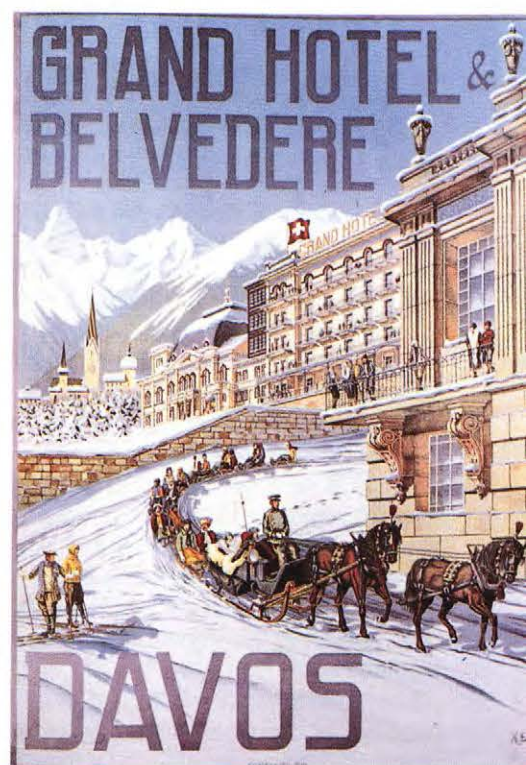


Cincuenta inviernos blancos. Evolución de la estación de esquí moderna

Luis F. Gárate y Justo F. Isasi

Antes de la Primera Guerra Mundial, localidades alpinas que gozaban de un prestigio turístico internacional dieron acogida al nacimiento de las vacaciones de invierno, en las que el esquí no era el exclusivo protagonista por la carencia de una técnica de descenso. Cartel de 1905. Museo de Artes Aplicadas de Zurich.



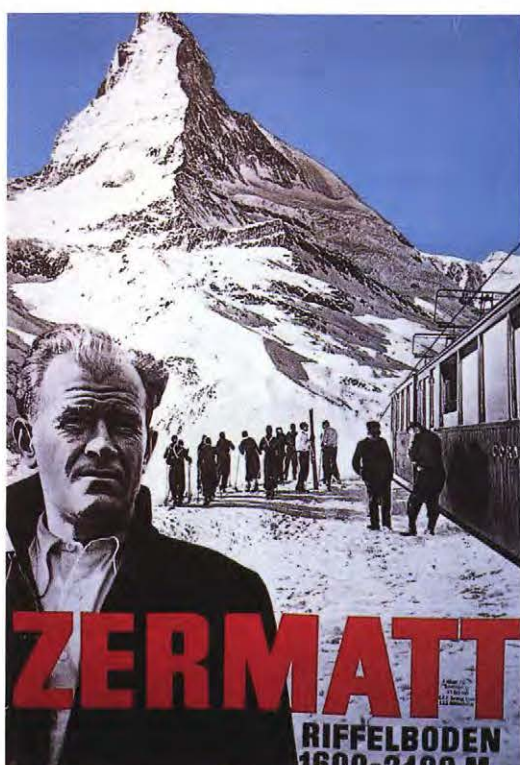
Hacia el final de los años treinta, y casi al filo de la segunda guerra mundial, ya se empieza a perfilar en Europa el modelo de la estación de esquí moderna, un modelo construido con conceptos —pertenecientes a lo que después habría de llamarse ciencia urbanística— que han seguido vigentes hasta nuestros días. Esta aparición tuvo lugar cincuenta años después de la aparición del esquí como diversión de los turistas invernales, y dos décadas después de las primeras competiciones de esquí alpino, la modalidad del deporte blanco destinada a mover masas crecientes de aficionados y turistas desde entonces hasta hoy.

Hasta los años treinta, el esquí había dado vida a los antiguos pueblos alpinos de Austria —repartidos por los valles del Tirol, de Salzburgo y del Vorarlberg—, a los de Suiza oriental y a los centros de escalada del macizo del Mont-Blanc en Francia, transformando la industria hotelera y balnearia de finales del siglo XIX en una red de estaciones de invierno para una clientela reclutada entre la buena sociedad europea. Este desarrollo fue posible gracias al ferrocarril: casi todas las estaciones de invierno de principios del siglo se generaron sobre el trazado existente de los ferrocarriles que unían el norte de Europa con el Mediterráneo, permitiendo de paso el acceso a las poblaciones de los valles alpinos por los que forzosamente discurría el tren.

Los comienzos del esquí alpino estuvieron ligados al tren hasta tal punto, que a veces han sido los intereses de las compañías ferroviarias los que promovieron y financiaron el equipamiento hotelero de las estaciones, siendo, como tantas veces, el tren una de las grandes fuentes de ingresos y de negocios de la vuelta de siglo.

Durante los años treinta, el ferrocarril se electrificó, haciendo posible la ascensión de mayores pendientes con la ayuda de cremalleras, la conquista de mayores alturas nevadas y, lo que

Sanatorio Valbella en Davos, hacia 1925, en la época que lo visitó Thomas Mann. Quedó reflejado en "La Montaña Mágica" como Sanatorio Berghof. La lucha antituberculosa generó en Suiza un importante volumen de edificación en montaña.



Las grandes compañías ferroviarias fomentaron crecientes movimientos turísticos hacia los Alpes. Cartel de 1928 de la Compañía Paris-Lyon-Méditerranée.

Cartel de 1934. El ferrocarril electrificado vuelve accesibles elevados campos de nieve en un creciente número de esquiadores que se alejan del entorno urbano tradicional. El esquí de descenso se convierte en protagonista eclipsando a otros entretenimientos invernales.

es más importante, la ocasión de utilizar al tren como medio de remonte mecánico mediante ramificaciones de los recorridos principales: el esquiador se libró así de tener que subir a pie la pendiente para bajarla sobre sus tablas, y el esquí dejó entonces de estar reservado a personas de excepcional condición física.

Hacia el final de la década de la Depresión empezaron a aparecer, también, los primeros telesquís y los primeros teleféricos que, más precarios pero más ágiles que el ferrocarril, extendieron la práctica del deporte blanco al mismo tiempo que se difundía la filosofía de la higiene y del ejercicio en comunión con la naturaleza, parte sustancial del espíritu de modernidad del período de entreguerras.

LOS PRIMEROS MODERNOS. OLIVETTI, FIAT Y LE CORBUSIER

Tres ejemplos de propuestas de la época, para el valle de Aosta, para el col de Sestrières y para Vars, muestran la maduración de los esquemas de la estación moderna, esa que después se llamará "de segunda generación" y cuyos rasgos característicos se podrían enumerar así de una forma simplificada:

- Respecto de la implantación, se postula la creación de un núcleo edificado para la estación según su propia función, lo que la diferencia decididamente de los viejos establecimientos de origen rural, balneario o sanitario.
- En cuanto al uso, absoluto predominio de la función deportiva y de vacación sobre las demás: la estación se concibe como una máquina que da servicio para disfrutar de la naturaleza de invierno.
- El procedimiento recurre a un acto de planeamiento físico,

político y económico de tipo interdisciplinar y carácter esencialmente urbanístico.

A través de los arquitectos de la vanguardia italiana ligada a Casabella, a Quadrante y a los Ciam, el recién nombrado director de la empresa Olivetti, Adriano Olivetti, elaboró entre 1933 y 1937 un proyecto para su patria chica, el valle de Aosta, con una serie de nuevos instrumentos de planeamiento, con las teorías y los personajes del Ciam de 1933. También Le Corbusier fue llamado por Olivetti para tratar de urbanismo; no está claro cuál fue la influencia del Proyecto de Aosta sobre sus ideas para Vars.

El plan del valle de Aosta es la primera propuesta de ordenamiento regional de un área de nieve, que se hace pluridisciplinar a base de historia, de sociometría, de economía y de estudio de recursos. Cuestión fundamental para el futuro, es que se plantea para recuperar económicamente una región deprimida y trata de equilibrar el desarrollo de las estaciones con la reconversión del empleo y con la posibilidad de nuevas industrias. Inicia también el análisis comparativo de las estaciones alpinas.

Olivetti y sus arquitectos fueron apartándose cada vez más del régimen de Mussolini, y acabó exiliado, proscrito por la República de Saló. El trabajo quedó en el papel, pero su publicación resultó decisiva para sucesivas iniciativas. A pesar de su carácter elemental como primicia urbanística, y para valorar su importancia, puede decirse que en más de un aspecto tiene mayor contenido e intención que los trabajos realizados en nuestro país hasta fecha bien reciente.

La primera estación de la nueva generación no fue, pues, Aosta sino una propuesta paralela de otro magnate italiano: Giovanni Agnelli, de la Fiat de Turín. Levantó en el col de Sestrières los albergues, los remotes y los servicios para una estación destinada a los empleados de sus industrias. Una

"Esquema" geográfico de referencia.

Ilustración del Plan del Valle de Aosta presentando la Estación de Pila. Banfi, Peressutti y Rogers, arquitectos.

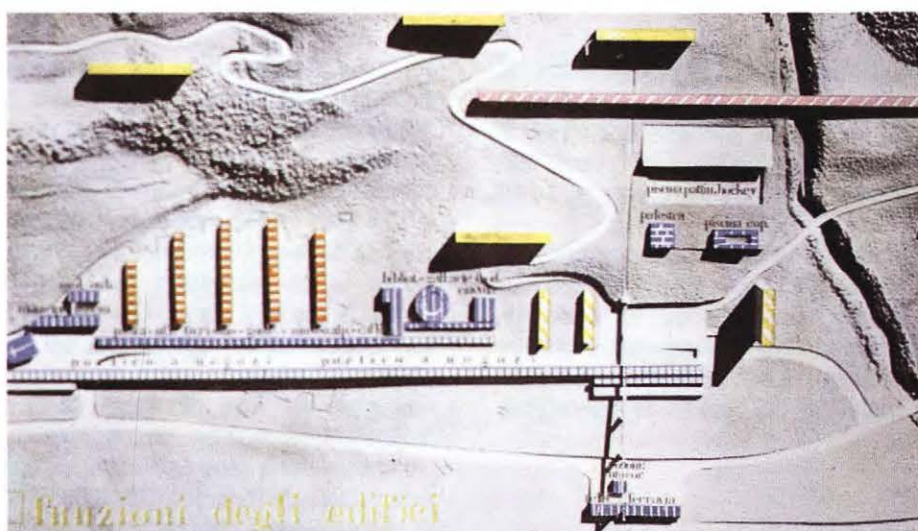
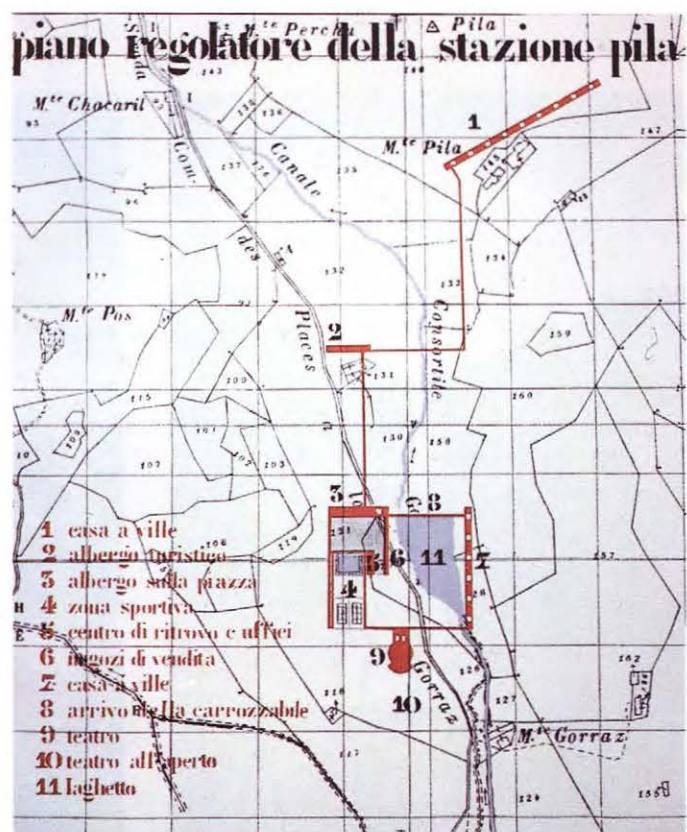
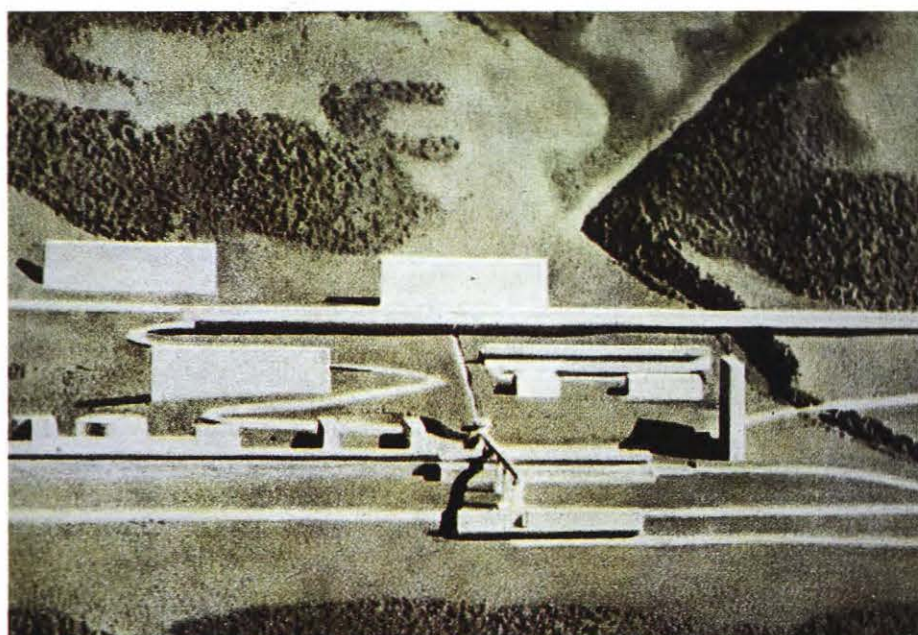


Ilustración del Plan del Valle de Aosta. Estación de Courmayeur. Volumetría de la nueva estación que arrasa la aldea antigua. Figini y Pollini, arquitectos.





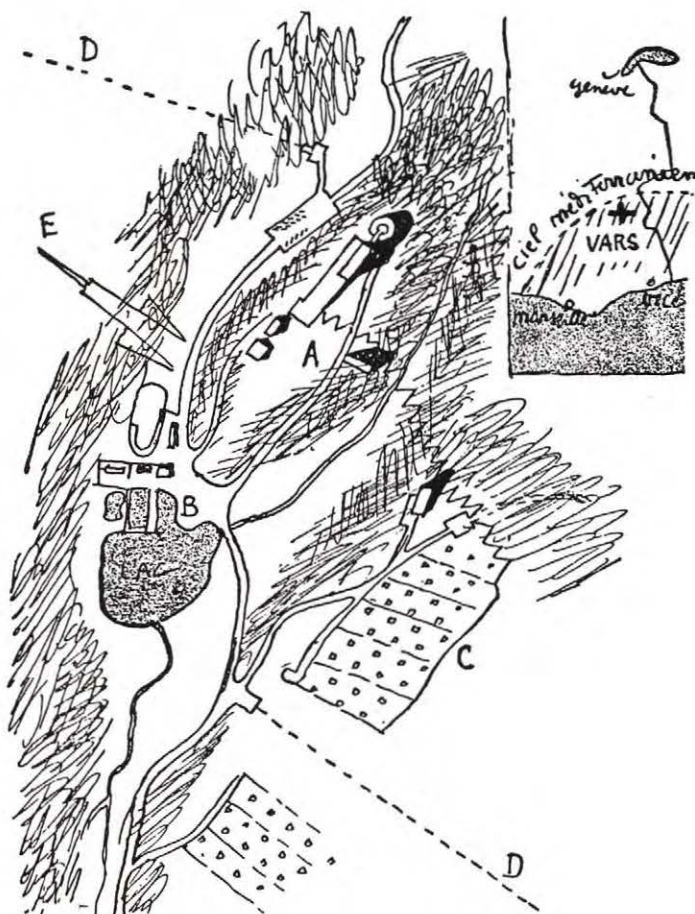
La torre de alojamiento como idea. Interior de la Torre Balilla, en Salice, próxima a Sestrière. Bottino, arquitecto.



La Estación de Sestrière se implantó en el lugar más apto para la práctica del esquí valorando las posibilidades futuras del acceso en automóvil. Los primeros edificios: la torre de alojamiento de los trabajadores de FIAT y los comedores con el edificio del telecable al fondo.

construcción en las alturas deshabitadas de los Alpes occidentales. Sestrières es en buena parte fruto de la construcción social del corporativismo fascista, una colonia de vacaciones fantástica. A su novedad añade un diseño de arquitecturas extraordinarias: los grandes alojamientos se resuelven en enormes torres en cuyo interior se enrolla en helicoides la planta de dormitorios. La exaltación de la torre como gran máquina de habitar y de la hélice como instrumento y símbolo del ascenso hacen de Sestrières un pionero de las estaciones masivas curiosamente expresionista, debido con seguridad a la influencia sobre el arquitecto, Bottino, de su maestro Matté Trucco, autor del famoso Lingotto de Turín.

El tercer proyecto pertenece a la época oscura en que Le Corbusier, después de publicar su versión del Ciam de Atenas, lanzaba iniciativas de planeamiento intentando convencer al Gobierno de Vichy de la utilidad de los grandes planes. El escueto proyecto de Vars es, ante todo, un manifiesto, publicado en La Maison des Hommes. Una proclama de la misión que tiene el planificador para plantear, deshacer, construir y ennoblecer el lugar de alta montaña. Vars, como Aosta, se quiere luminosa y mediterránea, pero ya no es estrictamente racionalista como aquélla y anuncia con sus trazas el organicismo topográfico de las estaciones de la posguerra.



La idea para la Estación de Vars de Le Corbusier (de la Obra Completa).



Courchevel 1850. La llegada de pistas a la estación, Grenouillère.

DESPUES DE 1945

Durante los años cuarenta, sólo Suiza mantuvo intacta su capacidad turística y deportiva. Ocupadas Alemania y Austria, empobrecidas Francia, Gran Bretaña e Italia, el panorama europeo entraba en una época dura de reconstrucción, pero también de definición del futuro. Los Juegos Olímpicos de Invierno de 1948 tuvieron lugar en la histórica Saint Moritz, la cuna suiza del turismo de invierno, y, por primera vez, el esquí alpino —descenso y slalom— obtuvo el reconocimiento de la Federación Internacional, dividida, por otra parte, entre sus sectores aliados y germánicos y donde la Federación Francesa pugnaba por expulsar a los españoles.

Después de Saint Moritz, Suiza, Austria y Francia, dueñas de los grandes macizos alpinos, definieron políticas diferentes de desarrollo que se han prolongado hasta hoy. La estructura federal de las dos primeras mantuvo el desarrollo cantonal de las estaciones, y con él el tipo original de estación-pueblo, formada por acumulación de recursos controlados a nivel local. La prosperidad de Suiza basada en su neutralidad llevó a su madurez de equipamiento a las grandes estaciones —Davos, Zermatt, Montana, Saint Moritz— y produjo el ascenso de numerosas estaciones menores como Gstaad. La política

austriaca para salir de los malos tiempos, a la espera de la recuperación económica alemana, su cliente favorito, consistió en la aplicación de la ayuda del Plan Marshall a la hostelería y al equipamiento de remontes.

Francia, en cambio, se embarcó en la aventura sin demasiado equipaje. Articuló muy pronto una política de promoción de grandes estaciones, que daría sus frutos diez años después. Grandes estaciones para explotar los enormes campos de nieve de los Alpes occidentales, más altos que los orientales, valles despoblados pertenecientes a antiguos Ayuntamientos montañeros.

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. Era la voluntad política de aprovechar la extensión nevada de la región de La Tarentaise y de promover el turismo social de alta montaña. El ingeniero Michaud consiguió encontrar el lugar topográfico y político. Por primera vez después de Sestrières se iba a construir una estación completa en un lugar virgen, y esta vez el Estado corría con la promoción y la realización. Las parcelas se venderían a particulares a bajo precio mediante el compromiso de edificar. Este modelo recibió el nombre de Courchevel 1850. Se abrió al público dos años después, y hacia 1985 alcanzaba las treinta mil camas. La "régie" de Courchevel fue también un experimento único por su planteamiento político, pero concretó el modelo de la llamada segunda generación francesa.

Michaud propuso la investigación de un urbanismo y una arquitectura unitarios. Por primera vez los estudios de tráfico incluían a automóviles, peatones y esquiadores, es decir, se estudió el intercambio de pistas, recorridos, accesos y aparcamiento. Los remontes formaban una rigurosa cadena con una terminal en el punto bajo de las pistas que era, precisamente, la estación. Laurent Chappis, arquitecto y urbanista, se hizo cargo de la disposición de la edificación alrededor de los accesos y las pistas. Su control de los proyectos dio origen a la "escuela de Courchevel": una arquitectura de cubiertas planas, de fachadas planas, revestidas de madera, con generoso acristalamiento.



Valmorel. La vuelta a la imagen original.

TERCERA GENERACION

A partir de Courchevel, y con la intención de no perder posiciones frente a sus competidores suizos, Francia creó una serie de planes y de instituciones para equipar sus montañas. Los tres primeros planes tuvieron lugar entre 1948 y 1960, el cuarto, de 1960 a 1963 y el quinto, de 1964 a 1970. De 1964 data la creación de la Comisión interministerial para el equipamiento de montaña y su activo servicio de estudios, el SEATM, cuya misión era orientar y garantizar la política de desarrollo del turismo y los deportes de invierno. El Estado y los departamentos franceses concedieron beneficios y estimularon la colaboración de los Ayuntamientos de montaña con los particulares, asegurando la construcción de estaciones y su correspondiente infraestructura. Del éxito de este plan surgió la llamada tercera generación de estaciones como algo característicamente francés, y vino un período donde cada estación fue promovida por un solo agente, que la planificó, construyó y comercializó, haciéndose responsable en parte de la gestión del equipamiento. Fue necesario para ello ampliar a estas actuaciones el procedimiento de expropiación por causa del interés social. La primera de esta clase fue la estación de La Plagne, a la que siguieron Les Arcs, Flaine, Les Menuires y otras. Hasta el año 1970 se mantuvo el interés por las nuevas estaciones, con la conciencia de que el turismo era la única salida para una economía de montaña en plena decadencia, explotando enormes recursos naturales de nieve para una clientela en aumento, aparentemente ilimitado. Se llega a un momento, según el SEATM, en que la cifra de negocios del turismo invernal de La Tarentaise triplica el de la actividad agrícola del departamento de Saboya.



Val Thorens. Los grandes edificios de la nieve.

urbanización dispersa se revelaba cada vez más costoso, especialmente para acoger a la gran capacidad de esquiadores de las pistas de Saboya. El núcleo integrado suponía una solución de diseño unitario y compacto, y respondía en buena medida a una definición funcional de "machine à habiter" de uso temporal dedicado al ocio. El concepto, desarrollado por Maurice Michaud y Georges Cumín, se fue concretando durante los años sesenta. El centro de la estación se empezó a entender como una explanada de suave pendiente a la que aflúan la mayoría de pistas de la estación y de la que partían los remontes básicos y multitudinarios. A su alrededor se situaban los edificios con el alojamiento, los servicios y la animación, accesibles desde las pistas por la explanada y desde el exterior por una carretera que sustituía al clásico ferrocarril de los Alpes orientales. De este modo, el elemento básico de la idea de estación requería un rellano de varias hectáreas con pendiente suave, determinada orientación y por encima de los 1.500 metros de altitud, situado al pie del sistema de pistas y remontes. Demasiadas condiciones, pero que se daban en los enormes valles de Saboya.

El diseño es un producto de los sesenta; se basa en la confianza de la técnica para situar una enorme edificación compacta a gran altura, una especie de trasatlántico autosufi-

EL CONCEPTO DE NUCLEO INTEGRADO

El experimento de Courchevel dejaba ver con claridad que si el promotor único (la "regie" en su caso) no controlaba el negocio inmobiliario, tendría serias dificultades para dotar a la estación del equipo y los servicios necesarios. El modelo de

cienta por encima de los 1.500 metros. Las dificultades jurídicas, como se ha mencionado, quedaron resueltas, pero quedaban las cuestiones arquitectónicas de un nuevo tipo específico de la nieve. La solución vino, para el alojamiento, del "mass housing" europeo: grandes bloques de pisos. Se utilizaron conceptos de los centros comerciales de la reconstrucción de los centros de las ciudades: calles cubiertas recorridos acristalados y calefactados, separación de circulaciones y una oferta de ocio, comercio y deportes complementarios, piscina incluida. Naturalmente la rentabilidad de semejante inversión, realizada en corto plazo, salía del negocio inmobiliario y de los nuevos tipos de multipropiedad y alquiler.

Es obvio que la llamada tercera generación de estaciones confiaba en la técnica como nunca se había hecho y que dependía de un gran consumo de energía, aunque desarrolló mucho el aislamiento térmico. La estética de estos grandes

St. Moritz. El desarrollo final de las primeras grandes estaciones.



conjuntos se planteó en los viejos términos del Corbu: la arquitectura se impone, modifica, reina en el paisaje y lo ennoblece. La interpretación que le dio Chappis se basaba en la analogía con la gran obra civil de las carreteras de montaña: cortan, completan, se imponen. Una arquitectura de grandes líneas horizontales, ordenada, tensa.

LA CRISIS DE LOS SETENTA

Durante esa década, la crisis económica y social cambió los supuestos de las estaciones en general, pero, sobre todo, los de las estaciones francesas últimas y de cuantas se habían promovido según su modelo. El aumento vertiginoso de esquiadores se detuvo, aunque su número no dejó de crecer. Las antiguas estaciones (de "primera generación") soportaron mejor el mal tiempo económico, al tener diversificada su estructura de promoción y al requerir menores inversiones. Por otra parte, la idea de explotación de la naturaleza empezó a sufrir un cambio radical. La idea de que toda actuación supone una agresión al medio saltó al primer plano político, y naturalmente esa agresión parecía tanto más injusta en cuanto se hiciera en beneficio de un único promotor, aparte de los acuerdos políticos de distribución de la rentabilidad.

Los tres países alpinos por excelencia adoptaron medidas distintas, si bien, y como antes, Suiza y el Tirol austriaco siguieron fórmulas semejantes para sus estructuras políticas afines, crearon por primera vez y con precaución un instrumento nacional de ordenación turística, con un carácter de directriz, que orientó la actuación cantonal. Supuso el reconocimiento de un techo muy próximo de capacidad de la explotación de recursos de nieve, prácticamente un crecimiento cero de la capacidad, acompañado de un aumento permanente de la calidad de la oferta. En esta calidad se incluía la del medio, con el carácter de los antiguos pueblos, del paisaje y de la agicultura, que fueron objeto de mayor ayuda económica. Francia tuvo que atemperar su crecimiento, diversificar la promoción y complicar con más factores la promoción para hacerla social. Pero admitió un panorama de crecimiento, que incluye a los Pirineos.

LA CUARTA GENERACION

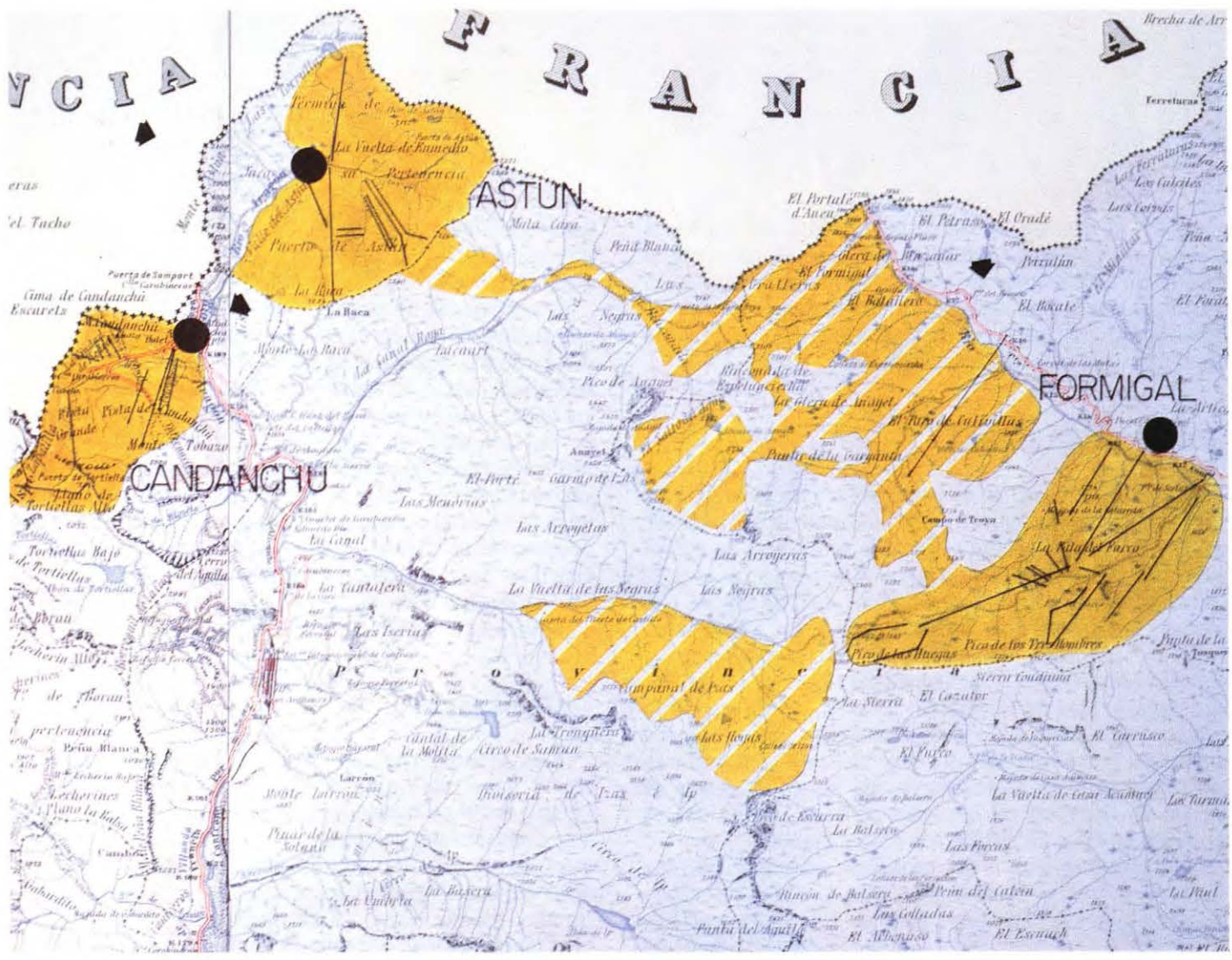
Por uno y otro lado empezaron a confluir los puntos de vista sobre las estaciones. Las más tradicionales habían desarrollado sistemas de remontes centralizados y habían crecido con numerosos servicios. En general se habían dotado de una carretera alternativa al ferrocarril, y, a veces, habían destacado grandes equipamientos a las alturas para aliviar los recorridos desde y hacia las pistas. Es decir, se encontraban cerca del modelo Courchevel por aproximación sucesiva. A su vez, las estaciones integradas francesas diversificaron su promoción, y establecieron planes de construcción de menor impacto y mayor extensión. Por todos lados el uso de pistas evolucionó

hacia la oferta unificada de transporte en todos los remontes de una región de esquí, y, también, hacia el estudio regional de las pistas, el medio y los recursos naturales.

Apareció un tipo de estación mezcla de la primera y la última, que se denomina a veces de cuarta generación. Consiste en una estación integrada cuyo hábitat se organiza en pequeños núcleos de baja altura, y que ofrece más calidad del medio que los bloques anteriores, y que tiende a la escenografía a falta de un tipo que satisfaga el planteamiento urbanístico y el uso requerido. Posiblemente, Valmorel, en Saboya, sea un buen exponente de ello. Con todo, lo más destacado de las últimas tendencias es el concepto unificador de estación-región que compromete en un todo a la explotación, renta, conservación y economía de una serie de estaciones y áreas esquiabiles de una comarca, sin el cual es hoy casi imposible afrontar la complejidad del fenómeno de alta montaña.

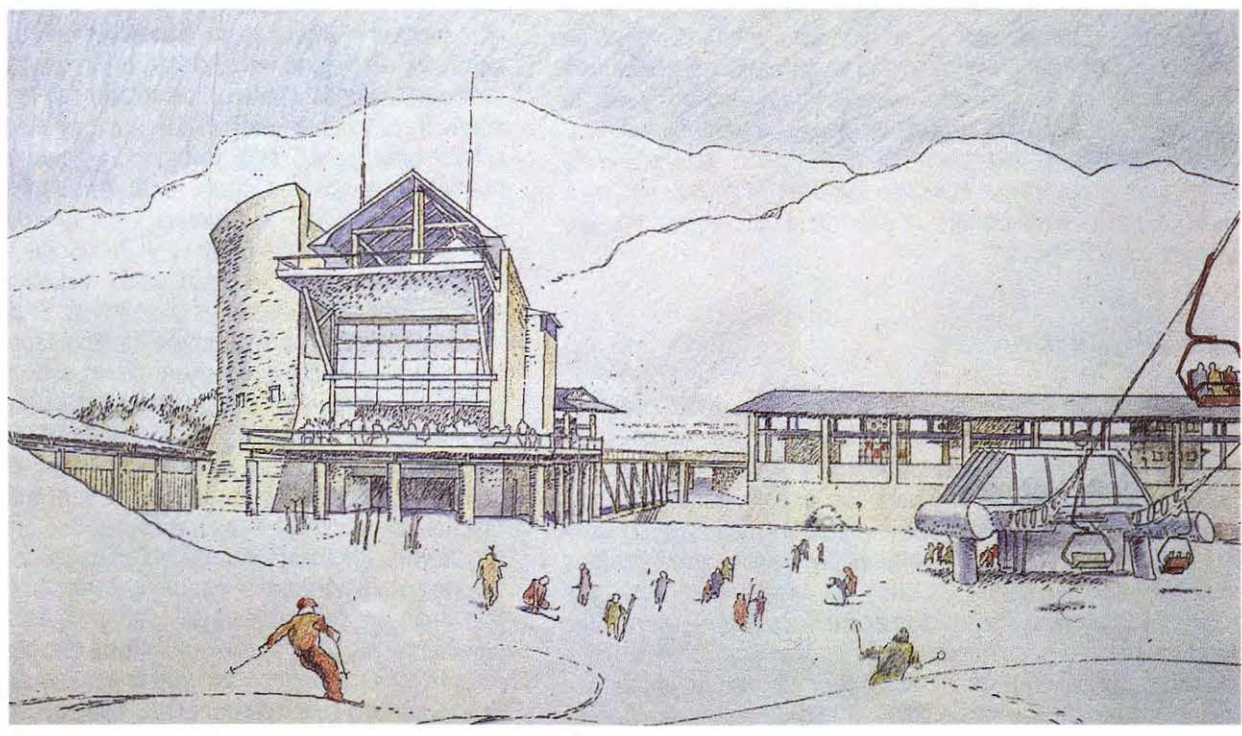
APENDICE ESPAÑOL

Con todo lo hasta aquí expuesto puede formarse una comparación con el caso español, que es, a grandes rasgos, una secuela tardía del modelo francés, si bien con grandes diferencias sustanciales y parecidos superficiales, y que, en general, entró en una crisis económica antes de llegar a la madurez, crisis crónica en muchas de nuestras estaciones que todavía perdura. España empezó a construir sus estaciones en los años cincuenta, y sus modelos fueron todos a la vez y ninguno en serio, por carecer de una tradición como en Austria o Suiza, o de la planificación racional de Francia. La iniciativa correspondió al capital producto de la bonanza económica de los años sesenta, que se encontró con una estructura política de la alta montaña determinada a medias entre los organismos centrales de Madrid, en general desconocedores del tema, y las corporaciones locales o los gobiernos provinciales de unas áreas despobladas y atrasadas. La Ley del Suelo se reveló pronto ineficaz en este territorio, a igual que la serie de normativas aplicables, desde las leyes de transporte por cable a las de protección de paisajes. Este vacío se llenó en parte con la legislación de Centros y Zonas de Interés Turístico, donde se apoyaron las principales iniciativas para recabar subvenciones y ayudas a los promotores. Si a esto se añade la limitación natural de la montaña española, por altura y latitud, se comprenderá por qué a pesar de los esfuerzos y las ayudas que se instrumentaron durante los años setenta, la mayoría de las estaciones españolas hayan tenido un crecimiento lento, con frecuencia detenido, y pobre. El número de esquiadores de nuestro país crece sin cesar, hasta constituir una apreciada clientela de las estaciones francesas, que ofrecen servicios y precios que las estaciones de la Península no pueden dar. Con alguna excepción como Baqueira-Beret, nuestras estaciones han dado en depender de las instituciones de crédito o las administraciones locales o autonómicas, lo que no garantiza su mejor explotación. Posiblemente el modelo de estación-región sea en nuestro país más necesario que en otros para coordinar



La estación de Formigal (Sallent) y su posible ampliación conectando con las de Astún y Candanchú. Del Estudio del Pirineo de los autores.

1989. Proyecto para la nueva Estación en Sallent, Huesca, de los autores.





Formigal, hacia 1975. Sallent, Huesca

el tipo de estación conveniente según los limitados recursos de que se dispone, la demanda creciente, la economía deprimida de las regiones de montaña y la falta de una política económica real para ellas. Ninguna de las grandes de nuestro país, en los Pirineos o Sierra Nevada, utiliza todos sus recursos geográficos y, a veces, parece que no llegarán a hacerlo. Los conflictos de la sierra de Madrid, los Juegos de Sierra Nevada o los propuestos Juegos Olímpicos de Jaca serían buenas oportunidades para pensar en el tema.

Luis Fernández Gárate
Arquitecto
Justo F. Isasi
Arquitecto
Profesor de la ETSAM

FIFTY WHITE WINTERS. THE DEVELOPMENT OF THE MODERN SKI STATION

Towards the end of the nineteen-thirties, almost at the start of the Second World War, the model for the modern ski station was already taking shape. Prior to the thirties, ski-ing had given rise to a network of winter sports stations designed to cater for a clientele drawn from the upper echelons of European society. This development was possible thanks to the railway since, at the beginning of the century, almost all the winter sports stations sprang up along the existing rail routes that linked northern Europe with the Mediterranean.

The first modern stations: Olivetti, Fiat and Le Corbusier. Three examples of contemporary proposals, for the Valle d'Aosta, the Col di Sestriere and Vars, show how the outlines for the modern type of station, which was later to become known as "second generation", were beginning to develop.

— As regards setting up the stations, the idea was put forward of providing them with a built-up nucleus that would take into account their functions.

— As regards use, sporting and leisure considerations would take absolute precedence over anything else.

— This procedure required a physical, political and economic planning base of an interdisciplinary nature.

After 1945 came the second and third generations.

During the 1940s, only Switzerland kept us its ability to provide tourist and sports facilities. The 1948 Winter Olympic Games were held at St. Moritz, Switzerland, Austria and France, as owners of the great Alpine massifs, drew up different development policies that have survived until the present day. The federal structures of the former

two ensured that the winter sports centre developed on a canton basis taking into account the original village-type station. France, on the other hand, very soon put together a policy aimed at promoting bit stations, a policy that was to bear fruit ten years later. In 1945, the Conseil General de la Savoie included among its proposals for boosting the area's social and economic activities the creation of a "Social Tourism Station". The Courchevel "régie" was also a unique experiment owing to its political approach, but it was to form the model for the so-called second generation of French stations. Following on from Courchevel, and with the intention of keeping up with its Swiss competitors, France created a series of plans and organizations aimed at fitting out its mountains. The success of this approach led to the so-called third generation of stations with a characteristically French flavour, and then came a period in which each station was promoted by a single agent who took charge of planning, building and commercialization, and partly assumed responsibility for equipment management. The first station of this type was La Plagne, followed by Les Arcs, Flaine, Les Menuires and others which developed the integrated nucleus concept.

The social and economic crisis of the seventies altered the foundations of ski stations in general, and especially of the most recent French stations and those which had followed their pattern. The idea that any development undertaking was tantamount to an aggression on the environment leapt into the political limelight and, naturally, the fact of such an aggression benefitting a single promoter made it seem all the more unfair. Switzerland and the Austrian Tyrol cautiously introduced a national tourism development instrument, albeit of a guideli-

ne nature, which served to channel their canton-based activities. This meant admitting the zero growth rate of capacity together with a permanent increase in quality. France had to restrain its growth rate, diversify promotion and bring in more factors with a view to the social side of the question. It did, however, admit a margin for growth which included the Pyrenees.

Points of view regarding ski stations began to converge from all sides. A type of station emerged that was a mixture of the first and latest varieties and which is sometimes known as the fourth generation. This kind consists of an integrated station organized into small, low-altitude nuclei offering greater environmental quality than the block type, and tending towards a scenic approach for lack of a type that satisfies development plans and the use required of it. Valmorel in Savoy is perhaps a good example of this.

Spain began building its stations in the 1950s and it took as its models all of them at once but none of them seriously since it lacked the tradition of Austria or Switzerland and the rational planning of France. With one or two exceptions, such as Baqueira-Beret, the Spanish stations have come to depend on credit institutions or local or regional governments, which is no guarantee that the best use is being made of them. The region-type centre is possibly more necessary in Spain than in other countries in order to put together a kind of station suited to the limited resources that are available. The conflicts surrounding the mountains near Madrid, the Sierra Nevada Games or the proposed Olympic Games in Jaca would provide good opportunities to take this matter into consideration.