

# La ecología política del esquí en el Pirineo catalán: entre la iniciativa privada y el rescate público<sup>1</sup>

**Oriol Beltran\***

Universitat de Barcelona (España)

**Ismael Vaccaro\*\***

Institución Milá y Fontanals de Investigación en Humanidades-CSIC (España)

**Resumen:** La relación entre los intereses de la iniciativa privada y la actuación de las instituciones públicas ha tenido un protagonismo fundamental en el despliegue histórico de la industria turística del esquí en el Pirineo catalán. La mayor parte de las estaciones han sufrido crisis económicas importantes que han terminado con su cierre o se han resuelto mediante la contribución del presupuesto público en su financiación hasta pasar a manos del Gobierno autonómico. El protagonismo adquirido por la Administración en el sector debe ser interpretado como parte de un programa inducido de terciarización, impulsado por la especulación urbanística, que es el principal proyecto gubernamental para las zonas de alta montaña. El examen de esta relación, en un escenario de calentamiento global y creciente contestación social, plantea numerosos interrogantes sobre el futuro tanto del sector como de las propias comarcas en las que está implantado.

**Palabras clave:** Turismo invernal; Estaciones de esquí; Pirineo catalán; Ecología política; Gentrificación.

**The political ecology of skiing in the Catalan Pyrenees: between private initiative and public rescue**

**Abstract:** The interactions between private economic interests and public institutions have played a fundamental role in the historical deployment of the ski tourism industry in the Catalan Pyrenees. Most ski resorts have endured significant economic crises that have forced their closure or that have been resolved thanks to the contributions from the State until they ended up in the hands of the autonomic government. The importance that the public Administration has achieved must be seen as part of an induced program of tertiarization propelled by urbanistic speculation which is the main governmental project for the high mountains' areas. The analysis of this relationship, in a moment of global warming and growing social resistance, raises several questions about the future of the sector and the districts where it has been implemented.

**Keywords:** Winter tourism; Ski resorts; Catalan Pyrenees; Political Ecology; Gentrification.

## 1. Introducción

La panorámica que ofrece el Coll del Triador, un paso de montaña a 2.083 m de altitud en la divisoria entre la Vall d'Àssua y la Vall Fosca, constituye una imagen sintomática de la historia de las estaciones de esquí del Pirineo catalán, en la vertiente meridional de la cordillera. En su ladera oriental, el antiguo municipio de Llessui (integrado hoy en el término de Sort) acogió a mediados de los años 1960 una de las primeras estaciones asociadas al desarrollo del turismo invernal de Cataluña. El pueblo de Espui (perteneciente al municipio de la Torre de Capdella), en la ladera opuesta, fue el escenario a principios de este siglo del último proyecto que ha habido hasta el momento en la región dirigido a la construcción

\* Universitat de Barcelona (España); <https://orcid.org/0000-0002-2657-1640>; E-mail: obeltran@ub.edu

\*\* Institución Milá y Fontanals de Investigación en Humanidades-CSIC (España); <https://orcid.org/0000-0002-7903-0506>; E-mail: esantos@us.es

**Cite:** Beltran, O. & Vaccaro, I. (2024). La ecología política del esquí en el Pirineo catalán: entre la iniciativa privada y el rescate público. *Pasos. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 22(1), 29-41. <https://doi.org/10.25145/j.pasos.2024.22.002>

de un complejo para la práctica del esquí alpino: la estación de Vallflosca Interllacs Esquí Resort. La imagen actual de ambos conjuntos, a solo 25 km de distancia, es realmente desoladora. Las ruinas de las construcciones abandonadas, la chatarra amontonada y las pilonas alineadas de los remontadores todavía en pie muestran el colapso de dos emprendimientos separados por cuatro décadas y parecen indicar, con una fuerte carga de melancolía, el destino de las iniciativas empresariales en torno al esquí en Cataluña.

La estación de Llessui se construyó a raíz de una iniciativa empresarial que contaba con un cierto arraigo local. Inaugurada en 1966, cuando los deportes de invierno todavía eran una práctica elitista y minoritaria, tuvo una actividad irregular hasta cerrar definitivamente en 1987. Con 30 km de pistas, llegó a tener una capacidad de transporte de 3.750 esquiadores por hora. A diferencia de otras iniciativas anteriores, estará asociada ya a ciertos intereses inmobiliarios, rasgo que compartirán a partir de este momento todos los emprendimientos asociados al aprovechamiento turístico de la nieve en el Pirineo catalán. En torno a la estación se construyeron dos hoteles y algunos edificios de apartamentos.

La pequeña escala de la primera estación del Pallars Sobirà contrasta con las características y las dimensiones de la proyectada en la Vall Fosca. Aunque el complejo invernal pretendía evitar la masificación (42 km de pistas, un máximo de 4.500 esquiadores diarios) y limitar su impacto paisajístico (el acceso a la estación, a 3 km del área urbanizada, se realizaría mediante una telecable), tenía un considerable potencial de crecimiento: se contemplaba establecer una futura conexión con la vecina estación de Boí Tatill que habría supuesto un dominio esquiable de 3.400 ha. El resort asociado a la estación preveía más de 960 viviendas y un complejo hotelero con 2.200 plazas, junto con un centro de convenciones para mil personas, una zona comercial, un área de spa-wellness y un campo de golf de 25 ha. En el contiguo valle de Manyanet se pretendía construir una urbanización de lujo (otros 290 apartamentos, junto con un hotel de un centenar de habitaciones) así como un tren cremallera de 12 km de longitud y cerca de mil metros de desnivel. Iniciadas las obras en 2004, el programa de Vallflosca Interllacs Esquí Resort se vio seriamente alterado por la crisis financiera y en 2008 quedó definitivamente paralizado.

En realidad, la historia de las iniciativas relacionadas con la práctica del esquí alpino en Cataluña no responde a una sucesión de fracasos empresariales. De las trece estaciones construidas desde que se establecieron las pioneras en los años 1940, diez de ellas mantienen todavía su actividad. No obstante, las vistas descritas del Coll del Triador son indicativas de las grandes dificultades que ha tenido la industria del esquí para consolidarse en esta región.

En este artículo describimos el despliegue histórico de las estaciones de esquí en el Pirineo catalán desde la perspectiva de la ecología política del turismo (Douglas, 2014; Mostafanezhad et al., 2016; Nepal y Saarinen, 2016; Stoddart, 2012). Pretendemos analizar la compleja interconexión de los procesos políticos, económicos y ecológicos que intervienen en el desarrollo de este sector turístico a partir de la actuación de sus distintos agentes (Fletcher, 2016).

La mayor parte de las estaciones de Cataluña han sufrido crisis económicas importantes que han terminado con su cierre o se han resuelto mediante la contribución del presupuesto público en su financiación. El protagonismo de la Administración en el sector no puede considerarse como un rasgo meramente accidental del proceso de modernización de la región. El apoyo del sector público al esquí (autorizando nuevos emprendimientos a la vez que se asumía el rescate de las iniciativas fracasadas) debe interpretarse como parte de un programa inducido de terciarización que es el principal proyecto gubernamental para las zonas de alta montaña y a partir del cual algunos actores privados han conseguido captar capital público en su propio beneficio.

## 2. El desarrollo histórico del esquí en el Pirineo catalán

Aunque la práctica del esquí arranca en Cataluña a principios del siglo XX vinculada al excursionismo, no será hasta la llegada del ferrocarril al Pirineo oriental en los años 1920 que se establecerán las primeras infraestructuras para su desarrollo. Mediante la organización de cursos y campeonatos, las entidades excursionistas favorecieron en su día una cierta promoción de los deportes de invierno entre gente de procedencia urbana. Las primeras estaciones con instalaciones estables se crearán después de la Guerra Civil, en los años 1940, coincidiendo con el trazado de la línea férrea entre Barcelona y Puigcerdà: La Molina (1943) y Vall de Núria (1947).

La expansión y consolidación del esquí en Cataluña, no obstante, asociada a su conversión en un deporte multitudinario y al crecimiento del número de instalaciones, arrancaría en los años 1960 (Jiménez, 1999). Las comarcas pirenaicas, donde se localizan los emplazamientos con unas condiciones orográficas

y climáticas favorables para los deportes de invierno, habían quedado plenamente integradas al mercado regional. La implementación de la red viaria y de ferrocarril y las obras hidroeléctricas habían tenido un protagonismo destacado en la transformación de las zonas de montaña. Las localidades que acabarían acogiendo las nuevas infraestructuras turísticas experimentaron una intensificación de estos cambios.

El cierre de las explotaciones agropecuarias y la migración a las áreas metropolitanas, junto con el envejecimiento de la población local y el abandono de amplias zonas del territorio de montaña, contribuyeron notablemente al despliegue de una industria todavía incipiente. Paradójicamente, la nieve, que durante siglos había limitado las actividades económicas, pasaba a explotarse como recurso. De acuerdo con el modelo desarrollado previamente en los Alpes (Barrère, 1981; Godde, Price y Zimmermann, 2000), el turismo invernal era percibido como un factor modernizador (creador de empleo y generador de ingresos, una alternativa al colapso demográfico). Este mismo argumento será utilizado en todas las iniciativas relacionadas con el esquí del Pirineo catalán.

Los factores locales no son los únicos que propiciarán la construcción de ocho nuevas estaciones entre 1964 y 1975. Esta situación se verá también favorecida por la generalización del acceso a las vacaciones y al automóvil privado de estos mismos años, así como por una progresiva expansión de los valores postmaterialistas (Inglehart, 1997). Los emplazamientos dejarán de estar condicionados por la red ferroviaria y verán ampliar su radio. La proximidad con el área metropolitana de Barcelona, de donde procede la mayor parte de los potenciales clientes, favorecerá incluso algunas localizaciones prepirenaicas a pesar de no garantizar estas unas condiciones óptimas para los deportes de invierno.

La acción gubernamental, en cualquier caso, acabará teniendo un peso decisivo en este despliegue. En 1963 se aprobaba la Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional para fomentar el turismo en el marco de las políticas de planificación económica de la época (Galiana y Barrado, 2006) iniciando con ello su protagonismo en la economía nacional. Mediante la regulación y el impulso del sector, el Estado pretendía incentivar la creación de nuevos focos de actividad, propiciar su desarrollo ordenado, así como estimular la iniciativa y la inversión privadas. Las primeras estaciones del Pirineo catalán fueron declaradas Centros de Interés Turístico Nacional, contribuyendo al impulso del sector en la zona.

Las estaciones construidas entonces, que compatibilizaban un componente empresarial con un cierto arraigo local, son las de Baqueira-Beret (1964), Llessui (1966, hoy inactiva), Masella (1967), Espot (1967), Port del Comte (1973), La Tuca (1974, cerrada a finales de la década siguiente), Rasos de Peguera (1974, activa hasta 2004) y Vallter (1975). Las iniciativas posteriores, más espaciadas temporalmente, responderán a circunstancias más particulares si bien han contado también con un apoyo explícito de la Administración (autonómica o municipal): Port Ainé (1986), Boí Tatull (1991) y Tavascan (1991).

El desarrollo del sector ha estado ligado asimismo a la “democratización” del esquí: las mayores facilidades de acceso a las estaciones, junto con los costes más asequibles del material y los forfaits, contribuyeron a extender su base social. El número de usuarios en Cataluña se triplicó durante la última década del siglo pasado, pasando de los 850.000 en la temporada 1989-90 a 2.250.000 en la de 2001-02 (Gili, 2003a). Las estaciones de esquí alpino del Pirineo catalán suman hoy 397 pistas (un incremento del 25% en los últimos veinte años), con un total de 488 km de longitud. La capacidad de sus 125 remontes alcanza los 172.000 esquiadores por hora.

La construcción de instalaciones para la práctica del esquí nórdico es paralela a las estaciones alpinas. En el Pirineo catalán se llegarán a establecer hasta siete instalaciones destinadas exclusivamente a esta modalidad: Sant Joan de l'Erm (1970), Lles (1970), Tuixent-la Vansa (1980), Aransa (1986), Guils Fontanera (1993) y Virós Vallferrera (2001), junto a la de Bonabé clausurada en 2000. Algunas estaciones alpinas incluyen circuitos de esquí nórdico en sus dominios (Baqueira, Rasos de Peguera, Espot, Port Ainé y Tavascan). En cualquier caso, la dinámica generada, en aspectos tales como el volumen de actividad o su impacto económico, no es comparable a las instalaciones alpinas (se estima que acumulan un 1,7% del gasto realizado por los usuarios en el conjunto del sector).

### 3. Diferencias de escala y de modelo

Más allá de su despliegue histórico, las estaciones del Pirineo catalán presentan una significativa diversidad en cuanto a sus dimensiones, un factor asociado tanto a las posibilidades físicas que han tenido de expansionarse como al éxito de su actividad empresarial. Las tres escalas en que pueden agruparse (estaciones muy grandes, medianas y pequeñas, en términos obviamente relativos) implicarán distintas dinámicas en relación con su desarrollo, sus impactos socioeconómicos y su capacidad de supervivencia.

## Estaciones de esquí alpino del Pirineo catalán (2022)

	comarca	apertura	clausura	cota mínima	cota máxima	remontes	capacidad (viajeros/hora)	pistas	km esquiables	cañones de nieve
Baqueira-Beret	Val d'Aran	1964	no	1.500	2.610	36	61.024	111	165,0	660
La Tuca	Val d'Aran	1974	1989	1.560	2.220	6	sd	21	28,0	0
Boí Tatill	Alta Ribagorça	1991	no	2.020	2.751	11	15.770	43	45,0	205
Vallfosca	Pallars Jussà	(2008)		1.800	2.600	9	sd	13	42,0	sd
Port Ainé	Pallars Sobirà	1986	no	1.650	2.440	10	10.810	25	26,7	126
Espot	Pallars Sobirà	1967	no	1.500	2.500	5	8.220	22	25,0	163
Tavascan	Pallars Sobirà	1991	no	1.750	2.250	3	2.600	7	6,0	0
Llessú	Pallars Sobirà	1966	1987	1.445	2.430	7	3.750	22	30,0	0
Port del Comte	Solsonès	1973	no	1.700	2.400	15	16.060	39	50,0	256
Rasos de Peguera	Berguedà	1974	2004	1.850	2.050	6	2.600	10	8,0	0
La Molina	Cerdanya	1943	no	1.700	2.445	15	28.380	61	70,0	513
Masella	Cerdanya	1967	no	1.600	2.535	15	14.560	65	74,0	578
Vall de Núria	Ripollès	1947	no	1.964	2.252	5	4.560	11	7,6	88
Vallter	Ripollès	1975	no	1.959	2.535	10	9.722	13	18,7	86

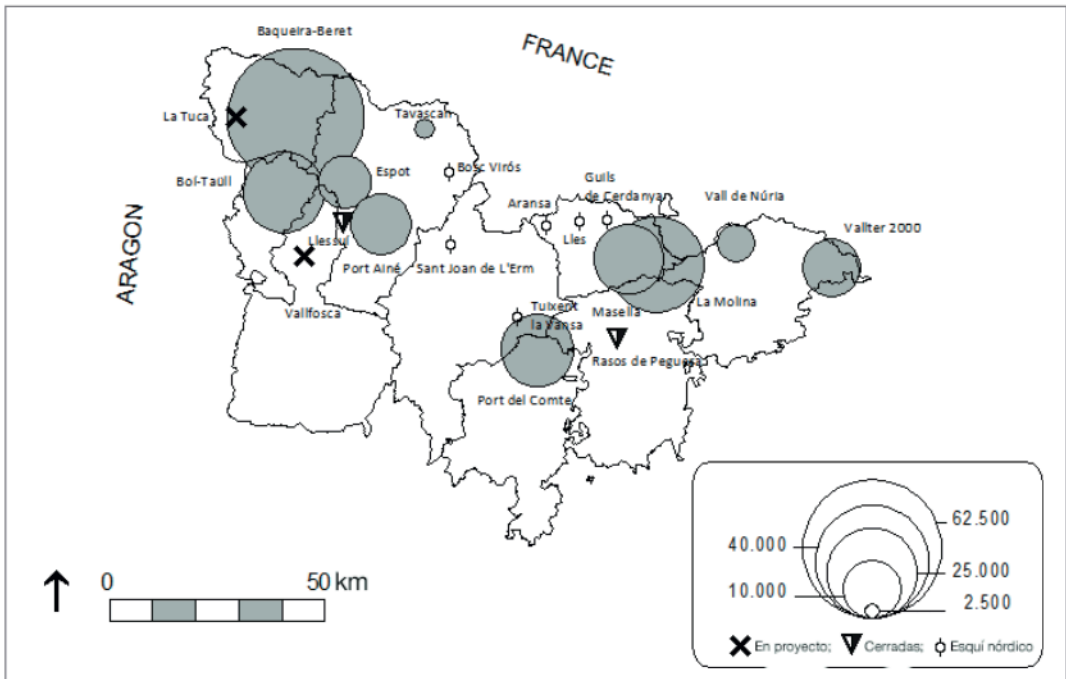
Fuente: Associació Catalana d'Estacions de Muntanya (ACEM). Elaboración propia

Baqueira-Beret es la única estación catalana que puede considerarse como de gran capacidad, lo que la convierte en un caso claramente diferenciado del resto. Siendo una de las primeras en crearse, sus instalaciones no han dejado de crecer en sus cerca de sesenta años. Tanto por sus dimensiones como por su actividad, esta estación del Val d'Aran representa un tercio del sector en Cataluña: un dominio de 2.166 ha esquiables, 165 km de pistas y una capacidad de transporte de más de 60.000 esquiadores por hora. El hecho de no haber precisado nunca de financiación pública directa da cuenta de su fortaleza empresarial. En realidad, Baqueira-Beret ha contado siempre con un respaldo importante de la Administración pública catalana a muchos otros niveles, sobre todo en la aprobación de sus proyectos de expansión y sus iniciativas inmobiliarias.

La Molina, Masella, Port del Comte y Boí Tatill pueden considerarse como estaciones de tamaño mediano: su dominio esquiable se sitúa entre los 45 y 74 km de pistas, y sus remontes tienen una capacidad para trasladar entre 15 y 30.000 esquiadores por hora. Por sus dimensiones, se trata de complejos cuya actividad (en los planos laboral, comercial y urbanístico) se proyecta más allá de los municipios donde se emplazan, afectando al conjunto de sus comarcas: la Cerdanya, el Solsonès y la Alta Ribagorça.

Las cinco estaciones restantes, que representan la mayor parte de las que ha habido en el Pirineo catalán (las tres iniciativas clausuradas también formarían parte de este grupo), pueden cualificarse como de pequeñas: entre 6 y 26 km de pistas y una capacidad de transporte por debajo de los 11.000 esquiadores por hora. Su impacto directo está igualmente más limitado a nivel local. Tavascan, por sus dimensiones, es un caso especialmente paradigmático: tiene una capacidad para manejar 2.600 esquiadores por hora y solo dispone de siete pistas que suman 6 km.

## Estaciones de esquí del Pirineo catalán



El impacto de las estaciones situadas en las comarcas más occidentales (Pallars Sobirà, Alta Ribagorça y Val d'Aran) se manifestará sobre todo a través de los sectores hotelero y de la construcción. Su lejanía respecto al área metropolitana de Barcelona (300 km o más), de donde procede la mayor parte de sus usuarios, hace obligada la pernoctación. Por el contrario, las pistas del Solsonès, el Berguedà y el Ripollès se orientan a un público familiar, utilizando la cercanía a la ciudad (menos de la mitad de la distancia mencionada) como un importante argumento comercial. Con la sola excepción de Baqueira-Beret, que ha acogido tradicionalmente un contingente importante de esquiadores de fuera de Cataluña (tiene oficina comercial en Madrid y ha realizado campañas para captar esquiadores franceses y británicos), las estaciones catalanas se han dirigido casi exclusivamente al público regional (que dispone de otras ofertas competitivas en Aragón, el sur de Francia y especialmente Andorra). El gasto realizado por los esquiadores evidencia la gran diferencia existente entre el esquí de jornada y el esquí con pernoctación: en 2003, la primera modalidad reportaba 59 millones de euros, frente a los 333 millones de la segunda (ACEM, 2004). En el conjunto del sector, el gasto medio por persona y día era de unos 160-170 euros, un presupuesto elevado en comparación con otras modalidades de turismo.

El impacto generado por la estación de Baqueira-Beret resulta evidente no solo en el Naut Aran, el municipio donde se emplaza, sino en toda la mitad oriental de su comarca. Entre 1975 y 2010 las plazas hoteleras del Naut Aran crecieron en un 470%. A nivel comarcal, el incremento fue del 220%, hasta alcanzar las 6.400 plazas (la comarca tenía 10.200 habitantes censados en la última fecha). Los alojamientos hoteleros araneses se concentran en torno a la estación en un 45%, que acoge también cerca del 48% de las viviendas de segunda residencia (5.450 en todo el Val d'Aran en 2011).

El complejo turístico de Boí Taüll ha registrado un destacado incremento de plazas hoteleras durante sus primeros treinta años. Aunque su emplazamiento ya contaba con una destacada tradición turística (el valle de Boí reúne un antiguo centro balneario, una de las entradas principales al Parque Nacional de Aigüestortes y Estany de Sant Maurici y un conjunto de iglesias románicas que en 2000 fueron declaradas Patrimonio de la Humanidad), en este tiempo llegará a doblar su oferta de alojamiento, que representa cerca del 80% de la Alta Ribagorça. El número de segundas residencias pasará de 186 a 1.327 entre 1991 y 2011, concentrando un 70% de las existentes en la comarca. El resort, situado en

el Pla de l'Ermita, acoge 1.200 plazas de alojamiento repartidas entre tres hoteles, un aparthotel y dos conjuntos residenciales con 60.000 m<sup>2</sup> de suelo edificado.

Frente al impacto mayor y extendido de Baqueira-Beret y el más reducido y concentrado de Boí Taüll, el pequeño tamaño de las estaciones del Pallars Sobirà se corresponde con una huella también más acotada a nivel municipal. Su impacto directo es muy limitado: los tres municipios que acogen los complejos pallareses (Espot, Lladorre y Rialp) suman el 40% de las plazas hoteleras de la comarca (solo un 15% de las viviendas de segunda residencia), pero otras localidades más grandes y con una mayor oferta de servicios se benefician igualmente del flujo turístico existente. En términos comparativos su oferta de plazas turísticas es mucho menor que en las estaciones de mayores dimensiones: una media de 3,8 plazas hoteleras por km<sup>2</sup> en los tres municipios mencionados frente a las 6,4 plazas/km<sup>2</sup> de Vall de Boí y las 11,3 plazas/km<sup>2</sup> de Naut Aran; 1,7 viviendas secundarias en los municipios del Pallars Sobirà, 6,0 en Vall de Boí y más de diez en el término municipal al que pertenece Baqueira-Beret.

#### 4. De la nieve al cemento

En el sector del llamado turismo blanco, el número de plazas de alojamiento hotelero y de viviendas destinadas a segunda residencia no constituye un mero indicador del volumen de la actividad asociada a cada emprendimiento o de la cantidad de esquiadores que hacen uso de sus instalaciones. Los estudios sobre la economía política del esquí coinciden en subrayar la escasa rentabilidad de las inversiones realizadas en la construcción de las infraestructuras necesarias para su práctica (remontes y servicios asociados) que, por su elevada cuantía y su escaso retorno, no se amortizan hasta pasados muchos años. En otros términos: la explotación comercial del dominio esquiabile, el transporte estricto de los esquiadores, no es una actividad rentable. En este contexto, el negocio del esquí radica en el impacto indirecto e inducido de la actividad, fundamentalmente, la revalorización del suelo, la construcción de segundas residencias y la explotación de los servicios turísticos y comerciales asociados (de alojamiento y restauración, fundamentalmente) (Campillo y Font, 2004). Las empresas promotoras de las estaciones se orientarán a ampliar su campo de acción a través de la oferta de servicios complementarios y, muy especialmente, mediante la promoción y la venta de productos inmobiliarios (López Palomeque, 1996).

Es por este motivo que el desarrollo del turismo de montaña, en particular del asociado a la práctica del esquí alpino, ha sido considerado como un importante factor de urbanización de las zonas afectadas. No se trata solo de que la mencionada actividad haya contribuido a la articulación de áreas hasta entonces marginales con el despliegue de la red viaria o que éstas se hayan especializado en ofertas de ocio destinadas a un público de procedencia urbana. El incremento en el número tanto de las plazas de alojamiento turístico como de las viviendas secundarias es parte de un proceso intensivo de urbanización del territorio rural.

Las estadísticas sobre el crecimiento de la construcción en el Pirineo catalán en las últimas décadas reflejan unas pautas distintas que se relacionan con el tamaño de las estaciones, así como con otras circunstancias más particulares en cada caso (como la existencia de núcleos urbanos próximos a las estaciones o el trazado de las vías de comunicación) (Lasanta et al., 2013). Algunos resorts como Baqueira-Beret o Boí Taüll concentran esta construcción turística en torno a las propias instalaciones (y la comodidad asociada a la cercanía entre alojamiento y pistas deviene en su caso un importante argumento comercial), mientras que en otros casos las promociones inmobiliarias abarcan un mayor radio geográfico.

Las cifras resultan muy elocuentes. De las 14.129 viviendas que se contabilizaban a principios de siglo en las comarcas occidentales del Pirineo catalán (Alta Ribagorça, Val d'Aran y Pallars Sobirà), un 40% se correspondía con residencias secundarias edificadas durante las tres últimas décadas. En el mismo período, tres de cada cinco viviendas de nueva construcción se destinaban a este uso. El crecimiento del resto de alojamientos turísticos se triplicó entre 1975 y 2010. De este modo, con una población de unos 20.586 habitantes en 2017, estas tres comarcas tenían una capacidad de alojamiento para 65.000 turistas.

La titularidad de las empresas promotoras de las instalaciones evidencia la importancia del negocio inmobiliario en las iniciativas. Las primeras estaciones fueron impulsadas por un corto número de inversionistas vinculados a los lugares donde estas se iban a construir. A mediados de los años 1960 esta actuación era interpretada como una expresión del carácter emprendedor de sus protagonistas. Por contra, la titularidad de las iniciativas más recientes y el impulso de los complejos de mayor tamaño están asociados hoy a grupos inversores y grandes inmobiliarias.

El proyecto de Vallflosca Interllacs Esquí Resort, por ejemplo, fue impulsado por Fadesa, uno de los principales grupos inmobiliarios españoles (de origen gallego), que acabaría siendo adquirido a finales del 2007 por Martinsa, otra inmobiliaria radicada en este caso en Madrid. El 80% de las acciones de Boi-Taüll Resort, que pertenecía a una aseguradora y un banco de inversiones, fue adquirido en 2004 por el grupo inmobiliario Nozar (propiedad de un empresario mexicano), cuando el complejo invernal todavía tenía pendiente ejecutar la construcción de 32.000 de los 90.000 m<sup>2</sup> previstos en su plan urbanístico. La mayoría de las acciones de Baqueira-Beret (un 74%), por su parte, está controlada por la familia Serra a través de tres sociedades, entre las que destaca la aseguradora Catalana Occidente (donde la citada familia es el socio de referencia) y cuenta con una participación de CaixaBank (11,7%) y de otros accionistas minoritarios.

## 5. La crisis del esquí y la intervención de la administración pública

Seis de las diez estaciones que se mantienen hoy en activo en el Pirineo catalán pertenecen a la Generalitat de Catalunya a raíz de la intervención del gobierno regional para hacer frente a su colapso financiero y evitar su cierre. El protagonismo de la Administración en el turismo de esquí no puede interpretarse como un resultado meramente accidental de su evolución histórica. Las distintas etapas de este proceso, sus actores y escenarios, los argumentos esgrimidos y, especialmente, sus resultados permiten identificar su naturaleza e interrogarse acerca de los objetivos de sus agentes. La estrecha relación existente entre las iniciativas asociadas a las estaciones de esquí alpino y los intereses inmobiliarios es indicativa de aspectos esenciales de este proceso. Pero las características y la lógica a la que responde el desarrollo del sector merecen ser analizados con más detenimiento.

La presencia creciente del sector público en el turismo de esquí durante las últimas décadas ha devenido un fenómeno común en España (como muestran los casos de Sierra Nevada y el Pirineo de Huesca). En este caso, la precariedad financiera de gran parte de las estaciones existentes se interpretará como el resultado de un endeudamiento acumulado y la necesidad de nuevas inversiones (Nel-lo, 2006). Junto a la dificultad de ampliar el número de usuarios (por la competencia de otros destinos, entre otras razones), la irregularidad de las precipitaciones de nieve será un importante argumento en favor de modernizar las infraestructuras (Massart et al., 2020). En este contexto, la instalación de cañones para la producción de nieve artificial, con el propósito de garantizar la regularidad de las temporadas y las condiciones para la práctica del esquí, pasará a considerarse como una prioridad. La incidencia del cambio climático no había ocupado hasta recientemente un lugar destacado en los diagnósticos sobre la viabilidad económica de las estaciones. No obstante, los expertos lo sitúan hoy como un factor decisivo para la evolución futura del sector (Martín-Vide et al., 2016; Spandre et al., 2019): afecta no solo la inestabilidad o la carencia de nieve en cotas cada vez más bajas, sino que perjudica las propias condiciones para producir nieve artificial y hace prever el cierre de algunas estaciones a corto plazo (Pons et al., 2015). Las subvenciones se convirtieron, desde principios de los años 1990, en la principal política de apoyo al sector (López Palomeque, 2009), beneficiando a las estaciones de titularidad privada (1,4 millones de euros en 2022). El uso de la nieve de cultivo se ha incrementado desde entonces: si en 1994 se contabilizaban 560 dispositivos para la producción de nieve en la región, hoy se dispone de hasta 2.746 cañones.

La crisis económica de 2008 agravará todavía más la situación financiera del sector. Al margen de las inversiones necesarias para modernizar las instalaciones, los costes de explotación registrarán un incremento significativo (por el aumento de los costes energéticos, fundamentalmente) a la vez que los usuarios deberán afrontar por su parte desembolsos de una mayor cuantía (precio de los forfaits, gastos de desplazamiento, estancia y material).

La Generalitat había intervenido ya las estaciones de La Molina (1985) y Vall de Núria (1986) a raíz de su incapacidad para afrontar las inversiones para poner al día sus infraestructuras. A principios de siglo, Espot (2006) y Port Ainé (2007) se declararon en quiebra. Vallter entró también en bancarrota en 2013 y Boí Taüll en 2020. Después de años de recibir créditos del Institut Català de Finances (ICF), el gobierno autonómico (mediante la empresa pública FGC) adquirirá la propiedad, pasando a asumir la gestión de estas seis estaciones y a financiarlas a través del capítulo de inversiones de sus presupuestos. Tavascan fue desde un principio una iniciativa municipal y el Ayuntamiento de Lladorre sigue siendo su propietario. Únicamente Port del Comte, Masella y Baqueira-Beret se mantienen con un capital totalmente privado.

El proceso mediante el cual la Administración autonómica ha adquirido su actual relevancia en el sector es, no obstante, más complejo. Veámoslo en el caso de las dos estaciones de la Generalitat en el Pallars Sobirà. A finales del 2004 Espot acumulaba una deuda superior a los 5 millones de euros con el ICF mientras que el débito de Port Ainé ascendía a 13 millones. En Espot la mencionada entidad pública solicitó la concesión de la propiedad para ceder temporalmente la gestión a una sociedad formada por ayuntamientos y empresarios de la comarca. La empresa salió a subasta en 2005, quedando los derechos en manos de la Generalitat. El gobierno declaraba que no pretendía convertirse en un actor del sector sino limitarse a tutelar y ayudarlo para evitar el cierre favoreciendo la entrada de nuevos socios. En poco tiempo la gestión quedó asignada a FGC. La intervención en La Molina y Vall de Núria, veinte años antes, también fue planteada como una solución temporal dirigida a “sanear las estaciones para devolverlas al mercado”. La Generalitat asume hoy que su papel en el sector no variará a corto plazo.

La distinta capacidad financiera de las estaciones es indicativa del peso de la actividad inmobiliaria en cada caso, así como del distinto tamaño de las iniciativas. En efecto, solo aquellas que no han fracasado en el negocio inmobiliario se han podido mantener al margen de las ayudas públicas. La escala de los emprendimientos resulta importante ya que la huella social, económica y ecológica de cada estación es proporcional a sus dimensiones. Pero también es relevante para entender su capacidad de supervivencia económica y poder prever su evolución. Así, las estaciones de mayores dimensiones (medianas y grandes) han tenido más posibilidades de rentabilizar sus inversiones y contrastan con las pequeñas, que en su mayoría terminan endeudándose hasta acabar siendo rescatadas por la Administración.

Aunque respondan formalmente a razones sociales distintas, las promociones urbanísticas y los establecimientos hoteleros suelen estar íntimamente asociados a los mismos intereses empresariales y financieros que en su día impulsaron (o adquirieron, a raíz de alguna de sus múltiples crisis) las estaciones. El rescate y la intervención pública, por el contrario, solo afectarán a las compañías propietarias de los remontes, liberando de cargas al capital privado para continuar beneficiándose de las actividades más rentables del sector.

De acuerdo con la Administración catalana, más allá del saneamiento financiero de las empresas y la inyección de inversiones para actualizar las instalaciones, el fomento de las sinergias entre las estaciones, su especialización, las actuaciones para ampliar la base social del esquí o la organización de competiciones deportivas deberían contribuir a que las estaciones intervenidas dejen de acumular pérdidas. Una línea que se ha priorizado es la reconversión de las estaciones en centros turísticos de montaña, con una oferta de actividades más allá de la temporada invernal, de acuerdo con una tendencia común en Europa (Saurí y Llundrés, 2020). Así, las estaciones gestionadas por FGC son las que han realizado un mayor esfuerzo por promocionar un amplio programa de actividades durante el verano (de turismo activo y/o destinadas a un público familiar: desde circuitos de BTT hasta itinerarios para la observación de fauna). Su impacto, no obstante, todavía dista de ser significativo. En La Molina, por ejemplo, después de haber alcanzado cifras récord en la temporada invernal de 2017 (380.000 esquiadores), se pretendía alcanzar los 40.000 visitantes el verano siguiente. En cualquier caso, para hacer frente a la crisis han abundado las medidas de carácter técnico o gerencial (Gómez, Armesto y Cors, 2016), frente a una transformación efectiva del modelo.

En última instancia, aunque el rescate público ha permitido reducir sus pérdidas, las estaciones intervenidas siguen siendo deficitarias mientras que los complejos más rentables continúan generando beneficios a sus accionistas. De acuerdo con el balance de la temporada 2017-2018, la actividad de las cinco estaciones gestionadas en aquel momento por FGC implicó unas pérdidas valoradas en 7,6 millones de euros (en 2017, su déficit acumulado era de 74 millones). Baqueira-Beret cerró esta misma campaña con unos rendimientos netos declarados de 4,5 millones.

## 6. El turismo de esquí: motor económico y operación especulativa

A través tanto de la aprobación de nuevos proyectos (bien sea para la construcción de nuevas estaciones y complejos turísticos o para ampliar las instalaciones existentes) como del rescate de estaciones en quiebra, la Generalitat ha mostrado en sus cuarenta años de gestión autonómica un apoyo incondicional al turismo de esquí. Los fracasos reiterados de las iniciativas empresariales y las previsiones sobre el calentamiento global parecerían justificar una actitud más prudente. El análisis del esquí como actividad económica evidencia también la falta de rentabilidad de la mayoría de las estaciones existentes, que requieren de asistencia financiera para mantener sus operaciones. No obstante, los distintos partidos



que han asumido la dirección de la política territorial de la región han coincidido no solo en respaldar el sector sino también en oponerse frontalmente a cualquier cuestionamiento de este.

La Administración justificará su apoyo a las estaciones con el argumento de su beneficio social, al conformar “un sector fundamental para las comarcas de montaña”, “la única esperanza de la zona durante los meses de invierno”, de acuerdo con afirmaciones de distintos responsables políticos. Las bases de las subvenciones autonómicas a las estaciones en su última convocatoria justifican las ayudas afirmando que “resulta de gran importancia, utilidad pública e interés social” garantizar su viabilidad económica. En este sentido, y más allá de reconocer que las instalaciones intervenidas no constituyen una inversión rentable, se consideraría que la actividad que generan representa un porcentaje elevado de la ocupación laboral y los ingresos en sus áreas de influencia.

De acuerdo con los datos hechos públicos en 2017, la Generalitat estimaba el impacto territorial directo de las estaciones catalanas en 250 millones de euros, importe al que habría que añadir 500 millones más generados por su impacto indirecto e inducido. A la vez, calculaba que cada puesto de trabajo creado en una estación de montaña generaría hasta cinco puestos de trabajo en su zona de influencia. Según un estudio realizado por UPF Sports Lab (Bosch et al., 2018), las cinco instalaciones que en 2018 estaban gestionadas a través de FGC suponían el mantenimiento de 2.194 puestos de trabajo, un impacto económico neto de 121 millones de euros y un impacto total sobre la producción de actividad económica valorado en 223 millones. Estas cifras justificarían la inversión pública realizada en términos de su rentabilidad social, destinada a evitar el cierre de los complejos invernales y los perjuicios en sus áreas de influencia: por cada euro adicional de gasto en las estaciones intervenidas se estaría propiciando la producción de dos euros, y por cada millón adicional invertido se generarían hasta 20 puestos de trabajo.

El balance que ofrece el despliegue de la industria turística del esquí en el Pirineo catalán, medio siglo después de inaugurarse las primeras estaciones, presenta aspectos contradictorios que requieren ser analizados en su complejidad. En todo este tiempo, la relación entre los intereses de la iniciativa privada y la actuación de las instituciones públicas ha tenido un protagonismo fundamental. Su examen plantea varios interrogantes sobre el futuro del sector y de las propias comarcas donde está implantado.

El contraste existente entre unas estaciones que requieren de un apoyo continuado de fondos públicos y otras que siguen generando beneficios empresariales es un rasgo destacado de esta situación. Como hemos señalado, los costes que generan las instalaciones para la práctica del esquí alpino no se cubren nunca con la explotación directa de las estaciones. Solo las estaciones de mayor tamaño y con más potencial de expansión han podido justificar el mantenimiento de sus actividades más rentables, aquellas que se desarrollan en paralelo a la venta de forfaits: la oferta de servicios complementarios y, especialmente, la venta de productos inmobiliarios.

Baqueira-Beret es el principal exponente de las iniciativas exitosas en el sector. La estación ha registrado un crecimiento continuado durante toda su trayectoria. Aunque su principal proyecto de expansión, la ampliación hacia el Pallars Sobirà anunciada en 1998 (que pretendía incorporar 1.400 ha de superficie esquiable, consolidar una vía de acceso desde esta comarca y construir 450 viviendas turísticas), dejó de considerarse una prioridad en 2015, sus dimensiones la sitúan como la estación con más kilómetros de pistas de Cataluña y el mayor dominio esquiable de los Pirineos. Con todo, Baqueira-Beret sigue inaugurando pistas y remotes casi todos los años. La temporada 2018-2019 añadió a sus instalaciones otros 8 km esquiables que permitieron elevar su cota máxima hasta los 2.600 m de altitud. La empresa propietaria ha fijado su horizonte a medio plazo en los 200 km de pistas, 35 más de los que tiene en la actualidad.

El crecimiento continuado del dominio esquiable y las infraestructuras asociadas no solo permite brindar una oferta más potente y atractiva para la práctica del esquí, sino que justifica al mismo tiempo la expansión de los proyectos inmobiliarios, de hostelería y otros servicios. Los núcleos urbanizados de Baqueira, Tanau y Val de Ruda concentran una parte importante de las 2.590 viviendas secundarias (2011) y de las 2.906 plazas hoteleras (2021) del municipio del Naut Aran. Val de Ruda es, por ahora, la última gran operación inmobiliaria de Baqueira-Beret. El proyecto inicial contemplaba construir tres hoteles de lujo, una urbanización con 500 apartamentos, 46 casas unifamiliares, un aparcamiento subterráneo para 1.500 vehículos y una telecabina hasta la cota 1.800. A pesar de su elevado precio (5.500 euros/m<sup>2</sup>), los trabajos se iniciaron en 2004 con un 40% de los apartamentos ya vendidos.

En Boí Taüll, el potencial de crecimiento de la estación y el de sus productos inmobiliarios fue el principal argumento para la adquisición en 2004 de la mayoría de las acciones por el grupo Nozar. La ampliación de 550 ha de dominio esquiable y 43 km de pistas (hasta alcanzar 1.000 ha y 100 km) se consideraba “imprescindible para hacer competitivo el complejo”. La operación, valorada en 68,5 millones

de euros, se orientaba también a la construcción de nuevos hoteles de lujo que permitirían incrementar en 1.500 el número de habitaciones del resort. La construcción de una estación en la Vall Fosca estaba también íntimamente asociada a la urbanización intensiva de las zonas de Espui y Manyanet. La afectación de la crisis financiera en el sector inmobiliario fue justamente la razón principal para que se interrumpiera la ejecución del proyecto en 2008.

Frente a estos grandes emprendimientos, las estaciones con una situación financiera más frágil se corresponden con los complejos de pequeñas dimensiones y los que presentan unas posibilidades más limitadas de crecimiento. Los complejos históricos de La Molina y Vall de Núria, concebidos en su día sin una conexión directa con los intereses inmobiliarios, llevan ya más de tres décadas de gestión pública. El rescate de las estaciones de Espot, Port Ainé y Vallter por parte de la Administración coincidiría con el hecho de haber rebasado éstas su umbral de rentabilidad. En todos estos casos, la necesidad de una financiación pública continuada es indicativa de que su problemática constituye un problema de carácter estructural.

La intervención de la Generalitat en el sector no ha sido objeto de una crítica frontal por parte de las estaciones de capital privado. Además de contribuir a la promoción de los deportes de invierno y al mantenimiento general del sector, las estaciones intervenidas no compiten directamente con las privadas (emplazadas en comarcas distintas y dirigidas a otros segmentos de mercado). En última instancia, su supuesta desventaja competitiva acaba siendo un argumento en favor de reclamar de la Administración menos obstáculos ante sus planes de crecimiento y otras formas de apoyo tanto directo (subvenciones) como indirecto (promoción, mejoras de la red viaria...).

Con todo, la contribución de los recursos públicos a la industria del esquí no se limita al rescate financiero o las facilidades ante sus proyectos hoteleros e inmobiliarios. Los dominios esquiabiles suelen extenderse por fincas de titularidad pública. En el Pirineo catalán, los lugares que presentan unas condiciones mejores (de relieve y clima) para la práctica de los deportes de invierno se localizan siempre en zonas de alta montaña. Las zonas de mayor altitud conformaron durante siglos un patrimonio de titularidad comunal. La intervención del Estado en las áreas rurales periféricas durante el siglo XIX terminará con la asignación de la antigua propiedad comunal a los municipios (Beltran y Vaccaro, 2014a).

Las grandes superficies territoriales requeridas para las pistas y los remontes son un rasgo particular de la industria del esquí. Las estaciones acabarán extendiéndose siempre en zonas de dominio público, mientras que la construcción de viviendas y hoteles se desarrollará en fincas de propiedad privada. Las necesidades territoriales del esquí alpino, por tanto, ponen en contacto esta actividad del gran capital con las únicas reservas territoriales de Europa occidental, los antiguos comunales, gestionadas hoy en su mayor parte como terrenos municipales.

La promotora de Baqueira-Beret obtuvo en su día la concesión administrativa para establecer el área esquiabla de la futura estación en los antiguos comunales de la montaña de Vaquèira (López Palomeque y Majoral, 1982). Los responsables municipales alegaron en aquel momento que la actividad prevista era perfectamente compatible con la continuidad de los aprovechamientos pastorales de sus vecinos. Paralelamente, se adquirieron de particulares las fincas donde debía construirse la parte urbana de la estación en la cota 1.500. El convenio de la empresa con el Ayuntamiento de Naut Aran fue actualizado posteriormente y contempla en la actualidad el ingreso a las arcas municipales de un 5% de la facturación.

Vallflosca Interllacs Esquí Resort pretendía aplicar una fórmula semejante en su proyecto de ampliación hacia el valle de Manyanet. La empresa obtuvo mediante un concurso el uso de la montaña de Llevata (de 1.300 ha, mil de las cuales esquiabiles) por 50 años y a un precio de 30.500 euros anuales, comprometiéndose a no desarrollar ninguna actividad durante el verano para permitir la continuidad de los aprovechamientos ganaderos. Este importe contrasta con los 100 millones en que estaba presupuestada la primera fase del proyecto, que incluía la adquisición de terrenos a urbanizar entre otros conceptos.

La industria del esquí descansa así en una relación compleja entre los bienes públicos y los intereses privados. El Estado ha dado numerosas facilidades a los emprendimientos para la creación de estaciones de esquí en las zonas de alta montaña, con la voluntad de crear polos de atracción turística en áreas económicamente marginales, favoreciendo la conexión del gran capital privado con los antiguos comunales. En un segundo momento, cuando su explotación comercial deja de ser rentable, el capital privado deja de estar interesado en mantener las estaciones y la Administración se ve obligada a rescatarlas para evitar el impacto negativo de su cierre. Allí donde sigue habiendo margen para el negocio, especialmente con el crecimiento urbanístico, continuará operando la iniciativa privada.

## 7. Conclusiones. El esquí en la neoliberalización de la alta montaña

En febrero de 1943 se ponía en marcha, en el paraje de Fontcanaleta (Cerdanya), el primer remonte para la práctica del esquí de toda la península Ibérica. La perspectiva que ofrecen los ochenta años transcurridos desde entonces permite efectuar una valoración de los resultados que ha tenido la industria de los deportes invernales en el Pirineo catalán. A pesar de sus dimensiones relativamente pequeñas y su impacto localizado, las estaciones de esquí alpino han desempeñado un papel destacado en el proceso de terciarización de las comarcas de alta montaña, un proceso que ha dado lugar a una auténtica redefinición del mundo rural (Vaccaro y Beltran, 2007; Woods, 2007). El aprovechamiento turístico del patrimonio cultural (a través de museos, ferias, monumentos y productos alimentarios de base local, entre otros) y el de los valores del paisaje (con un despliegue masivo de las áreas protegidas, que alcanzan un 40% del territorio de la región) son dimensiones también destacadas de esta evolución (Beltran y Vaccaro, 2014b; Vaccaro y Beltran, 2008).

La transformación económica de estas comarcas es hoy una realidad incontestable. Los datos demográficos de la última década del siglo pasado evidencian una inversión de la tendencia negativa que se había agravado a partir de los años 1960, pero que en realidad se había iniciado más de un siglo atrás. Esta recuperación incipiente estaba asociada a un cierto rejuvenecimiento y dinamismo de la población (Nel-lo, 1997). El sector servicios se ha convertido en el principal sector de actividad, con un peso importante de la actividad turística. Con todo, la aparente recuperación demográfica respondería en realidad a la existencia de un nuevo umbral establecido por los cambios económicos.

El turismo de esquí tiene algunos rasgos específicos que condicionarán su aportación a la transformación económica del Pirineo catalán. La ocupación laboral directa que genera, en primer lugar, está directamente vinculada al funcionamiento de las estaciones y se concentra en unos pocos meses al año que son, además, inestables: las campañas tienen una duración relativamente corta y variable. La importancia de los productos inmobiliarios asociados a la explotación económica del esquí, en segundo lugar, tiene distintas consecuencias. Así, una parte destacada de la actividad se concentrará en el corto plazo, en el tiempo dedicado a la construcción y la venta de los nuevos inmuebles, pero quedará luego interrumpida. Al mismo tiempo, los efectos que produce el peso de las viviendas de segunda residencia en el mercado, destinadas a un sector de población con un alto poder adquisitivo, favorecen el alza de los precios y perjudican especialmente a los jóvenes a la vez que dificulta la llegada de nuevos residentes. Los edificios de apartamentos y los sectores que concentran las viviendas turísticas, por su parte, generan ciertos ingresos para las entidades municipales en un primer momento (con las licencias de construcción), pero acaban dando paso a barrios y urbanizaciones fantasma, ocupados en una porción ínfima del tiempo, que dificultan la prestación de servicios (Gili, 2003b).

La explotación de los servicios complementarios a las estaciones no es tampoco favorable a la población local y sus eventuales iniciativas. De acuerdo con Campillo y Font (2004), la escasa rentabilidad que ofrece la explotación comercial de los dominios esquiabiles favorece que las estaciones dependan de la internalización de los ingresos de la cadena de negocio que genera la propia actividad del esquí (alojamiento, restauración, comercios, alquiler de material, etc.), los cuales tienen unos efectos económicos a corto plazo. Ampliando su campo de acción limitan las posibilidades de la población local de obtener beneficios de sus propias iniciativas y, con ello, sus oportunidades de progreso y bienestar.

Más allá de sus efectos económicos, la tendencia expansiva de las estaciones, al crecimiento de los dominios esquiabiles y de sus promociones inmobiliarias, entra cada vez más en colisión con la sensibilidad ambiental de la opinión pública y con las propias demarcaciones de las áreas destinadas a la conservación de la naturaleza. Parques y pistas compiten por el espacio en emplazamientos muy cercanos, aunque se orienten a unos usos turísticos completamente opuestos: extensivos en el primer caso, intensivos en el segundo (Clairmont y Vlès, 2007). A pesar de plantearse por la Administración y los especialistas como sectores complementarios, no benefician directamente a los mismos actores. Los conflictos generados por las estaciones (por sus elevadas necesidades espaciales y de agua para la producción de nieve) se han convertido en una dinámica cada vez más habitual en el Pirineo catalán. La campaña contra la celebración de los Juegos Olímpicos de 2030, en este contexto, logró articular una amplia oposición que contribuyó decisivamente a la retirada del proyecto.

En definitiva, en su contribución a la transformación económica de las comarcas pirenaicas, el esquí puede considerarse como un importante factor de gentrificación que implantaría un modelo poco sostenible a nivel social y ambiental (Lindberg, Anderson y Dellaert, 2001; Perlik, 2011). Frente a los síntomas del malestar que propicia, y a pesar de su carga para los presupuestos públicos, el Gobierno y la mayor parte de los grupos políticos muestran un apoyo incondicional a su continuidad. Parecería,

como manifestaba un responsable político regional al ser preguntado sobre la continuidad de las ayudas al esquí ante las evidencias del cambio climático, que la razón última de esta posición es la ausencia de un proyecto alternativo a la terciarización, que es el programa asignado a esta región de montaña.

## Bibliografía

- ACEM 2004. Pla estratègic del turisme de neu a Catalunya. Barcelona: Associació Catalana d'Estacions d'Esquí i Activitats de Muntanya.
- Barrère, Pierre 1981. "La haute montagne, bien de nature où objet de profit". En *Supervivencia de la montaña* (pp. 459-475). Madrid: Ministerio de Agricultura.
- Beltran, Oriol; Vaccaro, Ismael 2014a. "Between Communal Herding and State Parcelation: The Conflicting Territorialities of the Spanish Pyrenees". En Dawson, Alan Charles; Zanotti, Laura; Vaccaro, Ismael (Eds.), *Negotiating Territoriality: Spatial Dialogues between State and Tradition* (pp. 21-35). Nueva York: Routledge.
- Beltran, Oriol; Vaccaro, Ismael 2014b. *Parcs als comunals. La patrimonialització de la muntanya al Pallars Sobirà*. Barcelona: Generalitat de Catalunya.
- Bosch, Júlia; García, Jaume; Murillo, Carles; Raya, Josep M. 2018. "Anàlisi de l'impacte econòmic de les estacions de muntanya de FGC" [no publicado]. Barcelona: UPF Sports Lab.
- Campillo, Xavier; Font, Xavier 2004. *Avaluació de la sostenibilitat del turisme a l'Alt Pirineu i Aran*. Barcelona: Generalitat de Catalunya.
- Clarimont, Sylvie; Vlès, Vincent 2007. "El turismo en los Pirineos. ¿Un instrumento de desarrollo sostenible?". En Vaccaro, Ismael; Beltran, Oriol (Eds.), *Ecología política de los Pirineos. Estado, historia y paisaje* (pp. 77-99). Tremp: Garsineu.
- Douglas, Jason A. 2014. "What's political ecology got to do with tourism?". *Tourism Geographies*, 16(1): 8-13.
- Fletcher, Robert 2016. "Tours caníbales puesto al día: La ecología política del turismo". *Ecología Política*, 52: 26-34.
- Galiana, Luis; Barrado, Diego 2006. "Los Centros de Interés Turístico Nacional y el despegue del turismo de masas". *Investigaciones Geográficas*, 39: 73-93.
- Gili, Mercè 2003a. "L'ampliació de l'estació d'esquí de Vaqueïra. Espais protegits i model de desenvolupament a l'Alt Pirineu i l'Aran". En Nel-lo, Oriol (Ed.), *Aquí, no! Els conflictes territorials a Catalunya* (pp. 227-251). Barcelona: Empúries.
- Gili, Mercè 2003b. "Las viviendas de segunda residencia. ¿Ocio o negocio?". *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 7(146).
- Godde, P.M.; Price, M.F.; Zimmermann, F.M. (Eds.) 2000. *Tourism and development in mountain regions*. Oxon: CABI Publishing.
- Gómez, M. Belén; Armesto, Xosé A.; Cors, Martí 2016. "Crisis económica y estaciones de esquí en las comarcas catalanas de la Val d'Aran, Pallars Sobirà y Alta Ribagorça". En Blázquez, Macià; Mir Gual, Miquel; Murray, Ivan; Pons, Guillem X. (Eds.), *Turismo y crisis, turismo colaborativo y ecoturismo* (pp. 213-223). Palma: Societat d'Història Natural de les Balears.
- Inglehart, Ronald 1997. *Modernization and Postmodernization: Cultural, Economic, and Political Change in Forty-three Societies*. Princeton: Princeton University Press.
- Jiménez, Sole 1999. *Patrimoni i turisme de muntanya a Catalunya: El cas del Pallars Sobirà. Una aproximació des de l'Antropologia Social*. Lleida: Universitat de Lleida. [Tesis doctoral].
- Lasanta, Teodoro; Beltran, Oriol; Vaccaro, Ismael 2013. "Socioeconomic and territorial impact of the ski industry in the Spanish Pyrenees: mountain development and leisure induced urbanization". *Pirineos*, 168: 103-128.
- Lindberg, Kerg; Anderson, Tommy D.; Dellaert, Benedict G.C. 2001. "Tourism development. Assessing social gains and losses". *Annals of Tourism Research*, 28: 1010-1030.
- López Palomeque, Francesc 1996. "Turismo de invierno y estaciones de esquí en el Pirineo catalán". *Investigaciones Geográficas*, 15: 19-39.
- López Palomeque, Francesc 2009. "Neu i estacions d'esquí i muntanya". En López Palomeque, Francesc (Dir.), *Atles del Turisme a Catalunya*. Barcelona: Generalitat de Catalunya.
- López Palomeque, Francesc; Majoral, Roser 1982. *La Vall d'Aran. Medi físic i transformació econòmica*. Barcelona: Caixa de Catalunya.
- Martín-Vide, Javier (Coord.) 2017. *Tercer Informe sobre el Canvi Climàtic a Catalunya*. Barcelona: Institut d'Estudis Catalans y Generalitat de Catalunya.

- Massart, Clémence; George, Emmanuelle; Bourdeau, Philippe; Granet-Abisset, Anne-Marie; Gauchon, Christophe 2020. *Winter sports resorts' strategies to adapt to climate change*. Bruselas: Peter Lang.
- Mostafanezhad, Mary; Norum, Roger; Shelton, Eric J.; Thompson-Carr, Anna (eds.) 2016. *Political Ecology of Tourism. Community, power and the environment*. Nueva York: Routledge.
- Nel-lo, Oriol (Coord.) 1997. *Bases per al Pla Estratègic de l'Alt Pirineu Català*. La Seu d'Urgell.
- Nel-lo, Oriol (Coord.) 2006. *Pla director de les estacions de muntanya*. Barcelona: Generalitat de Catalunya.
- Nepal, Sanjay; Saarinen, Jarkko (Eds.) 2016 *Political Ecology and Tourism*. Nueva York: Routledge.
- Perlik, Manfred 2011. "Alpine gentrification: the mountain village as a metropolitan neighborhood". *Revue de Géographie Alpine*, 99(1).
- Pons, Marc; López-Moreno, Juan Ignacio; Rosas, Martí; Jover, Èric 2015. "The vulnerability of Pyrenean ski resorts to climate-induced changes in the snowpack". *Climatic Change*, 131(4): 591-605.
- Saurí, David; Llurdés, Joan Carles 2020. "Changement climatiques et stratégies d'adaptation dans les stations de ski catalanes espagnoles". *Revue de Géographie Alpine*, 108(1).
- Spandre, Pierre; Francois, Hugues; Verfaillie, Deborah; Pons, Marc; Vernay, Matthieu; Lafaysse, Matthieu; George, Emmanuelle; Morin, Samuel 2019. "Winter tourism under climate change in the Pyrenees and the French Alps: relevance of snowmaking as a technical adaptation". *The Cryosphere*, 13(4): 1325-1347.
- Stoddart, Mark C.J. 2012. *Making Meaning Out of Mountains: The Political Ecology of Skiing*. Vancouver: University of British Columbia Press.
- Vaccaro, Ismael; Beltran, Oriol 2007. "Consuming space, nature and culture: patrimonial discussions in the hyper-modern era". *Journal of Tourism Geographies*, 9(3): 254-274.
- Vaccaro, Ismael; Beltran, Oriol 2008. "The New Pyrenees: Contemporary conflicts around patrimony, resources and urbanization". *Journal of the Society for the Anthropology of Europe*, 8(2): 4-5.
- Woods, Michael 2007. "Engaging the global countryside: globalization, hybridity and the reconstitution of the rural place". *Progress in Human Geography*, 31(4): 485-507.

## Notes

- <sup>1</sup> Este trabajo se ha realizado en el marco del proyecto "Resistencias rurales: crisis socio-ecológica, desarrollo territorial y futuros alternativos en los Pirineos" (PID2021-125132NA-I00) financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación y el Programa FEDER. Una primera versión de este fue publicada en Massart et al. (2020) *Winter sports resorts' strategies to adapt to climate change*. Bruselas, Peter Lang.

*Recibido:* 06/08/2023  
*Reenviado:* 03/10/2023  
*Aceptado:* 08/10/2023  
*Sometido a evaluación por pares anónimos*