la historia del municipio de Canfranc (Canfranc Estación surge a partir de la edificación de viviendas para los trabajadores que levantaron la estación).

Actualmente se puede llegar hasta el valle:

- Por la carretera nacional N-330 desde Zaragoza, con vehículo privado o con autobús de la empresa Alosa, desde Zaragoza, Huesca o Pamplona haciendo transbordo en Jaca.

- Con un autobús comarcal de la Jacetania que sale 5 veces al día desde Jaca y llega hasta Astún, parando en todos los municipios.

- Por el Túnel de Somport o por la frontera de Somport desde el Valle del Aspe, contiguo al del Aragón en dirección norte, con vehículo privado o con una línea de autobús diaria Oloron-Canfranc.

- Con el tren "Canfranero" que hace el recorrido Zaragoza-Canfranc Estación 2 veces al día pero, debido al mal estado de las vías, tarda casi 4 horas, por lo que es la última opción de los visitantes a pesar del exclusivo entorno por el que discurre.

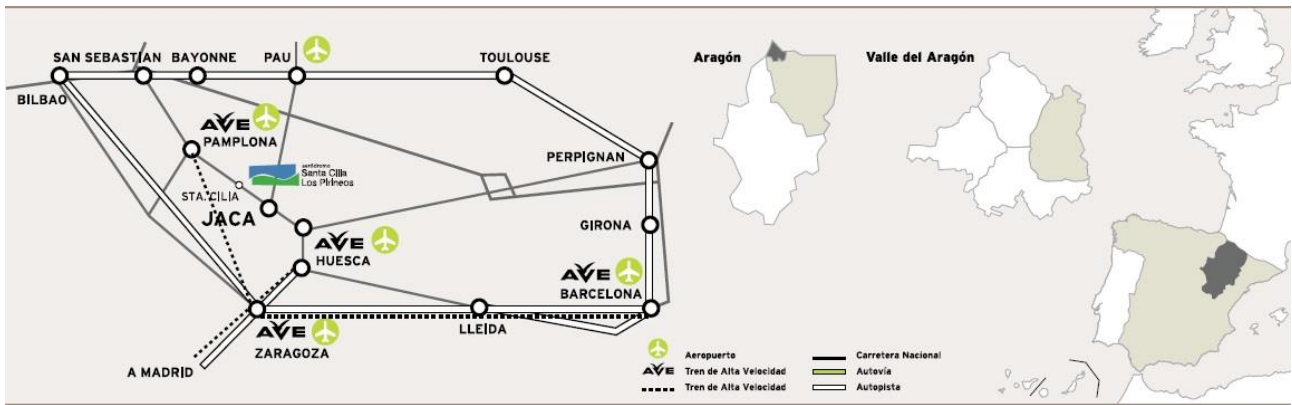


Imagen 7. Conexiones con el Valle del Aragón (ATVA)

La línea Canfranc-Pau quedó cerrada en el año 70 debido a un descarrilamiento de un tren de mercancías en la parte francesa. El tráfico con el país vecino quedó cerrado para siempre y es este momento el que marca el inicio de la decadencia de la estación (Barrer y Brenot, 2005). Tanto Aragón como Aquitania llevan reclamando desde hace años la reapertura de la línea, que exige la renovación de toda la vía, y acordaron un compromiso de reabrir el servicio en 2020. Por el momento, Aquitania se ha adelantado arreglando el tramo Oloron-Bedous, que comenzará a funcionar el próximo junio. Este acercamiento a Canfranc, unido a indicios de obras de mejora de la parte española, da esperanzas de una futura línea Zaragoza-Pau (Conejos, 2016).

Paralelamente, la propia estación ha recuperado el atractivo turístico que merece tras la primera fase de restauración del edificio principal y de la oferta por parte de la Oficina de Turismo de Canfranc de visitas guiadas por su interior. Tras tres años de ofrecerlas, en 2015 alrededor de 30.000 personas la visitaron, los datos de lo que llevamos de año superan en un 53% a los visitantes del año anterior (Radiojaca, 2016).

Convertir esta línea ferroviaria en turística aportaría muchos beneficios al valle y a las estaciones de esquí. Con un telecabina desde la propia estación, los esquiadores podrían llegar desde Zaragoza, Huesca o Jaca hasta las pistas de esquí sin necesidad de coger un vehículo propio, fomentando así el transporte público y la menor emisión de gases contaminantes.



Imagen 8. Interior del vestíbulo de la estación restaurado (Oficina de Turismo de Canfranc)



Imagen 9. Espectáculo de luces en la fachada de la estación (Elaboración propia en el año 2015)

5. ¿Es viable el proyecto?: Entrevista a Octavio Salanova

Para concluir, se ha preparado una entrevista con preguntas acerca de la viabilidad del proyecto con el objetivo de definir los aspectos más importantes que se han tratado a lo largo del trabajo a través de la opinión de un profesional de la actividad de las estaciones de esquí en el Valle del Aragón acerca del futuro del esquí y el turismo en la zona. La persona elegida como entrevistado ha sido Octavio Salanova, director de la estación de Astún desde 2004 hasta la temporada pasada. Pienso que esta persona nos va a dar su visión acerca del proyecto de una manera realista y coherente, tras haber dirigido muchos años la gestión deportiva de la estación (conoce de primera mano las pistas, instalaciones, accesos de la estación y los resultados de la sociedad) al mismo tiempo que se han llevado a cabo las negociaciones sobre un nuevo plan turístico.

Las preguntas de la entrevista se han planteado en tres bloques temáticos (Repercusiones en el valle, Impacto económico y Turismo sostenible) y tras conocer sus respuestas (Anexo 3), se van a analizar a continuación los aspectos más relevantes:

En primer lugar, y como razonamiento a todo al proyecto, al ser preguntado el entrevistado por la repercusión de la unión de las estaciones con el municipio de Canfranc, opina que el desarrollo de los pueblos más cercanos debería haber ido unido al de las estaciones desde el principio:

"Hombre, el hablar ya de unión desde Canfranc es poner la nieve en un municipio, que no es que sea un municipio muy grande, pero lo normal sería que el desarrollo ya en su momento, que no fue así, hubiera sido siempre pegado a los municipios." (E1, 4, 2)

Salanova opina que uniendo las dos estaciones se podría lograr un desarrollo sostenible y una competencia con el Valle de Tena, beneficiándonos de las características de las pistas:

"Hombre, para competir con el esquí del Valle de Tena, sin ningún problema porque Astún y Candanchú son dos estaciones que se pueden compenetrar muy bien, son totalmente diferentes y se podría acoger a todos los niveles y con unos objetivos de esquí de familia y, a la gente que le gusta, de esquí agresivo como puede ser una parte importante de Candanchú." (E1, 7, 1)

Además, es muy importante el futuro desarrollo del "Canfranero" puesto que una mejora en las vías de la línea ferroviaria Zaragoza-Canfranc-Pau unida a un remonte

beneficiaría tanto a los esquiadores, situándolos a pie de pistas nada más bajarse del tren, como al medio ambiente, reduciendo los coches que suben hasta la montaña, y al valle en general, ayudando a frenar la estacionalidad entre el invierno y los meses estivales:

" Por otro lado, lo que pienso que ganaría el Valle del Aragón es que se podría cerrar el ciclo de verano e invierno. Tenemos que pensar en que, en verano, esta zona está un poco muerta porque tenemos valles alrededor y valles muy bonitos en Aragón, el Valle del Aragón no es que no sea bonito pero es muy cerrado y es difícil sacarle un rendimiento y resulta que si estamos poniendo un transporte terrestre que sale de un municipio podemos estar ya hablando de primavera, verano, de rutas, de recorridos de bicicleta, que le estamos poniendo un medio de transporte en movimiento aunque solo sea para turismo o para las vistas a todo el mundo porque hay gente que le cuesta mucho salir a andar al monte." (E1, 12, 1), "Olvidarnos de coches, olvidarnos de problemas de carreteras y la contaminación que produce tanto desplazamiento." (E1, 5, 1)

Salanova argumenta con otros complejos de esquí la importancia de las comunicaciones y la accesibilidad de las estaciones:

"...en Europa y en muchos sitios, lo que han hecho ha sido: no han dejado desarrollar las estaciones mientras no han solucionado los problemas de accesos, sobre todo por carretera, y todos los valles que se han espabilado ha sido a través de vías antiguas que tenían, de ponerlo como tren turístico y tren para solucionar el problema de acceso." (E1, 8, 2)

Cuando se le pregunta por la financiación del proyecto, opina que la administración deberá financiar parte de éste porque al final es un beneficio para todos pero que al plan que se diseñó, y en el cual nos hemos basado para nuestro proyecto, habrá que darle más vueltas porque económicamente no es viable crear remontes únicamente para el uso de transporte a las estaciones:

"Yo pienso que en estos proyectos tiene que haber una ayuda del Gobierno de Aragón, y entre todos buscar una financiación de empresas privadas. En realidad, depende de cómo se hiciese ese proyecto sólo tendría que ser para un remonte que una a las dos estaciones. Luego habrá que tener algún acuerdo entre las dos estaciones que son privadas con un dinero del Gobierno, siempre se llegan a acuerdos porque al final es un beneficio para que los valles vayan creciendo." (E1, 15, 3), "En ese proyecto, creo recordar que al final había dos o tres remontes que simplemente eran de transporte; eso es inviable para sacarle un rendimiento. Eh, pues bueno, creo que hay que darle más vueltas al proyecto, hay que pensar las cosas." (E1, 14, 4)

Esta opinión no difiere de la de nuestro proyecto puesto que los remontes de acceso serán utilizados tanto en invierno como en verano para senderistas. Además, en vez del remonte que una Candanchú con Astún sin posibilidad de ser un tramo esquiable, se crea un remonte de Río Seta a la Raca que, a la vez que para llegar hasta esta estación, sirve para descender esquiando por una nueva pista.

Respecto al funcionamiento más sostenible con el medio ambiente, el entrevistado cree que implantar nuevos sistemas menos dañinos es cuestión de tiempo y que las estaciones deben hacer un gran esfuerzo por transformar lo mínimo el medio

"Cualquiera de esas medidas van a ir llegando por sí solas. Hoy por hoy, se están haciendo pruebas con máquinas eléctricas pero creo que faltan unos 3, 4, 5 años para que eso funcione correctamente. Lo importante es hacer sólo lo que realmente sea necesario." (E1, 17, 5)

"Antiguamente se destrozaba el monte, se intentaban hacer pistas nuevas, no se sembraba... Eso al final, con el tiempo, todo el mundo se dio cuenta que lo único que hacíamos era echar a la gente porque durante el invierno todo es muy bonito, todo es blanco, pero cuando llegaba el verano todo eran destrozos en la montaña, no había hierba, no había cariño en nada de lo que se había hecho y desde hace años las estaciones están intentando que cuando la gente puede venir a una estación, estoy de acuerdo que hay remontes, que hay hierros, que hay vallas, que hay casetas, pero que rompan lo mínimo posible el entorno y, sobre todo, que la hierba, los pinos, el paisaje no haya cambiado prácticamente." (E1, 18, 6)

Por último, respecto a la oferta de alojamientos, opina que se debe ofrecer un mejor servicio en todo el valle para que se logre un equilibrio:

"Aquí, por la facilidad de la carretera, por una serie de circunstancias todo ha ido a Jaca y eso debe cambiar porque al final es un beneficio para todos y la oferta que ha habido siempre en el Valle del Aragón ha sido siempre muy pequeña pero tampoco los municipios se han preocupado por dar una mejor oferta." (E1, 24, 6)

Por todo ello considero que el balance de la entrevista es positivo: el proyecto es viable, traería muchos beneficios al valle, pero es muy importante una mejora en los transportes de acceso al valle para ayudar al desarrollo. En función de las subvenciones de las que dispongamos se podrá hacer el enlace de la forma diseñada o habrá que reestructurarlo para evitar uno de los dos nuevos remontes que llegan a cada estación. Aun así, lo fundamental es hacer sólo lo imprescindible y cuidar lo que la naturaleza nos proporciona.

6. Conclusiones

Para finalizar y tras haber tratado la historia de las estaciones, la situación actual de la zona de estudio, los proyectos planteados con anterioridad y tras haber mostrado los puntos fundamentales de nuestro proyecto propio basado en una unión de dos complejos de esquí y un municipio mediante remontes creo que es necesario un proyecto de tal magnitud para conseguir el desarrollo turístico buscado: el valle posee las características suficientes para ser un destino turístico de montaña de primera categoría al tener dos buenas estaciones de esquí, multitud de rutas de senderismo de todos los niveles y un patrimonio monumental importante (muy pocos destinos de montaña cumplen con todas ellas). Por tanto, una transformación de los recursos servirá para lograr el atractivo que le hace falta, tendrá una imagen renovada y recuperará el interés que se merece.

Pero, ante todo, es imprescindible el trabajo conjunto entre todos los agentes turísticos, ya sean las estaciones, los alojamientos, las asociaciones turísticas o los ayuntamientos para ofertar el valle de manera sólida, conjunta y atractiva durante todo el año y poder hacer frente a los picos de demanda entre primavera-otoño, verano e invierno, siempre contando con la participación activa de la población. Por ello, la nueva infraestructura de acceso a las estaciones, que funcionará todo el año, servirá para potenciar el senderismo cuando la nieve haya desaparecido. Además, es importante captar la atención de empresas de montaña, aventura y deporte en general para que se asienten en el valle y la oferta en estos meses sea mayor.

También es imprescindible el desarrollo de la línea Zaragoza-Pau y de la Estación Internacional, no solo para la relación interregional Aragón-Aquitania, sino también para que el Valle del Aragón sea un destino accesible por tren y así lograr abrir una puerta importante al turismo internacional y fomentar este medio de transporte para llegar a la montaña sin necesidad de coger un vehículo particular, que aumentaría sustancialmente la calidad en servicios.

Creo que no es necesaria la ampliación ni de las estaciones ni de los pueblos para lograr el objetivo deseado sino sacar todo el provecho posible de los recursos actuales, que son únicos y perdurables en el tiempo si se hace de manera responsable.

Bibliografía

Fernández Gárate, L.A., Fernández de Isasi, J., Fernández-Trapa de Isasi, T. (1990): Esquí en los Pirineos. Historia para un futuro sin fronteras (II), Estudios Turísticos, nº105, pp. 79-99.

Balcells, E. (1985): Valle del Aragón de Canfranc, Estudio descriptivo de sus recursos e historia de su utilización, Pirineos: notas y comunicaciones, nº125, pp. 117-140.

Rubio, M.T. (1998): 1969-1999. Canfranc 30 años después. Espacio, Tiempo y Forma, Geografía, nº 6, pp. 189-226.

Lasanta, T., Laguna M., Vicente-Serrano, S.M. (2007): Variabilidad espacial de los efectos socioeconómicos de las explotaciones de esquí alpino en los municipios rurales del Pirineo Aragonés, Pirineos, nº 162, pp. 109 a 107.

Cancer, L., Perez, F. (2001): El impacto ambiental de las pistas de esquí en los dominios supraforestales: cambios en los paisajes rurales altimontanos, Erla, nº 56, pp. 209-307.

Bielza de Orly, V. (2001): Patrimonio y turismo sostenible desde la ordenación del territorio: El caso del Pirineo Aragonés, Estudios Geográficos, Vol. 62, nº 245.

Franco, L. (2012): Nieve y Ferrocarril en el valle del Aragón. Repensar Canfranc, Taller de rehabilitación urbana y Paisaje.

Morros, A. (2013): El Valle del Aragón: turismo, influencias y propuestas

Juanín, J.P. (2008): Historia de los orígenes de los deportes de invierno en la Comarca de la Jacetania. Asociación Cultural Jacetana de Jaca.

Parra, S., Barrere, B., Brenot, J., Sabio, A., Perez, J.M. (2005): Canfranc, el mito. Editorial Pirineum.

Aragón Ski Circus. (s.f.). Recuperado el 15 de marzo de 2016, de <http://www.valledelaragon.com/aragonskicircus.htm>

Proyecto Aragón Ski Circus, todo lo que debes saber. (s.f.). Recuperado el 15 de marzo de 2016, de <http://www.lugaresdenieve.com/?q=es/content/proyecto-arag-n-ski-circus-todo-lo-que-debes-saber>

Aragón Ski Circus/Circuito de esquí de Aragón. (s.f.). Recuperado el 15 de marzo de 2016, de <http://empresariosjacetania.com/aragon-ski-circus-circuito-de-esqui-de-aragon/>

¿Por qué una conexión de estaciones?. (s.f.). Recuperado el 15 de marzo de 2016, de <http://empresariosjacetania.com/por-que-una-conexion-de-estaciones/>

Candanchú presenta concurso de acreedores. (s.f.). Recuperado el 15 de marzo de 2016, de <http://www.nevasport.com/noticias/art/37510/Candanchu-presenta-concurso-de-acreedores/>

Candanchú ya pertenece a Ibernieve. (s.f.). Recuperado el 15 de marzo, de <http://www.nevasport.com/noticias/art/49022/Candanchu-ya-pertenece-a-ibernieve/>

Primer telesilla de Candanchú 1945-1975. (s.f.). Recuperado el 15 de marzo de 2016, de <http://www.nevasport.com/desdejaca/art/4089/Primer-telesilla-de-Candanchu-1945-1975/>

Aragón Ski Circus. (s.f.). Recuperado el 15 de marzo de 2016, de <http://www.ecosign.com/project/aragon-ski-circus/>

Ocho estaciones de esquí biosostenibles (s.f.). Recuperado el 20 de marzo de 2016, de <http://nationalgeographic.es/noticias//ocho-estaciones-de-esqui-biosostenibles/imagen/meribel-francia-energia-hidroelectrica-y-biocombustibles>

SELVA NEGRA - Ejemplo de esquí ligado a la sostenibilidad. (s.f.). Recuperado el 20 de marzo de 2016, de <http://www.nevasport.com/reportajes/art/37076/SELVA-NEGRA-Ejemplo-de-sostenibilidad-ligada-al-esqui/>

Una estación de esquí sin remontes. (s.f.). Recuperado el 20 de marzo de 2016, de <https://deportesostenible.com/tag/estaciones-de-esqui-sostenibles/>

Mapa de pistas y precios. (s.f.). Recuperado el 20 de marzo de 2016, de <https://www.astun.com/es/7/pistas>

Mapa de pistas y precios. (s.f.). Recuperado el 20 de marzo de 2016, de <http://www.candanchu.com/es/pistas/>

El TS salva del ladrillo un valle pirenaico y asfixia al 'holding' aragonés del esquí. (s.f.). Recuperado el 20 de marzo de 2016, de <http://www.publico.es/politica/tribunal-supremo-salva-del-ladrillo.html>

El Gobierno Aragonés salva de la especulación un emblemático valle pirenaico. (s.f.). Recuperado el 20 de marzo de 2016, de <http://www.publico.es/sociedad/gobierno-aragon-salva-especulacion-emblematico.html>

No destruyan el Valle de Canal Roya por la ampliación de las estaciones de esquí. (s.f.). Recuperado el 20 de marzo de 2016, de <https://www.change.org/p/gobierno-de-arag%C3%B3n-no-destruyan-el-valle-de-canal-roya-por-la-ampliaci%C3%B3n-de-las-estaciones-de-esqui%C3%AD>

El Valle del Aragón pide ayuda a la DGA para construir un remonte entre Candanchú y Astún. (s.f.). Recuperado el 20 de marzo de 2016, de http://plataformamontanas.es/index.php?option=com_content&view=article&id=2352:el-valle-del-aragon-pide-ayuda-a-la-dga-para-construir-un-remonte-entre-astun-y-candanchu&catid=1:noticias&Itemid=59

Los valores naturales de Anayet justifican un Parque Natural. (s.f.). Recuperado el 20 de marzo, de http://plataformamontanas.es/index.php?option=com_content&view=article&id=252&catid=1:noticias&Itemid=59

Solicitud de declaración de interés general de Aragón. (s.f.). Recuperado el 20 de marzo de 2016, de http://aragon.es/estaticos/GobiernoAragon/Departamentos/PoliticaTerritorialInterior/NP/COTA/20131128%20Plan_de_Uni%C3%B3n.pdf

El día 15 se ponen a la venta los billetes del tren Olorón-Bedous. (s.f.). Recuperado el 20 de junio de 2016, de <http://www.radiohuesca.com/noticia/565461/El-dia-15-se-ponen-a-la-venta-los-billetes-del-tren-Oloron-Bedous>

La AEJ, indignada con las declaraciones del presidente Soro. (s.f.). Recuperado el 8 de abril de 2016, de <http://www.radiohuesca.com/noticia/561642/La-Asociacion-de-Empresarios-de-la-Jacetania-indignada-con-el-consejero-Soro>

Las visitas guiadas a la Estación de Canfranc han aumentado en un 53%. (s.f.). Recuperado el 20 de junio de 2016, de <http://www.radiohuesca.com/noticia/565267/En-este-ano-las-visitas-guiadas-a-la-Estacion-de-Canfranc-han-aumentado-en-un-53>

Candanchú, la pionera. (s.f.). Recuperado el 20 de marzo de 2016, de <http://www.viajealpirineo.com/candanchu-pionera/>

Entrevista a Maria José Jarne. (s.f.). Recuperado el 20 de marzo de 2016, de <http://www.viajealpirineo.com/turismo-jaca-maria-jose-jarne/>

El Canfranc, la vía de la razón. (s.f.). Recuperado el 23 de marzo de 2016, de <http://www.crefco.org/Articulo012.htm>

¿Consumo colaborativo en el mundo del esquí?. (s.f.). Recuperado el 23 de marzo de 2016, de <http://www.consumocolaborativo.com/2015/03/05/consumo-colaborativo-en-el-mundo-del-esqui/>

DECRETO 223/2006, de 7 de noviembre, del Gobierno de Aragón, por el que se inicia el procedimiento de aprobación del Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de Anayet-Partacua y se crea un Consejo consultivo y de participación. (s.f.). Recuperado el 5 de mayo, de http://www.boa.aragon.es/cgi-bin/EBOA/BRSCGI?CMD=VERDOC&BASE=BZHT&PIECE=BOLE&DOCS=1-94&DOCR=6&SEC=BUSQUEDA_FECHA&RNG=200&SEPARADOR=&SECC=C=BOA%20%20DISPOSICIONES%20%20PERSONAL%20%20ACUERDOS%20%20JUSTICIA%20%20ANUNCIOS&PUBL-C=20061127&PUBL=&@PUBL-E=