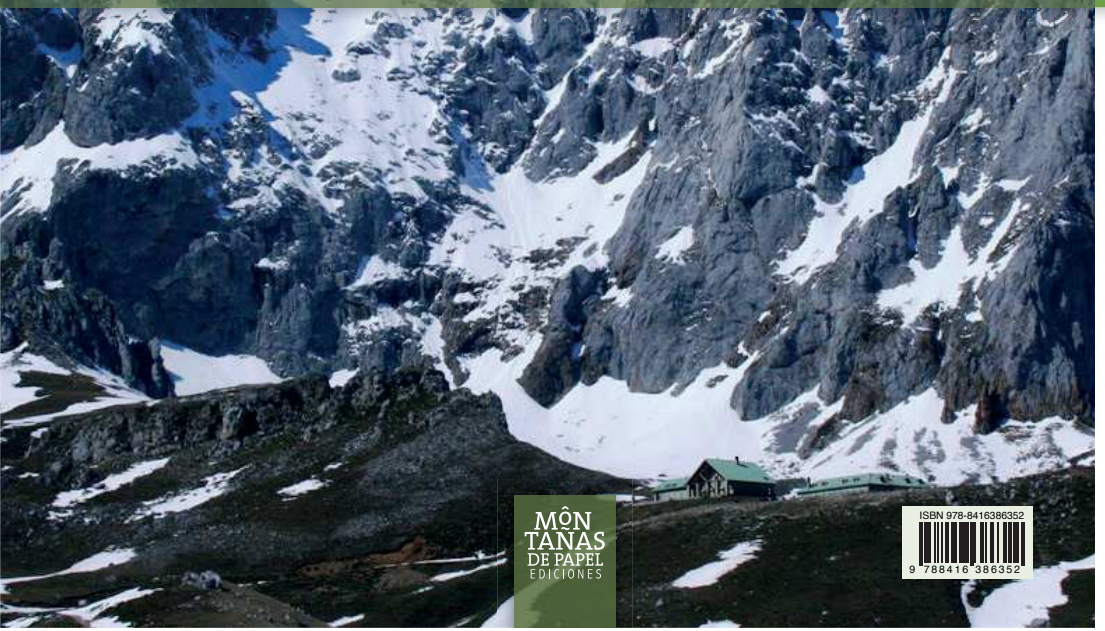
Hace más de cien años los primeros excursionistas descubrieron la grandeza de los Picos de Europa a través de Áliva. Tiempo después, en 1966, se instala en Fuente Dé el teleférico gracias a la idea de José Antonio Odriozola, impulsada por Pedro Escalante. Desde entonces, decenas de miles de visitantes han disfrutado de este rincón de los Picos de Europa.



MONTAÑAS DE PAPEL EDICIONES

ISBN 978-8416386352

Gabino Santos Briz

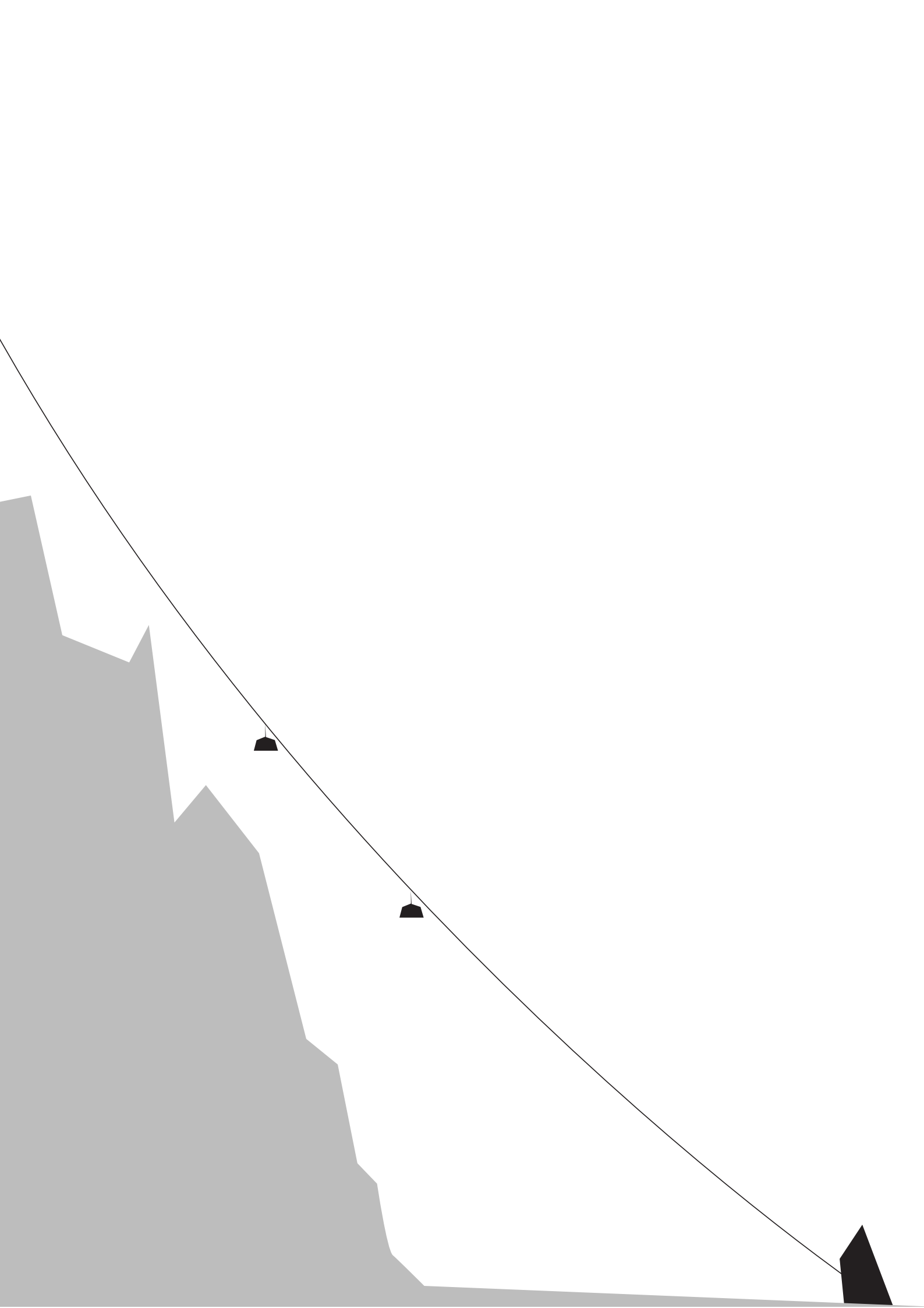
TURISMO EN ÁLIVA Y FUENTE DÉ. EL TELEFÉRICO (1966-2016). PICOS DE EUROPA.

Turismo en ÁLIVA y FUENTE DÉ

El Teleférico (1966-2016)

Picos de Europa

Gabino Santos Briz



Título: *Turismo en Áliva y Fuente Dé. El Teleférico (1966-2016). Picos de Europa*.
Autor: Gabino Santos Briz.

© Del texto: el autor.
© De la edición: Montañas de Papel.
Edita: Montañas de Papel.

Diseño y maquetación: Montañas de Papel Ediciones.

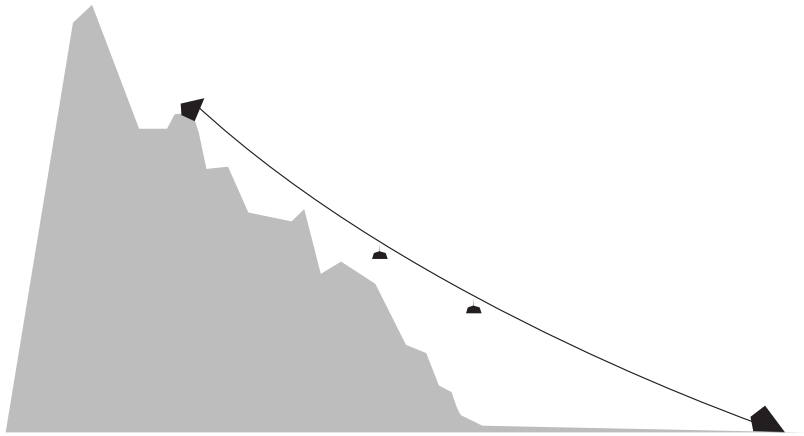
Primera edición: Agosto de 2016.

Impreso en España.

ISBN: 978-84-16386-35-2
D.L.: SA-492-2016

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra sólo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley. Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos, www.cedro.org) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra.

Gabino Santos Briz



Turismo en ÁLIVA y FUENTE DÉ

El Teleférico *(1966-2016)*

Picos de Europa

MÔN TAÑAS DE PAPEL EDICIONES

ÍNDICE

PRÓLOGO **7**

I.- EL LUGAR Y SU USO HASTA 1900 ..... **17**
1.- EL LUGAR 19
2.- APROVECHAMIENTO HUMANO 25

II.- LOS INICIOS DEL TURISMO EN LA ZONA **31**
1.- LA INFLUENCIA DE LAS MINAS: CASETONES, CAMINOS Y CABLES 33
2.- EL "BALCÓN DEL CABLE" 47
3.- ÁLIVA, PUNTO DE ACCESO A PICOS 55
3.1.- EL CHALET REAL 55
3.2.- EL REFUGIO DE ÁLIVA 59
4.- LA FONDA DE ESPINAMA 77
5.- LOS ACCESOS 81
6.- LOS GRANDES PROYECTOS: LA CARRETERA A ÁLIVA Y EL "ASCENSOR" DE FUENTE DÉ 87
7.- LOS PRIMEROS TURISTAS 97
8.- EL PARÓN DE LA GUERRA Y LA POSTGUERRA 107

III.- GÉNESIS DEL "PLAN PICOS DE EUROPA" **113**
1.- UN PRECURSOR: JOSÉ ANTONIO ODRIOZOLA 115
2.- UN IMPULSOR: PEDRO ESCALANTE 129

IV.- LA PLASMACIÓN DE UN SUEÑO **135**
1.- EL PROYECTO 137
2.- LAS OBRAS 145
3.- LA INAUGURACIÓN 157
4.- CONSECUENCIAS INMEDIATAS 165

V.- 50 AÑOS, EN MARCHA **169**
1.- PRIMERA ETAPA: 1966-1974 171
2.- SEGUNDA ETAPA: 1975-1990 189
3.- TERCERA ETAPA: 1990-2006 211
4.- CUARTA ETAPA: 2006-2016 227
5.- INSTALACIONES ACTUALES 241

VI.- 50 AÑOS DE VIDA: VISITANTES, EVENTOS, ANÉCDOTAS **243**
1.- VISITANTES ILUSTRES 245
2.- EVENTOS 259
3.- ANÉCDOTAS 257

VII.- CONSECUENCIAS Y PROYECTOS **275**
1.- CONSECUENCIAS 277
2.- PROYECTOS DE FUTURO 287

ANEXO I **291**
CONSIDERACIONES PARA LA INSTALACIÓN DE UN TELEFÉRICO EN FUENTE-DÉ, POR JOSÉ ANTONIO ODRIOZOLA. LIÉBANA. ENERO 1962

ANEXO II **317**
NÚMERO DE VIAJEROS POR AÑO EN EL TELEFÉRICO DE FUENTE DÉ

ANEXO III **329**
BILLETES EXPEDIDOS EN EL TELEFÉRICO DE FUENTE DÉ (2004-2016)

ANEXO FOTOGRÁFICO **333**

AGRADECIMIENTOS **351**

PRÓLOGO

Cuando se habla de historia se piensa en la gran historia, la que relata, interpreta, critica, los hechos que afectan a la humanidad. No se puede explicar lo ocurrido en el mundo en los últimos cien años sin tener en cuenta el imperialismo, japonés, europeo, norteamericano o soviético, o el desarrollo del socialismo, o el del estado del bienestar, o la doctrina social de la Iglesia sin el marxismo. Pero eso no explica a satisfacción la historia de España. Hay que acudir a fenómenos más inmediatos: el carlismo y el integrismo religioso, los movimientos obreros y campesinos en Cataluña y Andalucía, o el desarrollo industrial del norte de la Península frente al agrícola de la Meseta y Andalucía que había sustentado la riqueza del país. Otro nivel sería explicar las diferencias de carácter de los pueblos de España, los nacionalismos, que se fundan en la economía, una economía egoísta, aunque tomen como justificación la lengua o la cultura, o mucho más criticable aún, "la raza". El fascismo no fue el detonante de la Guerra Civil española, solo un instrumento para mantener la hegemonía interna y externa de los grandes propietarios agrícolas, pues las burguesías de las zonas industrializadas se alinearon con la República. Una frase pone de manifiesto las convicciones de los herederos de las *villae* romanas, visigóticas y bizantinas, que transformados en terratenientes, propietarios de las alquerías, hispano-musulmanes conversos al Islam, y después

propietarios de los cortijos cristianos, herederos de otros hispano-romanos. En un Círculo de Labradores se dijo: "*primero los hijos que la tierra*", en referencia a su pérdida en la lucha por las propiedades; *"se pueden tener más hijos, pero la tierra, una vez perdida no se recupera"*.

Esa historia no explica lo ocurrido en Áliva y Fuente Dé en los últimos cien años, ni cómo su desarrollo ha sido el pilar de la economía de Liébana. Gabino Santos en un relato muy minucioso, documentado, y con una actitud crítica, mucho más profunda de la que parece no querer tener, hace una secuencia de la pequeña historia de cien años de esta parte de Liébana. Para sus habitantes es "su gran historia", la que consideran la razón inmediata de que su vida sea como es, y al tiempo, en un ámbito más general, su conocimiento ayuda a comprender los diferentes niveles de la explicación de la realidad, incluso de la independencia entre ellos. Solo así se puede entender la combinación de "atrasos" y "avances", respecto a un comportamiento supuestamente estándar, que encontramos en una sociedad concreta, en este caso la lebaniega. Como en la relación entre la ontogenia y la filogenia de los organismos, el distinto ritmo de desarrollo, avance o retroceso, de diferentes factores sociales componen el cuadro de la historia concreta de un lugar. Desarrollo tecnológico, comunicaciones, infraestructuras, formación, acúmulo de riqueza, desarrollo del estado del bienestar, salud, desarrollo social, etc., etc. irán implantándose de forma aparentemente desordenada, a diferente ritmo, dando lugar a un cuadro final propio, la "historia" del lugar, no explicable plenamente por la "gran historia". Para su análisis hay que conocer esos factores, y solo desde una información minuciosa y concreta se pueden obtener y explicar. Gabino Santos ofrece un ejemplo inmejorable en este trabajo.

A pesar de que el microclima lebaniego permite cultivos mediterráneos, mucho más ricos y rentables en calorías que los templados y húmedos, no fueron suficientes para mantener una población que permitiera domeñar el medio. Se palió con una estructura administrativa circular, radial, con su centro en Potes donde cada lunes se intercambiaban los productos más diversos de los valles altos y bajos, del norte y sur, que complementaban las pobres dietas autóctonas y la agricultura y ganadería de supervivencia, que no llegaba a la autosuficiencia ni aun con el funcionamiento de este "sistema lebaniego", y

eso a pesar de que ya se había producido una primera revolución, que trajo productos como la castaña, el cultivo de frutales, la vid, cereales más evolucionados y, en general, de la agricultura romana.

El pueblo cántabro había desarrollado una cultura y economía acordes a la pobreza de la tierra. Su carácter y organización social, belicosidad y régimen matriarcal, eran correlativos de la necesidad de importar bienes desde el sur cerealista, con guerras anuales, a fecha fija, como una actividad más, programada, que perdurará a lo largo de la "Reconquista", y que ha quedado impresa en el calendario que decora un arco en San Isidoro de León. Los romanos, defensores de los pueblos de más al sur, más evolucionados y romanizados, tuvieron que conquistar Cantabria y cambiar el robo por la contratación de los cántabros como tropas auxiliares o el pago de un salario como miembros de las legiones. Su guerra trajo una consecuencia inesperada, la aparición de un sistema de comunicaciones, las calzadas, que cruzaron el territorio de norte a sur y de este a oeste y serán la base para la vertebración posterior. Como elemento diferencial con otros territorios de montaña el transporte se hizo desde entonces con carretas tiradas por bueyes y vacas, frente al transporte a lomos de caballos. Se había desarrollado una sociedad en comunicación permanente con el exterior y con un sistema de comunicaciones y transporte avanzado.

Años después terminaría el conflicto por la despoblación. La colonización posterior solucionaría las carencias de la población con la importación, de nuevo por la guerra, de bienes desde las zonas musulmanas y por la explotación de un bien acumulado por la naturaleza durante siglos, la madera de roble y haya. La Carretería de Campos o de Castilla, que perduró hasta el siglo XX, permitió a la mayor parte de los vecinos paliar las carencias básicas, alimenticias, con la venta de carros, ruedas y útiles para la trilla y la importación de cereales y vino y sobre todo de una nueva organización y nuevas formas agroganaderas alrededor de los monasterios.

Con el continuo crecimiento de población y el drenaje de recursos por los señoríos, que entraron en el siglo XIV, se hizo insuficiente esta solución y apareció la emigración generalizada, temporal o prácticamente definitiva, a otros puntos de España y a América, que se mantuvo hasta la mitad del siglo XX. El nuevo ciclo de pobreza se palia,

precariamente, en el siglo XVII con la ampliación de las propiedades privadas, prados de siega, a costa de montes y terrenos comunales. Ni las formas de explotación de oportunidad de los ejidos: cuadros, valladares, nabares, roñadas, etc., ni la ampliación del funcionamiento de tierras de labor como cuéranos, fueron suficientes y hubo que transformar parte de las praderías en tierras de labor. A este empobrecimiento contribuyó el enfriamiento climático pos medieval y la llegada de la "Pequeña Edad de Hielo" que harán más precarios aún los cultivos cerealistas y desaparecer el poco vino que se elaboraba en las partes altas de Liébana. La mejora de las semillas, la introducción del maíz, de nuevas legumbres, y el desarrollo del cultivo de la patata desde el final del XVIII, mantuvieron la subsistencia.

La minería producirá un nuevo cambio. El cinc no había recibido atención antes del siglo XIX por no tener uso extenso hasta la revolución industrial. El concejo de Espinama se verá alterado por las iniciativas externas que traerán una nueva fuente de ingresos, y la aparición de una economía en que es importante la circulación monetaria, muy escasa hasta la fecha, pero también la salida de los beneficios de un patrimonio natural. El dinero da además mayor libertad y diversificación al uso de la riqueza y una mayor conexión con el exterior a nivel individual. Se importan nuevas formas de vida, importantes para lo íntimo de la familia. En la alimentación se generaliza el uso del aceite, un aporte calórico fundamental, y de las conservas. A las bondades evidentes e inmediatas se añaden otras como el uso de los envases de latón para utensilios de cocina y ganaderos hasta entonces de madera, hierro o cobre. Se generaliza el uso de la trébede y aparecen las primeras cocinas económicas, un nuevo sistema de calefacción que permite una mayor intimidad de los miembros de la familia y el cambio de la vivienda comunal a otra con cocina, sala, y dormitorios que solo había estado al alcance de los más pudientes. Recuerdo en mi infancia las viviendas del viejo sistema que carecían de chimenea para la salida de humos, un lujo que tenían las edificaciones más ricas del siglo XVIII.

El crecimiento económico y el desarrollo de nuevas formas de pensamiento en la sociedad occidental hacen volver la vista hacia la naturaleza en busca de una mayor calidad de vida. El desarrollo del turismo tendrá su paralelo en la creación del Parque Nacional de Covadonga o Peña Santa y el del Valle de Ordesa o del río Ara. La Ley de Parques Nacionales justificará su existencia entre otras cosas en: *"...parajes de singular hermosura, por la que dignamente puedan parearse y competir con los más celebrados del mundo, atrayendo hacia ellos, no sólo la corriente internacional del turismo, provechosa para los pueblos en el orden económico, sino también para fomentar ese movimiento de inclinación al campo, tan conveniente para la vigorización de la raza, por la mejora de las costumbres y la práctica del estudio"*. Queda evidente su intención más desarrollista que conservacionista que se ha ido perdiendo con el tiempo, pero que sirvió en su momento. Áliva y Fuente Dé quedaron fuera pero se beneficiaron de esta atracción extraordinaria de los Picos de Europa y disfrutaron de las iniciativas propias, internas, apoyándose en el clima y desarrollo creado por la minería. La historia de estos cien años es la que relata con minuciosidad Gabino Santos.

Se ha producido un continuo juego de agentes externos e internos en la evolución de la sociedad lebaniega. La romanización externa trajo la desaparición de la organización interna cántabra, que se compensará con otro agente externo, la conquista islámica, y la inmigración de repobladores de la Meseta, con el correspondiente desarrollo interno de una nueva organización social. El cambio externo producido por la extensión de los cristianos hacia el sur trae la contestación endógena del trabajo de la madera, que de nuevo se descompensará y compensará por la entrada de la dinastía Trastamara. Y así continuará la historia hasta que una confluencia de intereses externos y respuestas internas nos lleva a la situación actual. Una Liébana moderna, desarrollada, con un gran nivel de vida en comparación con otras zonas marginales, donde subsiste la economía mixta de los servicios, la industria hostelera y el trabajo agroganadero, complementado con los beneficios del estado del bienestar.

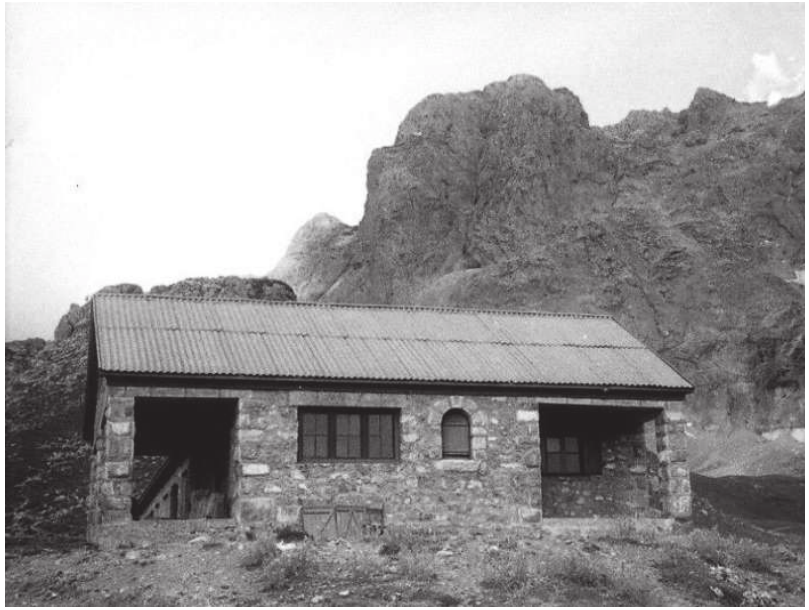
El pobre patrimonio histórico es una evidencia de la precariedad de medios, de la ausencia de un acúmulo de riqueza y por ello de la inestabilidad del pasado, que se paliaba con una estructuración y organización social férreas, con regulaciones minuciosas que llegaban a los ámbitos más íntimos de la actividad económica. La propiedad comunal, con las Ordenanzas concejiles y de regulación de la explotación de Áliva, es un ejemplo paradigmático; sin ellas no hubiese sido posible el

modelo de desarrollo actual, aunque las nuevas generaciones no son tan conscientes como debieran, que la conservación de los bienes en los que se basa el actual desarrollo y bienestar está sustentado por los vecinos y por su integración en la organización heredada.

De nuevo hay que agradecer al autor que aporte capacidad crítica a esta sociedad. Solo desde el conocimiento se puede esperar una actitud positiva frente al futuro, oportuna, a tiempo antes de que el ciclo vital y generacional lleve a su desaparición. Para esto no cabe esperar la actuación de "avanzados", de visionarios, como ocurrió en el pasado.

Este trabajo aunque parezca ligado a un centenario, del turismo, y al cincuentenario, del teleférico, es importante por estar en el límite de poderse realizar con información verificable de primera mano. El autor tuvo la oportunidad de conocer a los pioneros del turismo y del desarrollo moderno de Liébana y aún viven, aunque retirados, algunos de los primeros actores del funcionamiento del teleférico y es un observador avezado de la vida del concejo de Espinama que difunde y conserva cada día y nos hace partícipes generosamente a los que estamos interesados en ella.

Pascual Rivas Carrera



El Refugio de Áliva en 1943. Foto de J.R. Lueje

I.
EL LUGAR Y SU USO HASTA 1900

1.- EL LUGAR

En el extremo más occidental de Cantabria, en la comarca de Liébana, a poco más de mil metros de altitud, se encuentra el paraje de Fuente Dé, una verde hondonada cerrada por un arco de montañas de unos 800 metros de desnivel prácticamente vertical. Son las peñas de Remoña, Liordes, La Celada, el Hachero, el Butrón y Valdecoro, que conforman, por esta zona, el límite del macizo central de los Picos de Europa, formación montañosa originada durante el plegamiento alpino, con cumbres que llegan hasta los 2.648 metros de Torre Cerredo. El contraste entre el verde predominante en la zona baja, con una gran riqueza forestal, y la caliza desnuda de la montaña origina un paisaje digno de disfrutarse, cuya espectacularidad se acrecienta aún más, cuando se aprecia desde lo alto de ese desnivel de 800 metros.

El circo de Fuente Dé, que está calificado como "Punto de interés geomorfológico", tiene origen tectónico y glaciar. En las zonas situadas por encima de esas citadas peñas, en el entorno de Peña Vieja, Peña Olvidada, Pico Tesorero, Torre Blanca y Torre del Hoyo Oscuro, "*se encuentran diversos circos que conformaron al fluir ladera abajo tres lenguas principales hasta llegar a "El Cable", donde unidas, se precipita-*

ban hasta el circo de "Fuente Dé", a través de una cascada de hielo"[1]. Allí descendía también otra lengua glaciar, procedente de Liordes, y juntas excavaron todo el valle alto del río Deva, creando una gran artesa de fondo plano que llegaba hasta el pueblo de Pido, asentado sobre los depósitos del frente glaciar.

Este paisaje, por tanto, se ha formado durante millones de años y sigue en constante evolución por la continuada acción del agua, fundamentalmente, con procesos de erosión, karstificación, etc.

Esta es la descripción del lugar que se hace en el inventario de lugares de interés geológico de España:

"*El circo glacial de Fuente Dé es una amplia estructura, excavada en el frente cabalgante de los Picos de Europa. Las paredes del circo están formadas por la caliza de montaña y la caliza de Picos de Europa, en un impresionante farallón vertical de varios centenares de metros de altura. La base del circo se sitúa en la depresión de Fuente Dé y se abre hacia las pizarras carboníferas. Esta disposición se produce como consecuencia de un control litológico y estructural sobre la erosión glacial. Actualmente el modelado glacial se encuentra intensamente retocado por procesos cársticos (dolomías, jous, lapiaces, etc...) y fluviales. El fenómeno de formas cársticas más espectaculares es probablemente la surgencia cárstica del río Deva*"[2].

Circo de Fuente Dé desde Coriscao. 1953. Foto de J.R.Lueje

1 Tejón García, Sergio "El legado glaciar. Itinerario geológico por los Picos de Europa", en Locustella, nº IV (2007), p. 121.

2 Tomado de *http://info.igme.es/ielig/LIGInfo.aspx?codigo=TMP095* (consultado el 2/6/2016).

Y es que en Fuente Dé nace el río Deva "*en un manantial que arroja á borbotones sus cristalinas aguas en un prado pintoresco del que poco después se precipitan en bulliciosa cascada oculta á la vista entre espesas y altas arboledas al valle de Valdebaró*"[3]. Este agua, sin embargo, "*proviene de una fuente que nace al pie del Butrón, cayendo al valle en un salto de cerca de 80 metros, para ocultarse bajo tierra y surgir después en el manantial junto al cual nos hallamos, y que da origen al río Deva*"[4], aunque recoge también aguas de otras surgencias. Se formaba allí un pozo (hubo quien lo calificó de "lagunilla") que hacía más bucólico el paraje.

El nombre del río, que se relaciona con una diosa celta, pone de manifiesto la importancia que los antiguos pobladores daban al agua y a las fuentes. Incluso, según cuenta una antigua leyenda, citada por Adriano García Lomas, las anjanas *("hadas encantadas con atributos menores que moraban en las fuentes")* se reunían en Fuente Dé, en el nacimiento del río Deva, donde cantaban y bailaban durante las noches de plenilunio al ritmo del son de las aguas que allí manaban y del canto del cárabo (ave rapaz nocturna, parecida al búho).

De hecho, el propio nombre de "Fuente Dé", que tradicionalmente se viene considerando como contracción de "Fuente del Deva" o "Fuente de Eva", mostraría que lo más importante del entorno para aquellos pobladores que pusieron nombre al lugar era el río.

Los bosques, sobre todo de hayas en las zonas umbrías y de robles en las solanas, que ocupan la ladera que desciende de Peña Remoña y cierran por ese lado la hondonada, completan la descripción de Fuente Dé.

En la parte superior, el Macizo Central de los Picos de Europa, con sus cumbres, termina hacia el este con los puertos de Áliva, amplia zona de pastos de montaña que lo separa del Macizo Oriental. En los puertos de Áliva, en los que es visible también la acción de los glaciares, con la espectacular Lomba del Toro, por ejemplo, nacen el río Duje, que baja hacia el norte por Sotres a la zona asturiana de Cabrales, y el río Nevandi que, en dirección sur, tras unos siete kilómetros, se une al río Deva en la localidad de Espinama, prosiguiendo su marcha por el valle de Valdebaró, camino del mar Cantábrico al que se unirá en

3 Gómez de Arteche y Moro, José, "Geografía histórico-militar de España y Portugal", 1859, p. 440.

4 Pidal, Pedro y F. Zabala, José: "Picos de Europa. Contribución al estudio de las montañas españolas", Club Alpino Español, Madrid, 1918, p. 81.

Unquera, formando la ría de Tina Mayor, tras algo más de sesenta kilómetros de recorrido.

La Lomba del Toro y, en general, los circos y morrenas de Áliva están también incluidos en el inventario de puntos de interés geológico con esta descripción:

"*Dentro de un impresionante paisaje calcáreo, en el centro de los Picos de Europa, el río Duje nace en la base de Peña Vieja, discurriendo en la primera parte de su recorrido por un antiguo valle glacial. Además de la forma característica del valle, el testigo más evidente de la actividad glacial en esta zona es una morrena central de grandes dimensiones, que se alarga en dirección SW-NE, separando el valle de Duje y Campo Mayor. Esta morrena, incluye abundantes bloques erráticos algunos de los cuales alcanzan espectaculares dimensiones. Actualmente continúa la evolución de procesos cársticos y periglaciales que en gran parte están retocando la morfología glacial original. Se pueden destacar por ejemplo las dolinas, jous y lapiaces en las calizas, los criocanchales, en gran parte cementados y carstificados y los procesos de solifluxión y crioturbación*"[5].

En la confluencia del río Nevandi con el Deva se encuentra el pueblo de Espinama, situado a unos 877 metros de altitud, que forma junto a Las Ilces (780 m) y Pido (930 m), otros dos pequeños pueblos, el Concejo de Espinama al que pertenece el término de Fuente Dé. Los puertos de Áliva, por su parte, son propiedad tanto del Concejo de Espinama como del resto de pueblos del valle de Valdebaró, hoy Ayuntamiento de Camaleño. Una leyenda cuenta cómo adquirieron dicha propiedad:

Los vecinos de Cabrales (Asturias) tenían disputas con los de Liébana (Cantabria) por esos terrenos así que llegaron al acuerdo, para resolverlas definitivamente, de que determinado día un lebaniego saldría de Espinama y un cabraliego de Sotres, ante la presencia de personas del otro bando, al cantar el gallo y en el lugar donde se encontraran se situaría el límite de los términos de unos y otros. Sucedió, sin embargo, que los de Liébana emborracharon al gallo que, por este motivo, cantó mucho antes de que amaneciera lo que supuso que el lebaniego salió de Espinama bastante antes de que el cabraliego lo hiciera de Sotres. La consecuencia fue que el lebaniego recorrió la mayor parte de los

5 Tomado de *http://info.igme.es/ielig/LIGInfo.aspx?codigo=56004* (consultado el 2/6/2016).

Nacimiento del río Deva en Fuente Dé en los años 1960. Colec. I. Rodríguez

puertos de Áliva, sin encontrarse al cabraliego, y aproximándose a su final se detuvo a esperar su llegada, fijándose allí el límite. Este lugar es conocido como "La Raya", por constituir no sólo el límite de terrenos de unos y otros sino también el límite provincial entre Asturias y Cantabria.

Tenga esta leyenda alguna base histórica o no, lo cierto es que los puertos de Áliva pertenecen casi en su totalidad a los pueblos de Valdebaró.

2.- APROVECHAMIENTO HUMANO

La presencia humana en Fuente Dé se remonta, al menos, a época megalítica no en vano se han descubierto túmulos en varias zonas próximas. Así, Teira Mayolini ha localizado en Pedabejo tres estructuras tumulares construidas con bloques de caliza y tierra o cantos y, en dirección contraria, en Áliva, tres en la Lomba del Toro, dos en Campomenor y otros tantos en El Tesoro y en Campojito[6]. Se trata de restos probablemente del Neolítico que demostrarían el uso pastoril de esos términos, un uso que, a buen seguro, sería estacional ya que las duras condiciones invernales impedirían que fuera permanente.

Habrán de pasar, sin embargo, varios miles de años, para poder constatar con documentos o deducir de ellos el uso de Fuente Dé. Es en la primera mitad del siglo XIV cuando el topónimo aparece en el Libro de la Montería del rey Alfonso XI. En él, su autor, el citado rey, incluye una enumeración de montes buenos para la caza, dando algunos datos de ellos. Entre los incluidos en el valle de Valdebaró aparece este:

"El monte de los Molinos es bueno de oso en todo tiempo, y es la bozería al pie de la peña, desde fuente de heva fasta campo de aves, y es el armada en fuente de heva".

6 Teira Mayolini, Luis César. "El megalitismo en Cantabria. Aproximación a una realidad arqueológica olvidada", Universidad de Cantabria, 1994, pp. 181 y ss.

Este "fuente de heva" no es sino nuestro Fuente Dé y, como vemos, los montes colindantes eran ricos en caza mayor.

Ya antes, sin embargo, hay otros documentos de interés. El primer hito es el año 932, año al que corresponde una escritura conservada en el Cartulario del Monasterio de Santo Toribio de Liébana en la que Juan y Paterna cambian a Bagaudano y Faquilona una viña en Turieno por otra en Basieda, dos pueblos de Liébana. Entre los firmantes aparece, que es lo que aquí interesa, "*Auriulfus presbiter de Neranco*". Es la primera noticia que tenemos de la existencia de un asentamiento religioso en Naranco, lugar situado junto al río Deva, aledaño a Fuente Dé. No sabemos de la escueta mención si se trata ya del monasterio de San Juan de Naranco, que mantendría vida propia hasta el siglo XIX. Dos años antes, en 930, en otra escritura del mismo Cartulario era "*Aloitus presbiter de Espinama*" quien firmaba como testigo. Por tanto, el pueblo de Espinama, al que pertenece el término de Fuente Dé, y Naranco existían ya en la primera mitad del siglo X por lo que es más que probable que Fuente Dé fuera ya explotado para uso ganadero por los vecinos del pueblo.

Este uso ganadero queda contrastado, de un modo especial, en las Ordenanzas del Concejo de Espinama. Las más antiguas que se conservan datan de 1625 si bien son la actualización de otras anteriores en las que, muy probablemente, ya figuraba un capítulo dedicado a la dehesa de Fuente Dé. En las de 1625 este capítulo es el 57 y dice:

"*Otrosí ordenamos y mandamos que la dehesa de Fuente Dé, como va del Cotero de Hosdelava al Macanal del Posadorio y al vado de Casavanelli y a la cerradura de los Etares y al sendero de Sobreelagua y al Calero de Las Molinas y al prado de los Inhiestos y derecho al dicho cotero de Hos de lava, dentro de los cuales dichos límites, se guarde por dehesa boyal del dicho Concejo desde primero de mayo hasta el día de San Miguel; y la dehesa de Quebres se guarde desde primer día de mayo al dicho día de San Miguel por las rayas acostumbradas que son de la Boca de Quebres derechamente al prado del Corro todo el sierro arriba y dende el Sierro Las Molinas por a raíz del lado de Quebres y a la majada de las Molinas y al sendero de Sobrelaagua y esto se guarde debajo de las penas contenidas en el capítulo que habla sobre la dehesa de Cueva y Llucangas*"[7].

Vemos, por tanto, que Fuente Dé se reservaba desde el 1 de mayo al 29 de septiembre como dehesa boyal, para los bueyes y vacas de trabajo ("vacas duendas") del Concejo, numerosos entonces como consecuencia de la importancia de la carretería, que llevaba todos los años a buen número de vecinos a emprender el viaje a Castilla, donde vendían las ruedas de carro y otros utensilios de madera elaborados en el Concejo para comprar el grano necesario para su mantenimiento.

7 Archivo Junta Vecinal de Espinama

También podían pacer en la dehesa de Fuente Dé las vacas que estuvieran paridas para el día de San Miguel, las cuales, según el capítulo 61 de las mismas Ordenanzas, podían ser bajadas a dormir al pueblo con la condición de que pacieran en los términos de Piarga, La Vega y el citado de Fuente Dé. En éste, se prohibía expresamente que entraran los jatos. Tampoco podían pacer en la dehesa de Fuente Dé los rocines de fuera, según establecía el capítulo 29 de las referidas Ordenanzas.

Fuente Dé en 1948. Foto de E. Bustamante.

En estas Ordenanzas, además, se prohibía tajantemente, bajo pena de cien maravedíes, que se arara en Fuente Dé[8] y zonas próximas, garantizando así su uso ganadero.

Los puertos de Áliva, por su parte, que, como decimos, son propiedad de todos los pueblos del Valle de Valdebaró, han contado también con un antiguo uso ganadero, muy bien reglamentado, como prueban las sucesivas ordenanzas que regulaban su explotación, las más antiguas de las cuales que han llegado hasta nosotros se remontan al año 1494. En ellas se constata cómo todo tipo de ganados, incluido el de cerda, se aprovechaban del

8 Ib., capítulo 133, p. 99.

puerto, fijándose con detenimiento las fechas y condiciones en que debía de realizarse dicho aprovechamiento.

Este uso ganadero de Fuente Dé y de Áliva perdurará durante siglos con pocas novedades, entre las que destaca la progresiva desaparición de los bueyes y su sustitución en Fuente Dé por las vacas lo que da lugar a la existencia de una majada, en la que los vecinos de Espinama y Pido recogían y ordeñaban sus vacas, bajando cada día la leche a los pueblos. De hecho, la última Ordenanza reguladora del aprovechamiento de pastos comunales del concejo de Espinama, del año 2005, sigue dedicando un artículo a la dehesa de Fuente Dé, definida prácticamente por los mismos linderos que en 1625, estableciendo que no puede entrar el ganado en ella desde el 15 de abril al 1 de junio. A partir de esta fecha, los vecinos de Pido pueden tener cuatro vacas cada uno en ella mientras el resto del ganado está en Áliva, y, desde el 8 de septiembre, está abierta para todo el ganado del Concejo de Espinama, incluyendo yeguas, ovejas y cabras[9].

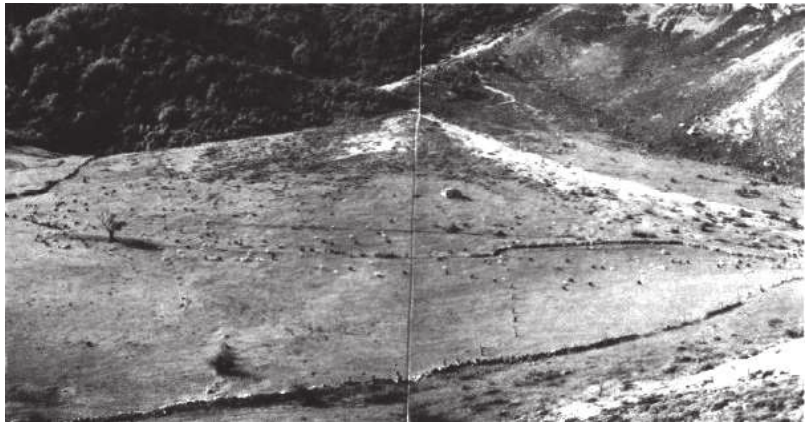
En Áliva, por su parte, cada pueblo de los de Valdebaró contaba con su majada, fuera choza o cueva. En este caso, dada la lejanía respecto a los pueblos, era habitual que buen número de personas pasaran el verano en las majadas, ordeñando el ganado y elaborando queso con la leche obtenida[10]. Se trataba de un queso con unas características distintivas por lo que tomó el nombre del puerto y, por ello, como "queso de Áliva" fue y es conocido.

Es a mediados del siglo XIX, a partir de 1856, cuando se produce una pequeña novedad: el descubrimiento de yacimientos de cinc, fundamentalmente, y su puesta en explotación en las zonas de Áliva, Lloroza, Altáiz y Liordes, situadas sobre las peñas que cierran el circo de Fuente Dé. Ya desde septiembre de ese año el ingeniero de minas Benigno Arce lleva a cabo labores de reconocimiento de buen número de solicitudes, entre las que se encuentran dos de las que serán más destacadas en la actividad minera de Picos de Europa: "Almanzora" y "Marta la Navarra"[11].

9 Boletín Oficial de Cantabria, 18 de octubre de 2005, p. 11148.

10 Esta práctica se mantuvo hasta aproximadamente 1972.

11 Boletín Oficial de la Provincia de Santander, 24/12/1856, p. 621. La "Almanzora", con el tiempo, vería cambiado su nombre popular por "Las Manforas", siendo la última mina en cesar su actividad. Ambas fueron registradas por la Sociedad La Providencia (B.O.P.S., 2/9/1857, p. 419).



Fuente Dé en 1948. Foto de E. Bustamante

Con el comienzo de 1857 se inscriben los primeros registros mineros, solicitados por Evangelista López, en los Pozos de Lloroza y en Sal del Pozo, y por Eduardo Fernández San Román, en la Horcadina de Cueva-Roble y en el Pozo de Liordes[12]. A partir de esa fecha se suceden los registros mineros, aunque buena parte de ellos se quedan en eso, en un registro, sin llegar a ser explotados. Entre las minas que sí llegaron a ponerse en explotación, hubo una en la parte inferior del propio circo de Fuente Dé, junto a la parte baja de la Canal del Embudo.

Por esta Canal, para bajar en carros el mineral de las de Liordes, el ingeniero Marcial Olavarría construye un prodigioso camino, que, a través de treinta y ocho tornos, salva los aproximadamente 900 metros de desnivel hasta llegar a Fuente Dé que se ve, así, recorrido por un nuevo camino, si bien antes de que concluyera el siglo XIX ese camino quedó abandonado. Como decía el Conde de Saint-Saud en 1891, *"es preciso verlo para creer en la existencia de tal camino, abierto en una especie de ranura vertical que no es más que un horrible precipicio"*[13].

Más importantes iban a ser otras actuaciones de las compañías mineras para la evolución posterior de Fuente Dé y para el desarrollo inicial del turismo en la zona. Lo vemos en el próximo capítulo.

12 Boletín Oficial de la Provincia de Santander, 23 de febrero de 1857, p. 91. Los registros son realizados como minas de plomo.

13 Conde de Saint-Saud, "Por los Picos de Europa desde 1881 a 1924" (traducción de Odriozola Calvo, José Antonio), Ayalga Ediciones, Asturias, 1995, p. 40.

II.
LOS INICIOS DEL TURISMO

1.- LA INFLUENCIA DE LAS MINAS: CASETONES, CAMINOS Y CABLES.

La progresiva puesta en explotación de las minas de Áliva, Altáiz, Lloroza y Liordes conllevó, dada la lejanía respecto a cualquiera de los pueblos existentes, la construcción de casetones para el alojamiento de los obreros. Ya en 1858 la Sociedad Minera La Providencia consiguió que se dictaran sendas reales órdenes con fecha 9 de octubre que permitían a la compañía disponer de 90 hayas y de 66 robles de los montes de Espinama para "*la construcción de casetones para el albergue de los operarios*"[14]. Benigno Arce, uno de sus directores, lo explicó así:

"*lo despoblado de los Picos de Europa, en los cuales no existía ninguna vivienda, ni el más sencillo albergue, ni bueno ni malo, obligaron a la Sociedad al constituirse a ocuparse en primer lugar de construir edificios (si bien muy modestos) para la dirección y administración en el centro de los grupos, y cuarteles para los obreros, indispensables en aquel ingrato clima hasta en lo más rigoroso del Estío*"[15].

14 B.O.P.S., 10/11/1858.

15 Arce, Benigno: "Apuntes acerca de los criaderos de calamina y blenda situados en los Picos de Europa y de la explotación que de los mismos hace la Sociedad Minera de la Providencia", Madrid, 1879, p. 20.

Casetón de la Providencia en Áliva hacia 1940.

Posteriormente, otras compañías construyeron también los suyos, de modo que tanto en Áliva como en Lloroza y en Liordes los había.

Estos casetones se convirtieron, gracias a la generosidad de los encargados de las minas, en punto de acogida y de resguardo para los primeros montañeros y visitantes de aquellas zonas, convirtiendo Áliva en el principal punto de acercamiento por allí a los Picos de Europa. Sirva como ejemplo este texto de los botánicos suizos Edmond Boissier, Louis Leresche y Emile Levier, que visitaron la zona en 1878 y 1879:

"*Al lado de las edificaciones que utilizan los vaqueros y la industria lechera, se ha levantado un edificio que sirve para los empleados de las minas. Gracias a las recomendaciones de que veníamos provistos, se adaptó para nuestro uso la habitación del ingeniero. Otra pieza inmediata con calefacción de una rústica chimenea de hierro, muy apreciada por la gente que trae a secar en ella su calzado o su ropa, queda a nuestra disposición muy amablemente. Una gran mesa rústica sirve alternativamente para nuestras comidas y nuestra preparación de las plantas para desecarlas. A nuestra llegada, un vino cálido no tarda en reconfortarnos. Terminadas nuestras preparaciones botánicas, nos sirven la cena. Nos sentimos dichosos de encontrar a casi 2000 metros tal albergue*"[16].

16 Arias Corcho, J. A.; Soberón, F., y Bustamante, J. M.: "Reconstrucción del itinerario de los botánicos suizos en los Picos de Europa", *Mémoires de la Société Botanique de Genève,* Nº 1, 1979, p. 38.

De los muchos visitantes que acogían estos casetones dan buena prueba Pidal y Zabala[17] en 1918, cuando, tras señalar la existencia en Áliva del casetón de las minas de La Providencia, escriben:

"*En Lloroza se encuentra el famoso casetón que tantos y tantos excursionistas han utilizado y en el que siempre se encuentra una cordial y franca hospitalidad por parte de don Torcuato Cuevas, empleado de la Compañía Asturiana de Minas, el cual es capataz de la explotación minera próxima desde hace unos ocho o diez años*".

Casetón de Lloroza hacia 1915. Foto de Á. Fernández

La presencia de estos casetones permitía a los primeros montañeros de Picos de Europa afrontar las escaladas con las primeras luces del día y descansados, evitando el largo acercamiento desde Espinama.

Además, las compañías mineras tuvieron que construir caminos que conectaran las diversas minas y que permitieran trasladar el mine-

17 Pidal y Zabala, op. cit., p. 52.

ral obtenido, cosa que, en última instancia, se realizaba por el camino que conectaba Áliva con Espinama a través de los invernales de Igüedri, camino también debidamente acondicionado. A este camino y su prolongación hasta El Cable iban a parar los procedentes de las minas. Eran caminos "*bien diferentes, presentando por lo normal ancho carretero, en ocasiones levemente encajado y con firme encampado; otras veces desmontados sobre la vertiente con muy poca obra; y en aquellos lugares más complicados y con mayor presencia de roquedo con sección labrada en la roca y armada con muretes para formar la caja, luego rellenada de piedras y tierra*", siendo algunos meros senderos[18].

Fue tal el número y calidad de los caminos existentes que visitantes como, por ejemplo, los señores Alvarado y Albo, que en 1911 realizaron por la zona un estudio sobre los quesos y su elaboración, escribieron que "*gracias a las minas hay por aquella parte caminos que resultan suaves carreteras*"[19].

Junto a la construcción de caminos, algunas de las compañías mineras realizaron otras instalaciones, más complejas, para transportar el mineral. Nos referimos a la instalación de cables por los que se desplazaban cubos o pequeñas vagonetas con el mineral. Alguna de estas instalaciones, como veremos, fue, sin duda, inspiradora del teleférico de Fuente Dé muchos años después.

No está claro cuándo se instala por primera vez el cable que unía la pradera de Fuente Dé con la parte alta del farallón, en Lloroza, para bajar el mineral. José Antonio Odriozola sitúa en 1903 su montaje a cargo de la Compañía "Vieja Montaña", que, según indica, explotaba minas de calamina en El Altáiz y Fuente Escondida[20]. Por su parte, Manuel Pereda de la Reguera[21] señala que fue la compañía minera La Vieja Montañesa la que efectuó la instalación en ese mismo año de 1903. Sin embargo, en el libro de fotografías antiguas de Liébana "Los ojos del recuerdo"[22] se incluye una del antiguo Balcón del Cable acompañada de un comentario en el que se indica que fue la Real Compañía Asturiana de Minas la que la hizo en 1898. Francisco J. Gutiérrez Alonso, por su parte, escribe que "*una compañía de capital francés, La Vieja Montaña, realizó el acceso de Espinama a Aliva y Lloroza e instaló a finales del siglo pasado un cable para el descenso del mineral en bidones desde Lloroza hasta Fuente Dé*"[23].

Como puede apreciarse, existe una gran similitud en el nombre de la empresa que Pereda de la Reguera y Odriozola-Gutiérrez dan como instaladora: "La Vieja Montañesa" y "La Vieja Montaña", por lo que no hay duda de que se refieren a la misma, siendo su nombre correcto el segundo, "Vieja Montaña" que, sin embargo, no era francesa sino belga.

En efecto. La Societé des Mines et Fonderies de Zinc de la Vieille-Montagne era una empresa belga fundada en 1837 para explotar la rica mina llamada Vieille Montagne, de la que tomó el nombre, ubicada cerca de Lieja. La Sociedad, sobre todo a raíz del acceso a su dirección en 1846 de Louis-Alexandre Calley, se expandió por varios países europeos y del norte de África, uno de ellos España.

En la zona de los Picos de Europa, "La Vieja Montaña", como se la conoció, aparece ya en las décadas de 1850 y 1860 cerrando "*acuerdos de compra exclusiva de minerales con diversas empresas mineras actuantes en la comarca*", contando con almacenes y embarcaderos en el puerto de Tina Mayor, desde donde lo enviaba al puerto de Amberes[24].

La aprobación en 1868 de una legislación más favorable a los inversores extranjeros lleva a "La Vieja Montaña" a cambiar de estrategia, dedicándose a "*reunir su propio grupo minero en los Macizos Central y Oriental de los Picos de Europa*", procediendo a realizar numerosos registros mineros a su favor, tanto en el ayuntamiento de Camaleño como en los de Peñarrubia y Cillorigo, además de en Asturias. Entre ellos, en 1868 su representante, Carlos Puis, registra la mina "La Isabe-

18 Ansola Fernández, Alberto y otros, "Los caminos de Liébana: transitando por su historia documental y arqueológica", Ed. Montañas de Papel, Santander, 2014, p.111.

19 Alvarado y Albo, Juan y Ventura, "Impresiones de un viaje rápido por la provincia de Santander estudiando sus industrias lácteas", Santander, 1911, p. 10.

20 Odriozola Calvo, José Antonio: "El Teleférico de Fuente-De", Revista Peñalara, nº 370 (julio/septiembre 1966), p. 220.

21 Pereda de la Reguera, Manuel "Liébana y Picos de Europa", Institución Cultural de Cantabria, 1972, p. 153.

22 Gutiérrez Aja, José Ramón y Del Barrio Conde, Mariano Víctor "Los ojos del recuerdo. Liébana y los lebaniegos a través de un siglo de fotografías", Ediciones Tantín, 2007, p.96.

23 Temple Lebaniego, nº 11, 1990, p. 31.

24 Gutiérrez Sebares, José Antonio, "El metal de las cumbres. Historia de una sociedad minera en los Picos de Europa (1856-1940)", Santander, 2007, p.112.

la" en la "Caída de los Pozos de Lloroza"[25] y, el año siguiente, la "Inocente" y la "San Pablo" en Lloroza[26], minas próximas a la zona de llegada del cable.

De la determinación de la empresa de explotar estas minas y la disponibilidad de capital con que contaba, es buena prueba el hecho de que ya en 1873 había construido sus propios casetones en Lloroza[27] y había abierto los primeros caminos de la zona "*accesibles para carros de bueyes*"[28].

Sin embargo, pronto las pretensiones de La Vieja Montaña de dominar la producción y comercialización del cinc de Picos de Europa "*comenzaron a verse obstaculizadas por la acción expansiva de la que ya era la gran productora de este metal en España: la Real Compañía Asturiana de Minas*", la otra compañía belga que operaba en la zona, que contaba con la gran ventaja de tener en Asturias su planta de tratamiento, lo que le permitía ofrecer unos precios que La Vieja Montaña, que tenía que mandar el mineral hasta Amberes, no podía igualar. Ante la imposibilidad de competir, "La Vieja Montaña" acabó firmando un acuerdo con la Asturiana, que de hecho "*suponía que las minas españolas y su producción quedaban en manos de la Asturiana, iniciando su competidora un progresivo repliegue de sus posiciones productoras y comerciales en el país, como sucedió en el caso de los Picos de Europa*". Como consecuencia, en la década de los 1880, la Asturiana se había convertido ya en la compradora exclusiva de la producción de las principales sociedades mineras, incluyendo La Providencia, mientras que "*durante ese mismo decenio la presencia de la Societé des Mines et Fonderies de Zinc de la Vieille-Montagne en las alturas cantábricas tocó inevitablemente a su fin*"[29].

Por lo tanto, la sociedad a la que se atribuye mayoritariamente la instalación del primer cable minero en Fuente Dé ya no estaba en la zona en 1903, fecha en la que situaban la colocación tanto Odriozola como Pereda de la Reguera. Así lo corrobora el hecho de que esta sociedad no figure entre las cinco compañías que en 1903 tenían minas en explotación en el ayuntamiento de Camaleño, que eran: La Providencia, con la mina "Almanzora"; la Sociedad Peña Vieja, con las minas de Altáiz y La Constancia; la Compañía del Nansa (mina "Eduardo"); la Real Compañía Asturiana, con las minas Grama 2, Horca y Hoyos; y Federico Echevarría, con la mina Lenengoa[30].

Como vemos, en 1903 la mina de Altáiz, una de las que Odriozola da como explotadas por La Vieja Montaña, estaba, pues, bajo el control de la Sociedad Peña Vieja.

De haber sido "La Vieja Montaña" la empresa instaladora, lo lógico es que realizara la instalación en la década de 1870, coincidiendo posiblemente con la construcción de los casetones en Lloroza. ¿Es posible que se hiciera en esa fecha?

Juega a favor de que así fuera el hecho de que la misma empresa tendiera un cable minero, por aquellos mismos años, en Asturias, en la zona de Dobros (Cabrales), donde La Vieja Montaña se instaló en 1869. Allí, "*para bajar los materiales al valle, construyó un cable aéreo que iba desde Los Jorcaos hasta los alrededores de Inguanzo*"[31].

Sin embargo, si la instalación del cable en Fuente Dé fue tan temprana ¿cómo es posible que ni el Conde de Saint Saud ni ninguno de los viajeros por la zona de esas últimas décadas del siglo XIX hayan dejado constancia en sus publicaciones de él? No parece posible, salvo que, al marchar La Vieja Montaña en los 1880, procediera a su desmantelamiento.

Del uso del cable hay un hecho confirmado. Se trata de la noticia publicada el 5 de septiembre de 1907 por el periódico "Picos de Europa", de Potes, que señalaba que "*de la misma localidad de Espinama, me dicen que ha empezado a funcionar, los pasados días, el cable que desde Lloroza baja el mineral de la Sociedad Peña Vieja hasta Fuente Dé*". Vemos

25 BOPS, 8/7/1868, p. 3.

26 BOPS, 9/6/1869, p.6.

27 Sánchez Blanco, Félix, "Apuntes geológicos de la provincia de Santander", 1874, p. 4.

28 Ansola Fernández, Alberto y otros, op. cit. p. 112.

29 Gutiérrez Sebares, José A., op. cit., p.113. Ya en el segundo semestre de 1878 La Vieja Montaña dejó caducar una docena de registros en la zona (vid. BOPS, 5/2/1879, p. 2).

30 El Boletín Oficial de la Provincia de Santander recogía periódicamente las liquidaciones trimestrales del impuesto sobre la producción minera, incluyendo la relación de todas las compañías. En todo el año 1903, y lo mismo sucede en los años anteriores y en los posteriores más próximos, no aparece ninguna empresa con el nombre "Vieja Montañesa" ni "Vieja Montaña". Ver, por ejemplo, B.O.P.S. del 28/12/1903.

31 Villa Otero, Elisa, "Las minas de la sierra de Dobros", *Boletín del Grupo de Montañeros "Vetusta"*, nº 62, Oviedo, 2000, p.6.

que se trata de la misma compañía que explotaba la mina de Altáiz en 1903. Esta sociedad se constituyó a principios del año 1902, si bien ya con anterioridad existía otra del mismo nombre, de la que es continuadora, y en 1903 "*estaba recabando informes sobre la conveniencia de establecer un medio más rápido de transporte del mineral hasta Fuente Dé*" desde las minas de Altáiz, según indican los autores de un estudio sobre los caminos de Liébana, lo que les lleva a señalar que *"El cable fue construido con posterioridad al año 1903"*[32].

Esa noticia del funcionamiento en 1907, sin embargo, debe de referirse bien al comienzo de operaciones aquel año o bien al comienzo de su explotación por la Sociedad Peña Vieja ya que conocemos por otras fuentes que al menos en 1905 el cable ya estaba operativo. En efecto. Cuando el rey Alfonso XIII acude a practicar la caza a los Picos de Europa en 1905, uno de los días, tras la cacería, el rey "*se detuvo á examinar el cable de transporte de mineral tendido por la Compañía Real Asturiana en Peña Vieja*"[33], información que, en principio, nos aporta el dato también de la empresa instaladora que coincide, como vemos, con la señalada como autora en 1898. Sin embargo, el periodista, al escribir el nombre de la compañía, ha podido dejarse llevar por el hecho de que la Asturiana fuera la empresa que había invitado al rey y organizado la cacería y diera por supuesto que también el cable era de ella.

Otro testimonio nos indica que el Cable ya existía en 1900. Es Diego Quiroga, el Marqués de Santa María del Villar, quien, recordando su primera visita a los Picos de Europa, en julio de aquel año, relata su subida desde Espinama por Igüedri hasta Áliva y Lloroza, donde él y su guía...

"Sentados en unas piedras de la Asomada del Cable -así llamada porque allí hubo un cable para bajar el mineral de las minas a Fuente Dé-, comimos y, mientras, contemplábamos Liordes, Remoña y en la cordillera Cantábrica Llesba y Coriscao, miradores grandiosos, excelsos"[34]...

No habría que descartar que el hecho de recordar tanto tiempo

32 Ansola Fernández, Alberto y otros, op. cit., p.112. Nota a pie de página basada en la Memoria de la Sociedad de 1903.

33 La Correspondencia de España, 3/9/1905.

34 "Una excursión en 1900" en ABC, 20/5/1971. En algún otro artículo situaba en 1896 esa primera visita.

después aquella primera visita hiciera al Marqués ubicar en 1900 algo -el cable- que vio con posterioridad. Y es que lo más probable, sin conocer la fuente en que se basan quienes indican que fue la Real Compañía Asturiana de Minas la que lo instaló en 1898, es que fuera la Sociedad Peña Vieja, que, como hemos visto, estudiaba en 1903 la instalación de algún sistema para bajar el mineral, que era ese año titular de las minas de Altáiz y que en 1907 nos consta como empresa explotadora, la que instaló el cable para bajar el mineral de Lloroza hasta Fuente Dé, probablemente avanzado el año 1903 o en 1904. Incluso cabe la posibilidad de que La Vieja Montaña hubiera realizado una primera instalación anterior, hacia 1870-72, que desmontara al retirarse de la zona. Esto explicaría la unanimidad que hay en las noticias de la cacería real de 1905 al designar el mirador con el apelativo "del Cable". Si el cable se hubiera instalado en 1904 parece difícil que el topónimo se asentara con tanta rapidez.

En todo caso, este primer Cable no tuvo una vida muy larga ya que en 1913 estaba ya fuera de uso según se indica en la guía "Liébana y los Picos de Europa", donde se añade una curiosa anécdota referente a su construcción:

"*nos cuentan la hazaña de uno de los peritos que instalaron el cable, que en alguna ocasión subió los 1.200 metros que éste tiene de extensión metido en uno de los cubos que se utilizaban para bajar el mineral; y como al llegar a unos ocho o diez metros del balcón se entorpeciera el mecanismo que ponía en movimiento el artefacto, y esto le colocara en el trance de estarse en el cubo su buena ración de tiempo, cortó por lo sano y trepando guapamente por el cable salió arriba, con la misma tranquilidad con que pudiera haberse fumado un buen veguero*"[35].

Del abandono de la instalación tenemos otra prueba cuando en 1914 José Fernández Zabala escribe que "*Aun subsiste un balcón o plataforma de madera avanzado sobre el abismo, al cual todavía está amarrado el cable, de 1.200 metros de longitud, que sirvió en otros tiempos para el transporte de mineral, y que ahora se encuentra abandonado*"[36].

El mismo Zabala relata en 1915 su estancia de ocho días en Picos de

35 La Voz de Liébana: "Liébana y los Picos de Europa", Santander, 1913, p. 127.

36 F. Zabala, José, "Los Picos de Europa" en la revista "España automóvil y aeronáutica", nº 21, del 15/11/1914, p. 252.

Europa, junto al grupo del que formaba parte. Al narrar lo realizado el 10 de septiembre dice que "*A las siete y media nos hemos acercado a la caseta del cable de Lloroza, derruido albergue de madera y piedra, junto al cual tiene su amarre uno de los extremos de un cable de acero que se inserta abajo, a 300 metros en vertical, en la pradera de Fuentedé. El cable sirvió en tiempos no muy lejanos para el traslado de vagonetas de mineral desde Lloroza hasta la referida pradera*"[37].

Zabala, junto con Pidal, repite en 1918 prácticamente el mismo texto: "*A pocos minutos del casetón, encuéntrase la caseta del cable de Lloroza, derruido albergue de madera y piedra, junto al cual tiene su amarre uno de los extremos de un cable de acero que se inserta abajo, a 700 metros en vertical, en la pradera de Fuentedé, en donde el río nace. El cable sirvió en tiempos no muy lejanos para el traslado de vagonetas de mineral desde Lloroza hasta la referida pradera*"[38]. Como vemos, el principal cambio son los metros en vertical, rectificados de los 300 iniciales a los 700, que se acercan más a la realidad.

El Cable en 1917

37 Heraldo Deportivo, 5/10/1915, nº 14, p.13.

38 Pidal Pedro y F. Zabala, José, op. cit., p. 87

De 1917 tenemos el testimonio gráfico de ese casetón y del balcón que ilustra el relato de Eusebio Soriano y Federico Dapousa, del Club Deportivo de Bilbao, de su estancia "En los Picos de Europa" -así lo titulan-, publicado en el periódico Heraldo Deportivo[39].

No fue este de Fuente Dé, el único cable instalado por las compañías mineras por aquellos años ya que "*existió otro cable, aunque más exiguo, en el grupo minero de Altáiz que unía las labores superiores -emplazadas en la ladera nororiental de la Torre de Altáiz- con el collado de Fuente Escondida; aún quedan vestigios de su emplazamiento y de los puntos de anclaje. Justo en el mencionado collado debieron de existir pequeñas instalaciones de trituración y selección de mineral a tenor de los restos de casetones y detritus esparcidos por las inmediaciones*"[40].

También José F. Zabala dejó constancia de él:

"*Dejando atrás el circo de Lloroza, y faldeando de nuevo las estribaciones de Peña Vieja, el camino nos lleva, subiendo rápidamente, hasta los ruinosos casetones de Fuente Escondida, abandonados hace años, y junto a los cuales otro cable para transportar mineral, también abandonado, hállase amarrado, subiendo casi verticalmente hasta la cumbre de los picos de Altaiz*"[41].

Aquel primer cable de Fuente Dé, ya abandonado, fue comprado por la Real Compañía Asturiana de Minas "*para chatarra en 1.000 duros*", según cuenta José Antonio Odriozola[42].

Con el paso del tiempo, a raíz de la puesta en explotación en 1947 de la mina[43] "Ya salió", situada prácticamente en la mitad de la pared que baja desde El Balcón del Cable a Fuente Dé, en el lugar conocido como Plana del Ortigal, fue precisamente la Real Compañía Asturiana de Minas la que instaló un cable nuevo que unía la bocamina con la pradera de Fuente Dé donde, al final del trayecto, se instaló una tolva,

39 Heraldo Deportivo, 25/8/1917, n.º 82, p. 5.

40 Gutiérrez Claverol, Manuel y Luque Cabal, Carlos: "La minería en los Picos de Europa", Oviedo, 2000, p. 166. En nota a pie de página precisan*: "Fue un vecino de Espinama, Marcelino Vázquez Portilla, quien, hacia 1943, estuvo encargado de quitar este cable. Trabajó con la emisora en la "Sociedad Minera Picos de Europa*".

41 F. Zabala, José, en "España automóvil y aeronáutica", nº 21, del 15/11/1914, p. 253.

42 Odriozola Calvo, J. Antonio, op. cit., p. 221.

43 La mina había sido registrada en 1927 por Luis Beares Lera, de Espinama (vid. B.O.P.S., 16/11/1927). Posteriormente se la vendió a la Real Compañía Asturiana de Minas.

cuyos restos aun se conservan en la actualidad. "*El mineral era lavado y concentrado allí mismo, extendiéndose parte de la balsa de decantación por los terrenos sobre los* [que] *actualmente se asienta el Parador de Turismo*", según cuentan Claverol y Luque[44].

Fue en julio de 1953 cuando se hizo pública la solicitud presentada por la Real Compañía Asturiana para la instalación "*de un cable vaivén para el transporte de minerales en sus explotaciones en Espinama (Fuente De), en término de Camaleño*"[45]. Su funcionamiento, sin embargo, no se prolongó mucho en el tiempo ya que el cierre de esta mina se produjo en 1957. Uno de quienes colaboró en su instalación lo cuenta así:

"*La extracción del mineral de plomo y blenda está ya en producción, pero llevarlo a un lugar donde pueda ser tratado, en un complejo lavadero, es francamente difícil; hay que montar un cable para transportarlo a Fuente-De, lugar donde será instalado el lavadero, compresores, diques para el estéril y todo lo necesario para llevarse el mineral neto y dejarse allí todo el sedimento.*

La instalación del potente cable de transporte fue realizada rápidamente; hay que recordar que esta empresa [la Real Compañía Asturiana de Minas] *va en vanguardia en la explotación de la minería a nivel internacional, así que en poco tiempo, un par de años, se encuentra toda la producción en cadena: arranque del mineral dentro de la mina, transporte por calderas con el cable. El montaje de este medio es muy parecido al actual teleférico; son dos gruesos cables fijos que sirven de guía al carril de las calderas y uno de frenado unido a las dos calderas. La salida de la base superior cargada de mineral es lo suficiente para hacer subir la de la base inferior, en muchas ocasiones cargada de materiales para la mina, como barrenos, traviesas, dinamita y otros muchos materiales necesarios para la explotación. El cable que hago referencia, creo que todavía hoy se encuentra en la instalación para la que fue concebido. En todas estas labores tuve ocasión de participar como ayudante de los montadores, junto con los demás mineros, alternando esto con la saca de vagonetas; unas de mineral, que eran descargadas en la tolva donde cargaban las calderas, y otras de estéril, que se perdían vaciadas en el abismo, ¡qué recuerdos aquellos!*"[46].

Pese al poco tiempo de funcionamiento, sin duda, la existencia de este Cable y el recuerdo del que hubo anteriormente, que llegaba hasta el Balcón del Cable (el mirador instalado en la parte superior), fueron decisivos para el posterior desarrollo del teleférico, en el que influyó también la convicción de que el panorama que se contemplaba desde ese Balcón era un atractivo que merecía la pena explotar, cosa que se intentó hacer desde bien pronto.

44 Gutiérrez Claverol, Manuel y Luque Cabal, Carlos, op. cit., p. 173. En realidad, era una balsa de estériles, no de decantación.

45 B.O.P.S., 20/7/1953. Por otra parte, la Junta Vecinal de Espinama, según consta en el acta de la sesión del cinco de octubre de 1952, acordó "*renunciar a los derechos por la instalación del cable de la mina de la R.C.A. en recompensa de obras hechas por la compañía a favor del concejo*" (AJVE, Libro Actas IV, p. 121).

46 Alonso Díez, Abilio, "Trabajo y amigos para el recuerdo", Santander, 2003, p.68.

2.- EL "BALCÓN DEL CABLE"

En efecto. En 1905, cuando, como veremos, el rey Alfonso XIII pasa unos días en Áliva para cazar rebecos, no se desaprovecha la ocasión de llevarle al mirador, de lo que dejan constancia buena parte de los periódicos nacionales y regionales de la época con noticias como éstas:

"También hizo el Rey una pintoresca excursión, acompañado por el marqués de Villaviciosa, á las minas de Peña Vieja.

Desde una alta peña, que forma un balconcillo natural, estuvo contemplando el más sorprendente panorama de estos maravillosos lugares".[47]

"Después de comer fue a admirar la vista de "Fuente Dé" desde el cable diciendo que era lo más bonito que había visto".[48]

"Después del almuerzo salió el rey á visitar el sitio llamado "El Cable", que es un mirador desde donde se divisa extensión inmensa de terreno, uno de los panoramas que ofrecen estos Picos que asombran por su belleza y su grandiosidad. D. Alfonso permaneció un rato contemplando tan soberbio

47 "La Época", 4 de septiembre de 1905. Se refiere al Balcón del Cable.

48 La Voz de Liébana, suplemento al viaje regio, septiembre 1905.

espectáculo y preguntó sobre los poblados, valles y montañas que desde allí se divisan".[49]

"Después de comer, S. M. acompañado del duque de Santo Mauro y de los marqueses de Villaviciosa de Asturias, de Viana y otros excursionistas, se trasladó al mirador del puente, desde donde se divisa admirable panorama".[50]

Tan buena propaganda de la zona tuvo sus efectos en la presencia de turistas, como veremos más adelante.

Incluso en la segunda visita de Alfonso XIII, que tuvo lugar en 1912, la existencia del Balcón del Cable era tan reciente entonces que fueron también muchos los lebaniegos que aprovecharon aquellos días para acercarse hasta el lugar. Así, según contó el periódico comarcal La Voz de Liébana, mientras el rey y sus acompañantes cazaban, *"el público, ya muy numeroso que iba acudiendo de los pueblos de Liébana y de los rayanos de Asturias, tomó posiciones en el hermoso puerto y acudió en gran número a Lloroza para admirar el paisaje de Fuente Dé y Naranco desde el Cable"*[51].

Por la alta valoración en que se tenía, no es de extrañar que, cuando se publica la guía "Liébana y los Picos de Europa", en 1913[52], se incluya como uno de los lugares que deben visitarse al ir a Liébana. Llegando desde Áliva, el lugar de acceso entonces a la zona del Balcón, se cuenta:

"A 500 metros próximamente del hoyo de Lloroza, donde está, como ya se ha indicado el casetón de la Real Compañía Asturiana (que sirvió de alojamiento a S.M. don Alfonso XIII en su primera excursión venatoria a los Picos) nos encontramos repentinamente sorprendidos con que el terreno nos falta: ante nuestros piés se abre un abismo de unos 800 metros de profundidad. Estamos asomados al balcón de un cable, hoy en desuso, que para transporte de mineral instaló allí una compañía minera, y los escalofríos del vértigo nos acometen: parécenos estar en la cumbre de un muro gigantesco por su altura y extensión, que sirviera de sostén por

49 El Imparcial, 3/9/1905.

50 La Correspondencia de España, 3/9/1905, que cambia de nombre al mirador.

51 "La Voz de Liébana", 7/9/1912.

52 Esta guía, "Liébana y los Picos de Europa", publicada por "La Voz de Liébana", fue una de las primeras consecuencias que trajo el fomento del turismo en la comarca lebaniega que se intentó realizar en los primeros años del siglo XX.

aquella parte a la cordillera de los Picos. Unas piedras lanzadas desde el balcón nos hace considerar, con hondo terror, el espectáculo de un cuerpo humano desplomado desde aquella altura y cayendo a las alegres praderías de Fuente Dé convertido en papilla, e instintivamente nos echamos hacia atrás recelando que el maderamen que nos sostiene no sea todo lo fuerte que nuestro temor quisiera. Gracias a Dios, no se sabe de desgracia alguna ocurrida en aquel lugar"[53].

Y sigue, tras contar la hazaña del ingeniero instalador del Cable que ya referimos:

"El contraste entre el espectáculo que hemos admirado al Norte de Lloroza y el que se disfruta mirando hacia el Sur desde el balcón del cable, es prodigioso: allí la imponente grandeza de las moles ingentes de los Picos, aquí la grata frescura de los valles, allí el tono persistente del gris blancuzco de la caliza, aquí toda la suave jugosidad del verde de los prados junto con la nota más austera de los bosques, allí la fiereza salvaje de un mar de piedra tempestuoso y trágico, aquí la dulzura de una égloga. Nuestros ojos contemplan con asombro allá abajo una hermosa llanada (o tal parece desde arriba) tapizada de verde: Fuente Dé; a un lado de ella, surge mágicamente el río Deva en pozo clarísimo de agua finísima y siempre fresca y grata, y comienza su corriente bajo doseles de alisos, avellanos y mimbreras para atravesar la vega extensa de la antigua abadía de Naranco (1.030 metros) y después de pasar por delante del pueblo de Pido, esconderse a nuestra izquierda en pos de su curso que le ha de llevar a rendir viaje en Unquera. Sirven de marco a tan pintoresco cuadro tupidos bosques de robles y hayas, que al llegar a cierta altura desaparecen súbitamente señalando en las laderas una línea casi geométrica, que indica los últimos escalones de la vegetación.

A nuestra derecha la peña de Remoña (2.239 metros) cruzada por franjas verduzcas paralelas, denominadas las Verdes: esta Peña forma uno de los lados de la formidable Canal de Liordes, cuyo camino de carro, hecho en roca viva y hoy abandonado, salva abismos profundísimos mediante cuarenta tornos o revueltas de atrevida traza y fatigosa subida. Siguen después las cumbres del puerto de Somo, y más a la izquierda, o sea enfrente de nosotros, el pico de Coriscao (2.240 metros), cuyas estribaciones, de boscaje inextricable, cierran el valle por ese lado; más lejanas, y como

53 La Voz de Liébana: "Liébana y los Picos de Europa", Santander, 1913, p. 127.

El Cable y sus vistas hacia 1950. Foto de E. Bustamante

cerrando la enorme cazuela que contiene a Liébana, se divisan las cumbres del Puerto de San Glorio, Peña Prieta, Cubil de Can, y como unidas a ellas, y por encima de las peñas de Caloca y Vendejo, Peña Labra, Peña Sagra y las Segadas. Cerca de nosotros y unida a la pared gigantesca que nos sirve de base, avanza a nuestra izquierda la Peña de Valdecoro, privándonos los montes que la sostienen de ver a Espinama, que espera al río Deva en la primera revuelta para mofarse de sus andanzas".

Junto a la completa descripción de los parajes que se divisan desde El Cable y de sus sensaciones, el autor nos informa de que aquel mirador inicial era de madera, como vimos que hizo después Zabala. Y completa su relato, tras bajar andando por la Canal de la Jenduda, que también describe, hasta Fuente Dé con este texto:

"Miráis hacia arriba, como en duda de la hazaña que acabáis de realizar, y a vuestra izquierda véis la sombría boca de la canal de la Jenduda y a la derecha el balcón del cable, sobre el que no hace mucho os hallabais y que ahora admiráis suspendido, amenazante, *sobre vuestras cabezas".*

También la prensa de la época recomienda verlo. Así, cuando el periódico santanderino "La Atalaya" anima a ir a los Picos de Europa escribe sobre esta excursión:

El Balcón del Cable. Foto de E. Bustamante

"La primera vez todos la deben hacer por Unquera, Potes y Espinama a subir a Peña Vieja, asomarse a Lloroza, aquel mirador delicioso y terrible a la vez, que nos enseña el rincón más lindo del mundo: Fuente-De"[54].

El ya citado José F. Zabala también dejó en 1914 una interesante descripción:

"El circo de Lloroza queda abierto en la parte opuesta a Peña Vieja; fórmase allí un a modo de belveder, desde el que se contempla el panorama de Fuentedé (contracción de Fuente del río Deva) y todo el macizo de las montañas leonesas y palentinas en sus límites con Santander.

El paredón de rocas en cuya cumbre estamos se halla cortado en una espantable vertical de unos ochocientos metros. Aun subsiste un balcón o plataforma de madera avanzado sobre el abismo"[55].

Por sólo poner un ejemplo de cómo el Balcón era el punto de destino de muchos visitantes, citemos la excursión de una docena de santanderinos organizada en 1921 por Luis Santos Narezo. Los excursionistas, que fueron haciendo paradas por los diversos pueblos del trayecto

54 Citado en La Voz de Liébana, 30/10/1922.

55 F. Zabala, José, en "España automóvil y aeronáutica", nº 21, del 15/11/1914, p. 252.

para ver lo más destacado de ellos, hicieron noche en Espinama y al día siguiente "*subieron a Aliva y Lloroza, asomándose al maravilloso mirador llamado el Balcón del cable, y por la tarde regresaron a Espinama y Potes, donde hicieron noche. Los expedicionarios regresaban satisfechos de la excursión y encantados de las bellezas de los Picos*"[56].

El "balcón" debía haberse deteriorado con el paso del tiempo y, así, en 1929 el Marqués de Santa María del Villar cuenta que "*Llegamos a Peña Vieja, admiramos el circo de Lloroza, dimos vista al antiguo mirador del cable, que también debería repararse para poder admirar desde él el nacimiento del Deva en Fuente De, y volvimos por la canal de la Jendua al magnífico nacimiento del río, por fuertísimas pendientes y pasos no recomendables a los no acostumbrados a marchar por montaña*"[57].

Era el nacimiento del río Deva otro de los puntos especialmente bellos de la zona. El surgimiento del agua a borbotones en este bucólico lugar fue motivo de visitas y excursiones. En la guía "Liébana y los Picos de Europa", se apuntaba que desde Espinama, "*En menos de media hora podéis ir a visitar el nacimiento del Deva, en Fuente Dé, situada en una extensa pradería próximo a la antigua Abadía de Naranco. El sitio es de lo más poético y encantador. Al Oeste y Norte se alzan cortadas a pico las peñas de Remoña, Liordes, La Celada, el Hachero, el Butrón y Valdecoro a mil metros de altura, formando un anfiteatro grandioso, que contrasta con la idílica placidez de la suave pradera que cruza el Deva*"[58].

El Balcón, arriba, y el nacimiento del Deva, abajo, estaban, pues, considerados como lugares atractivos, dignos de visitarse, desde principios del siglo XX.

56 La Voz de Liébana, 15/7/1921.

57 La Época, 14/9/1929.

58 La Voz de Liébana: "Liébana y los Picos de Europa", Santander, 1913, p. 127. Incluso las familias más acomodadas de Espinama iban los domingos por la tarde de merienda al nacimiento del Deva.

Otra vista del Balcón del Cable. Foto de E. Bustamante

3. ÁLIVA, PUNTO DE ACCESO A PICOS

3.1.- EL CHALET REAL

Hemos visto, pues, cómo el acceso al Balcón del Cable se realiza desde Áliva y es que Áliva es entonces el centro neurálgico de la zona. Los primeros montañeros que visitan los Picos de Europa encuentran allí, en los casetones mineros, casi siempre dispuestos a acogerlos con gran hospitalidad, el único lugar donde pernoctar a cobijo relativamente cerca de las cumbres que aspiran conquistar.

Las compañías mineras, además, aprovechan la abundante presencia de rebecos para organizar cacerías tanto en Ándara como en Áliva a las que invitan a gobernantes, nobles e incluso a los reyes con su correspondiente séquito. La presencia en Áliva en 1882 del rey Alfonso XII y la de un joven Alfonso XIII en 1905 y las expectativas de que acudiera en años sucesivos llevaron a la Real Compañía Asturiana a la construcción de un chalet en Áliva, con todas las comodidades, que le sirviera de alojamiento durante sus visitas, y que fuera utilizado por los ingenieros de la Compañía. Así daba la noticia "La Voz de Liébana" el 10 de junio de 1912:

"*Por cuenta de la Real Compañía Asturiana, se ha dado comienzo a construir en los hermosos campos de Áliva, punto conocido por Rio Salado*

(de nuestros renombrados Picos de Europa) un hermoso Chalet, que será un modelo de casa inglesa de caza. Con destino al expresado Chalet, que constará de planta baja y alta, han llegado a Unquera 918 bultos de materiales.

Dicho edificio estará terminado para mediados del próximo mes de agosto y, según se dice, lo inaugurará Su Majestad el Rey, con una cacería que se dará a los rebecos en los próximos días de septiembre".

El número del día 24 del mismo mes de junio informaba de que ya se encontraban en Áliva la mayoría de los materiales para el Chalet que la Real Compañía Asturiana "*construye para sus ingenieros*", cuyo costo ascendía a las 100.000 pesetas.

El 5 de agosto se decía que para el día 25 estaría terminado y amueblado, pudiendo inaugurarlo el Rey en su inminente visita, como así fue, en lo que constituyó el primer edificio prefabricado construido en España.

El Chalet recién inaugurado en 1912

La mejor descripción del chalet en el momento de la inauguración nos la da este mismo periódico, "La Voz de Liébana":

"*El chalet, de estilo inglés moderno, consta de tres cuerpos de planta baja, mansarda y sótano. En el cuerpo central están dos halls de entrada y el comedor y en los laterales los dormitorios, cuartos de baño y la cocina en un extremo*".

Y sigue:

"Todo el exterior es de cinc acanalado, de colores blanco y verde en fachadas y maderamen, y rojo vivo la techumbre, en la que se abre a la derecha una gran chimenea de piedra. Su aspecto es agradable"[59].

Se destaca el hecho de poder disponer a 1.700 metros de altura, de un alojamiento tan lujoso y confortable. El periódico "La Época" da más detalles a este respecto:

"*Es un precioso chalet, de estilo inglés, construido de madera, forrado exteriormente de zinc, capaz para 18 camas, con calefacción á vapor, cuartos de baño y servicio de agua, etc"*[60].

El texto aporta el detalle importante del número de camas y de la existencia de baños, agua y calefacción. Tanto lujo llevó a los lebaniegos a llamar al edificio "El Palacio"[61] .

En los días previos a la visita real, llegaban todavía los muebles, "*traídos la mayoría de Inglaterra*"[62] .

En algunas de las informaciones de la prensa se dan cifras del coste del chalet, aunque oscilan mucho de unos a otros medios. Ya vimos que "La Voz de Liébana" hablaba de 100.000 pesetas. "La Época" dice que su coste es, "*con el mobiliario, de más de 25.000 duros"*[63], mismo importe que aparece, por ejemplo, en "El Heraldo de Madrid"[64] o en "El bien público"[65] . En 150.000 pesetas (o sea, 30.000 duros), se fija el coste en la revista "Madrid Científico", donde se dice que "*no falta un detalle"* en el chalet y se califica a la Real Compañía Asturiana de "*generosa"*[66].

La construcción del Chalet, unida a la presencia de los casetones mineros, refuerza el papel de Áliva como vía de acceso al Macizo Central. Por todo esto no es de extrañar que fuera Áliva el lugar en el que se pensó para llevar a cabo algunos de los primeros proyectos turísticos de la zona. Así sucedió con el de la construcción de un hotel promovido por el vecino de Potes Abel Otero. Fue en los primeros meses

59 En su ejemplar del 7 de septiembre de 1912.

60 "La Época", 26 de agosto de 1912. En términos muy similares, aunque considerando el chalet un obsequio al rey, "Vida Marítima", 30 de agosto de 1912.

61 Así lo dice, al menos, el periódico "El Cantábrico", del 5 de septiembre de 1912.

62 "El Heraldo Militar", 31 de agosto de 1912.

63 "La Época", 26 de agosto de 1912.

64 "El Heraldo de Madrid", 25 de agosto de 1912.

65 También el 26 de agosto.

66 "Madrid Científico", 1912, pág. 555.

de 1908 cuando se comenzó a hablar de él en la prensa[67], dentro de la campaña a favor del turismo. Según el proyecto, el hotel constaría de cinco pabellones de un sólo piso. Los tres centrales contaban con una terraza de 64 x 6 metros, defendida por los dos pabellones laterales. Su interior permitiría alojar más de cincuenta personas. Hubo quien criticó, desde el periódico "Picos de Europa", que no tuviera dos o tres pisos ya que hacerle de planta baja "*es decir nada o poco menos*". Para construirle se pensaba constituir una sociedad por acciones, tan pronto como se autorizara su edificación.

Con gran rapidez, en abril de dicho año, el Ayuntamiento de Camaleño pidió autorización al Gobierno, para conceder la realización del hotel. Seguramente tras conseguirlo, en junio, anuncia la enajenación de la parcela en Áliva, en Resalao concretamente, destinada a "*hotel u hospedería para albergar a los excursionistas que visiten los Picos de Europa*"[68].

Sin embargo, se enfrían los ánimos cuando se da a conocer, en agosto, el presupuesto del hotel: costaría 287.308 pesetas (más que la carretera de Camaleño a Cosgaya y casi tanto como la de Cosgaya a Espinama). Para facilitar su realización, Abel Otero da la posibilidad de no construir los cinco pabellones inicialmente, sino comenzar con el central, cuyo presupuesto ascendía a la cantidad de setenta mil pesetas, para, posteriormente, llevar a cabo los demás.

Tanto se enfriaron los ánimos que no se volvió a saber más del proyecto, que quedó en el olvido "*por tratarse de una obra grande*", según aventuraban en "La Voz de Liébana" tiempo después.

Fracasado ese proyecto, fue, por tanto, el "chalet real" la primera construcción que se llevó a cabo en el siglo XX en Áliva.

67 La Voz de Liébana

68 B.O.P.S., 3/7/1908, p. 3.

3.2.- EL REFUGIO DE ÁLIVA

El mismo lugar de Áliva se convirtió en el punto de ubicación de otra construcción, en principio, más modesta, un albergue o refugio. Este albergue o refugio de Áliva fue promovido por la Sociedad "Picos de Europa", sociedad constituida en Potes[69] en 1913. Fueron sus socios fundadores Eugenio Eizaguirre Pozzi, que fue elegido como su primer presidente, Manuel Bustamante Gómez -secretario y tesorero-, Florencio Castelao Fernández, José María de Bulnes Trespalacios, Lino González de la Ribera y Jerónimo Prieto Compadre. Estos cuatro últimos fueron vocales de la primera junta directiva de la Sociedad. De los seis fundadores, los cuatro primeros eran de Potes y los dos últimos de Espinama.

Según su reglamento, el objeto de la Sociedad era "*fomentar el turismo y alpinismo en los Picos de Europa, valiéndose de los medios siguientes:*

69 El 11 de julio de 1913 fue recibido su reglamento en el Gobierno Civil de Santander. Al parecer, su gran promotor fue el juez, entonces destinado en Potes, Eugenio de Eizaguirre, gran amante de los Picos. En torno a él se agruparon "*unos cuantos, los menos con afición, los más, para agradar*" (La Voz de Liébana, 27/1/1917), de modo que cuando Eizaguirre abandonó Potes en 1916 por razón de su cargo, la Sociedad Picos de Europa vio muy reducida su actividad durante un tiempo. En 1924, sin embargo, contaba con 146 socios (B.O.P.S., 15/12/1924, p. 7).

1º Emprender y sostener una activa propaganda con cuantos medios lícitos estén a su alcance, dando a conocer las bellezas y atractivos de Liébana en general y especialmente de aquellos Picos.

2º Organizar, o facilitar la organización de excursiones proporcionando cuantos datos se soliciten y sean precisos, acerca de itinerarios, tiempo que se invierta, hospedaje, guías, y cuantos otros convengan para la realización de aquellos en las mejores condiciones del lugar, época, comodidad, economía y éxito; adquiriendo cuantos objetos o elementos sean precisos para la consecución de sus fines.

3º Gestionar cerca de las autoridades administrativas correspondientes la conservación y mejora de las vías de comunicación, carreteras, caminos vecinales, o sendas que den acceso a los distintos puntos que hayan de ser visitados por los excursionistas.

4º Construir según lo exigan [sic] *las necesidades y lo permita la situación económica de la Sociedad, casas-refugios o albergues para socios y excursionistas, en las condiciones que se crean más convenientes; y hacer en los lugares oportunos las indicaciones o señales que se estimen necesarios o útiles, determinando la proximidad y dirección de refugios, fuentes o arroyos, caminos, sus cruces o empalmes, pueblo o pueblos más cercanos, orientación, altitud, etc.*

5º Solicitar de las diversas Sociedades explotadoras de minas en los Picos de Europa, autorización para poder utilizar como albergues o refugios los casetones que aquellas allí poseen, en las condiciones que para el caso se acuerden.

6º Ejercer una discreta y eficaz acción cerca de fondistas, industriales, comerciantes, guías y dueños de coches y caballos, para que presten sus respectivos servicios en las mejores condiciones posibles para el forastero.

7º Ponerse en relación con el Club Alpino Español y unirse o fusionarse con este en la forma y con las condiciones que se crean precisas por ambas Sociedades.

8º Auxiliar el fomento y desarrollo de los exports [sic] *de nieve y de hielo.*

9º Formar una biblioteca y colección especial".

Al poco de su constitución, la Sociedad contaba con treinta socios de número y otros diez socios-guías. De estos últimos, que se caracterizaban por poseer grandes conocimientos del terreno, cuatro eran de Potes y el resto de Tresviso. Entre los socios de número destacaba la presencia de lebaniegos residentes en Madrid, Sevilla, "El Escorial de San Lorenzo", Santander, Bilbao, Llodio y Amurrio. Además, se nombró como presidente honorario a S. M. el rey Alfonso XIII, y como socios honorarios al Conde de Saint-Saud, uno de los primeros difusores en el extranjero de los Picos, y a Julián Fresnedo de la Calzada, presidente del Centro Excursionista de Santander.

Fue en cumplimiento de lo previsto en el punto 4º de su objeto social[70], por lo que la Sociedad decidió, apenas constituida, afrontar la construcción de ese albergue en Áliva. En 1914, se preveía un costo de cinco mil pesetas, que se pensaba sufragar con la emisión de acciones de veinticinco pesetas, que rentarían un interés del 5%. Los propios socios de la entidad promotora suscribieron mil pesetas en el momento de ponerla en marcha. De los datos técnicos del albergue previsto en este primer momento no tenemos noticia. Su ubicación, dentro de Áliva, estaría en Sal del Pozo o sus proximidades.

Al año siguiente, 1915, la Sociedad nombró una Comisión para que, con arreglo a lo recaudado, se procediera a la ejecución del albergue. Dicha Comisión quedó constituida por el ingeniero de minas Manuel Palacios y por los socios vecinos de Espinama, Lino González y Vicente Celis. Lo recaudado hasta entonces no era sino quinientas sesenta y cinco pesetas, y no las mil que, según se había informado, habían suscrito los socios. Con intención de incrementar esta cantidad, la Sociedad Picos de Europa prosiguió con la suscripción, obteniendo en 1916 otras seiscientas quince pesetas. Sin embargo, "*a excepción de una media docena de personas, nadie ha dado dinero para él (y eso que no eran más que 6.000 pesetas con 5 por 100 de interés y amortización del capital en pocos años, y en bonos de 25 pesetas)*[71]", se lamentaban en 1917.

Pese a todo, al comenzar 1917, la Comisión nombrada informaba de que ya se había adquirido la cal necesaria para la construcción del refugio, cal que tenían depositada temporalmente en el local de la Real

70 Este punto, curiosamente, no difiere mucho de lo que es en 2016 uno de los principales objetos de la sociedad de promoción del Año Jubilar Lebaniego, lo que demuestra lo avanzada para la época que era la Sociedad Picos de Europa.

71 La Voz de Liébana, 14/4/1917. Vemos que las 5.000 pesetas de que se había hablado suben ya a 6.000.

Compañía Asturiana, en Áliva; y por la Sociedad "*se acordó contratar en Espinama la madera y la piedra necesaria para ver si es posible dar comienzo a la construcción del albergue en la próxima primavera*" (la de ese año de 1917)[72]. Sin embargo, estos deseos no se cumplieron y pasó el año 1917 sin que comenzara la obra y lo mismo sucedió en los siguientes.

Después de unos años de "*vida lánguida*", como reconoce en su junta del 7 de marzo de 1920, la Sociedad Picos de Europa, presidida entonces por Manuel Palacios, intenta revitalizarse buscando un local más céntrico en Potes[73], que inaugura poco después. En el verano de ese mismo año, recibe una subvención de 2.000 pesetas "*para construcción de albergues y arreglo de veredas*", concedida por la Comisaría Regia de Turismo poco antes de la estancia del rey Alfonso XIII en Áliva para cazar. En la junta de la Sociedad celebrada el 19 de septiembre se acuerda destinar la subvención al proyectado refugio en Áliva, demostrando que sigue siendo su gran objetivo. Además, en lo que al refugio concierne:

"Se dió cuenta de que por iniciativa del socio don Celestino Arenal secundado por don Antonio P. Soria, se había iniciado en Bilbao una suscripción para ayudar a la Sociedad a la construcción del refugio. A dicha suscripción ha contribuido el señor Arenal con 500 pesetas, siendo las cuotas suscritas por los demás de a 100 pesetas, y habiéndose suscrito hasta hora unas 5.000 pesetas.

Se acordó dar las gracias al socio don Celestino Arenal.

Se procedió luego a nombrar una Comisión que se encargue de la construcción del albergue, designándose al efecto a los socios don Antonio P. Soria, don Manuel Palacios, don Florencio Castelao, don Manuel Bustamante, don Lino González y don Jerónimo Prieto; habiéndose acordado que el sitio de emplazamiento del albergue sea el denominado Vallejan.

Se acuerda también que al redactarse el reglamento del albergue se consigne en él, el derecho de preferencia a ocuparle durante diez días a cuantos hayan contribuido a su construcción con donativos de 100 pesetas.

Designar una Comisión compuesta de don Mariano Morales, don José Antonio Quijano, don Luis Bustamante y don Carlos Pombo, para recaudar por suscripción en Santander fondos para la construcción del albergue"[74].

72 La Voz de Liébana, 3/2/1917.

73 La Voz de Liébana, 31/3/1920.

74 La Voz de Liébana, 30/9/1920.

Por tanto, la subvención recibida y la actuación de "los bilbaínos" parecen dar impulso al refugio. Según concreta La Voz de Liébana[75], que estimula a los lebaniegos a seguir el ejemplo, el promotor de la suscripción en Bilbao era Antonio P. Sasía (no "Soria" como figuraba en el acta de la Sociedad Picos de Europa), que era director gerente del Banco Urquijo Vascongado. En la circular difundida para conseguir aportaciones, tras destacarse las bellezas de los Picos ya descubiertas por muchos bilbaínos, se añadía, entre otras cosas:

"*No hay donde guarecerse, pero hay un proyecto del Real Club de los Picos de Europa, de Potes, que cuenta con una subvención del Estado y que espera el auxilio de unos cuantos entusiastas dispuestos a completar la cantidad necesaria para construir un refugio de alpinistas.*

Seis docenas de amigos, que aportemos cien pesetas cada uno, harán realizable la empresa.

Cien pesetas; lo que cuesta el paraguas que se pierde en el tranvía o en el teatro, o que desaparece del perchero. Y el paraguas nada puede contra la furia de la lluvia y la ventisca en aquellas alturas. En cambio, por cien pesetas tendreis derecho a disfrutar diez noches de sólido albergue, blando lecho, amor de lumbre y cuantos balones de oxígeno aspiren vuestros fatigados pulmones. Es de balde.

No sabemos si a esas participaciones llamarlas acciones, obligaciones o bonos. Por lo pronto son abonos para pernoctar diez veces gratuitamente".

Con los fondos recibidos, por una u otra vía, comienza la construcción del refugio en el verano de 1921 en el sitio de Cueto del Toro, anunciándose que se esperaba que estuviera finalizado para el otoño[76].

Por aquellos días la Sociedad Picos de Europa recibía, además, otra subvención, esta vez de mil pesetas, de la Comisaría Regia del Turismo si bien "*con destino al arreglo de veredas*". Su destino debió de ser el "*rompimiento de los neveros en la senda que conduce a Peña Vieja. Reparación de la senda que conduce desde Aliva a Andara y desde Andara al Pico de San Carlos en los Picos de Europa*"[77].

75 Número del 31/10/1920.

76 La Voz de Liébana, 15/7/1921.

77 Figura entre las realizaciones llevadas a cabo por el Marqués de la Vega Inclán, Comisario Regio de Turismo entre 1911 y 1928, la concesión de "auxilio" a la Sociedad Picos de Europa para ese fin en enero de 1922. Ya antes, en enero de 1921 le había concedido otra ayuda para "*arreglo de caminos de montaña*". Estos datos constan en la publicación de su discurso de entrada en la Real Academia de

Las obras del refugio avanzan, si bien no tan rápidamente como preveían debido al "*encarecimiento de jornales y materiales*". Es en la junta de la R.S. Picos de Europa del verano de 1922 donde se detalla lo realizado, "*que puede darse ya por terminado*", dicen, aunque, sin embargo, aún faltaban partes importantes:

"El edificio construido mide cuarenta y ocho pies de frente por veintiseis de fondo, y consta de planta baja y piso en alto. El bajo se destinará a cuadra, leñera y dormitorio para los guías, y el alto, a cocina, comedor y dormitorio para ocho camas. En las obras ejecutadas hasta ahora se han invertido unas diez mil pesetas, hallándose ya colocada la armadura de la techumbre, habiéndose reunido mediante un empréstito sin interés, cubierto rápidamente por los socios, la cantidad de cinco mil pesetas, en que se calcula el costo de cubrir el edificio de tabla machiembrada y ruberoide, obras que se ejecutarán antes del invierno, y la construcción de puertas y ventanas que se hará en la primavera, esperándose que para el próximo verano se halle el refugio en condiciones de poder utilizarse"[78].

Desde La Voz de Liébana, se valora muy positivamente el refugio construido destacando que los "*turistas que deseaban realizar sus excursiones con algún detenimiento, tenían que luchar hasta ahora con la dificultad de no contar con un albergue o refugio donde pasar la noche, o donde guarecerse, si en aquellas alturas les sorprendía el mal tiempo; pues si bien en verano contando con la nunca desmentida hospitalidad de los encargados de las cantinas de Lloroza y Aliva, de las Compañías mineras "La Providencia" y "Real Asturiana", podía encontrarse un albergue provisional, ni siempre podía encontrarse para todos los que en un momento dado lo solicitaran, ni podía contarse con él después de terminada la campaña de los trabajos en las minas y los turistas se veían en la alternativa o de ir provistos de tiendas de campaña, lo que constituye una impedimenta enojosa para el excursionista, o tener que descender a Espinama, para volver al día siguiente a desandar lo andado, con la consiguiente pérdida de tiempo y de energías. El refugio viene a solucionar estas dificultades, y una vez que los turistas tengan convencimiento de su existencia ha de contribuir a que se intensifique el excursionismo en los Picos de Europa*".

la Historia: "Guía del viaje a Santiago (Libro V del Códice Calixtino)", Madrid, 1927.

78 La Voz de Liébana, 30/10/1922.

No obstante, se lanzaron las campanas al vuelo demasiado pronto porque al verano siguiente, el de 1923, el refugio seguía sin terminarse. La Sociedad Picos de Europa parece que prioriza el cambio de su sede en Potes, que pasa a un local situado en la Plaza, en el que realiza obras e instala nuevo decorado, desde el que poder recibir e informar a los visitantes que lleguen a Potes[79].

Tampoco en 1924 se acaba, como deja constancia el Conde de Saint-Saud, que, en su última visita a Picos, encuentra el 11 de julio "*un chalet-refugio en construcción*"[80]. "*Es una verdadera pena que el refugio en construcción no se termine*", se lamentan en La Voz de Liébana[81], que ven cómo se desperdicia la oportunidad de atraer más turistas y de dar un servicio a los que van. Desde el periódico comarcal, gran promotor del turismo desde su fundación en 1904, no pueden por menos que insistir sobre el tema el año siguiente, tras pasar otro verano sin ser finalizado:

"*La Sociedad "Picos de Europa" tiene sin terminar el refugio que empezó a construir hace unos años. Ya sabemos que no cuenta con sobrados recursos, pero estando hecho lo más, bien merecía hacer un esfuerzo para ver de terminar el albergue, que es base necesaria para que el turismo en los Picos de Europa adquiera el desarrollo y la importancia que debe tener*"[82].

De nada vale el llamamiento, y es que la Sociedad está años sin dar señales de vida y, por supuesto, sin terminar el refugio[83]. Hay que esperar a octubre de 1927 para que se produzcan novedades que vienen de la visita, en primer lugar, de Mateo Escagedo, párroco de Santillana del Mar y colaborador del Conde Güell en la campaña puesta en marcha para atraer turismo a "La Montaña" (nombre con que se conocía entonces a Cantabria), y, poco después, del propio Escagedo con el Marqués de Lamadrid y el Barón de Satrústegui, visitando Espinama y Áliva, donde, entre otras cosas, vieron el "*emplazamiento y estado actual del refugio o albergue de la Sociedad "Picos de Europa" en Aliva,*

79 La Voz de Liébana, 15/4/1923.

80 Conde de Saint-Saud, op. cit., p.214.

81 La Voz de Liébana, 15/9/1924.

82 La Voz de Liébana, 30/9/1925.

83 La Voz de Liébana, 15/8/1927.

y estudio y presupuesto para las obras de su distribución interior" y se mostraron dispuestos a terminarlo para el siguiente verano "*habilitándole y amueblándole para 10 o 12 camas*"[84].

En esta ocasión sí que el anuncio tendría consecuencias efectivas si bien no con la rapidez indicada, pero ello, probablemente, se debió a hechos imprevistos y es que en abril de 1928, en sustitución de la Comisaría Regia de Turismo se constituyó en España el Patronato Nacional de Turismo, dotado de mayores medios que aquélla. Siguiendo la línea iniciada por la desaparecida Comisaría, "*El Comité Directivo y Ejecutivo del Patronato estimó conveniente que la Junta de Paradores y Hosterías del Reino creara en aquellas zonas de especial interés turístico, pero donde la iniciativa privada no se aventuraba, una oferta hotelera pública caracterizada por precios ajustados, servicios de calidad e instalaciones confortables, que facilitara el incremento de viajes turísticos a nuestro país y que, asimismo, sirviera como modelo para la hotelería privada nacional*"[85].

El hombre fuerte del Patronato era el Conde Güell, aunque inicialmente no ostentara la presidencia[86]. En mayo se constituye ya el Patronato en la provincia de Santander y se habla de su necesaria colaboración, en Liébana, con la Real Sociedad Picos de Europa[87] y comienza a hablarse de la carretera a los Picos de Europa. Además, llevando a la práctica lo acordado, se piensa en Áliva como uno de los lugares donde instalar un establecimiento especialmente orientado a los amantes de la naturaleza.

Pronto, en noviembre de aquel año[88], el Conde Güell, "*recientemente nombrado presidente del Patronato Nacional de Turismo*", visita Espinama y Fuente Dé y el verano siguiente, tras la visita realizada el 2 de julio por el Delegado del Patronato de Turismo, Miguel Quijano de la Colina, con el Marqués de Casa Mena, el arquitecto Ramón Lavín del

84 La Voz de Liébana, 31/10/1927.

85 Pellejero Martínez, Carmelo, "La red de establecimientos turísticos del Estado en la España autárquica (1939-1959)", 2013, disponible en https://www.researchgate.net/publication/286921848 (consultado el 30/6/2016), p. 181.

86 El primer presidente fue el Duque de Santa Elena. El Conde Güell, al parecer amigo personal del general Primo de Rivera, pasó a ostentar la presidencia en noviembre de 1928. El Conde, que tenía también el título de III Marqués de Comillas, tenía intereses en Cantabria.

87 El Diario Montañés, 24/5/1928.

88 La Voz de Liébana, 15/11/1928.

Noval y José Agüeros, acompañados del abogado José Mª Bulnes (director también de La Voz de Liébana) y de otras autoridades de Camaleño, el Patronato se hizo cargo del refugio inconcluso de la Sociedad Picos de Europa. Fue en su junta general del 15 de julio de 1929 cuando la Sociedad acordó la cesión, según se recoge en el acta de la misma:

"*El Sr. Presidente D. Manuel Palacios, dió cuenta de que el objeto de la reunión era acordar acerca de la cesión del albergue que la Sociedad tiene construído pero sin terminar en Aliva, al Patronato Nacional de Turismo, para que esta* [sic] *pueda utilizarle bien para albergue, bien para dependencias del que el Patronato se propone construir. Hizo historia de la forma en que se ha construído el albergue, primero con suscripciones y donativos de los socios y de personas ajenas a la Sociedad, y con alguna subvención que concedió la Comisaría Regia de Turismo, luego con el importe de unos bonos que concedían a sus suscriptores el derecho a pernoctar gratuitamente en el albergue durante diez noches, y últimamente con un empréstito de 2.900 pesetas que se invirtieron en cerrar y poner techo a lo construído para ponerlo a cubierto de la intemperie. Que faltando aún todas las obras de distribución y arreglo interior del albergue para poner a este en condiciones de prestar servicio, cuyas obras representa una importante cantidad de la que la Sociedad no dispone, somete a la deliberación de la Sociedad la conveniencia de la cesión del albergue en su estado actual al Patronato Nacional de Turismo.*

Después de detenida deliberación en la que tuvieron parte varios Sres. socios, estando todos conformes en la conveniencia de la cesión al Patronato del albergue en su estado actual, como única solución para que el albergue pueda empezar a prestar al turismo el servicio para el que fué construído, y por unanimidad se acordó ceder al Patronato Nacional de Turismo, el albergue construído por la Sociedad Picos de Europa, en el estado en que se encuentra con las solas condiciones de que el Patronato respete el derecho que la Sociedad había reconocido a favor de sus suscriptores de bonos, y que abone a la Sociedad Picos de Europa la cantidad de 2.900 pesetas que este tomó a préstamo y se halla adeudando, para cerrar y cubrir el albergue"[89].

Rápidamente se informa de que por el Patronato "*se ha comenzado a construir en el puerto de Aliva un refugio de alta montaña, situado en las*

89 La Voz de Liébana, 31/7/1929.

Obras del Refugio en 1929. Tomada de la película del P.N.T.

inmediaciones del que estaba edificando la Sociedad Picos de Europa, de Potes (Santander). El albergue nuevo quizá esté terminado para el próximo octubre, y el Patronato de Turismo ha comprado a la sociedad Picos de Europa su refugio en construcción, el que piensa utilizar para dependencias del nuevo"[90]. Era octubre de 1929.

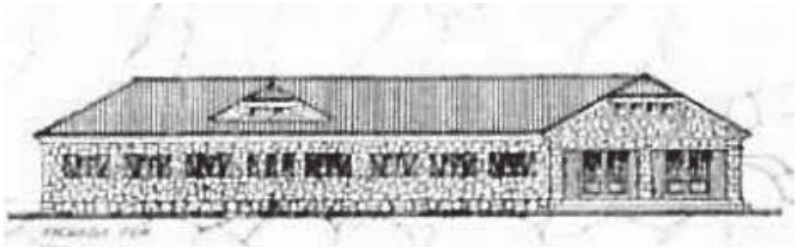
"Por fin veremos casi completo el plan inicial que trazáramos en el año 1900 y la campaña tan grande que hicieron selectas plumas montañesas de 1907 a 1908 hacia el desarrollo del turismo y alpinismo o montañismo de la provincia y especialmente hacia la región de Liébana y los Picos de Europa.

Y ciñéndonos a nuestro noble y desinteresado regionalismo de Picos de Europa, diremos sencillamente y sin ningún género de dudas que la elección del Patronato Nacional de Turismo de la provincia de Santander ha estado acertadísimo en el emplazamiento y construcción del albergue en los puertos de Áliva, en el punto más culminante de estos, resguardado por las peñas de Juan Toribio, frente a él Peña Vieja, a 1 Km. del chalet Real, a unas 2 horas escasas de Espinama que tiene carretera y donde ya hay desde hace tiempo, la Hospedería de Vicente Celis"[91].

90 El Sol, 27/10/1929.

91 El Diario Montañés, 19/9/1930.

Quien esto escribía era Manuel Bustamante, comerciante de Potes que fue fundador y secretario de la Sociedad Picos de Europa y fuente de información y de ayuda al que acudían muchos montañeros y visitantes de Picos en los últimos años del siglo XIX y primeros del XX, Conde de Saint Saud incluido.



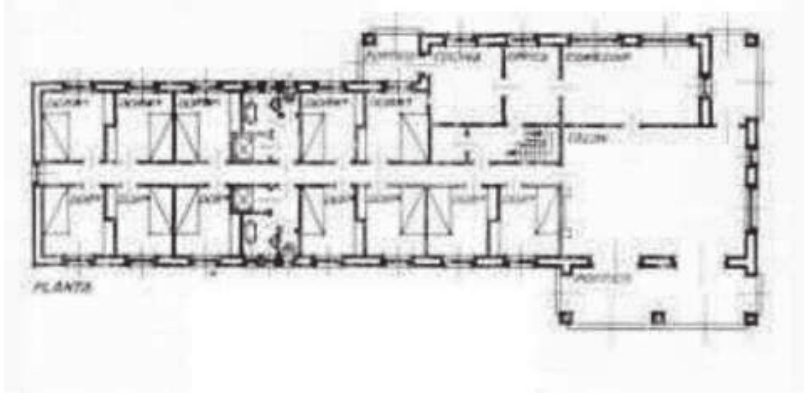
Alzado del nuevo Refugio, por Lavín del Noval

De la importancia que daba el Patronato Nacional de Turismo a esta actuación en Áliva es buena prueba el hecho de que en la película de promoción turística de la provincia de Santander rodada aquel mismo año 1929 se incluyeran ya imágenes de la construcción del Refugio, como se aprecia en la captura de la misma que acompañamos.

Respecto al nuevo albergue "*el proyecto y las obras se encomendaron al arquitecto municipal de Santander, Valentín Ramón Lavín del Noval*[92]*, que proyectó un edificio de doce habitaciones (veinticuatro plazas), comedor, salón, habitaciones para el servicio y demás dependencias, dispuestas únicamente en una planta baja y cuyo acceso se forzaba en uno de sus hastiales, debido a la escarpadura del terreno donde se asentaba. En Áliva, se hizo uso de materiales y técnicas de construcción nuevos que, combinados con los tradicionales, constituían una curiosa mezcla de carácter funcional: la mampostería de los muros de carga, frente a la cubierta de uralita; la estructura de madera de la cubierta frente a su asiento en una losa de hormigón que hacía de cargadero para los huecos, o las chimeneas, cuyo aspecto exterior de fábrica de ladrillo escondía una estructura de chapa de hierro en su interior. Su inauguración tuvo lugar el 20 de julio de 1930*"[93].

92 Lavín del Noval, Valentín Ramón, "Refugio-hotel en el puerto de Áliva. Picos de Europa", 1930, al que pertenecen las imágenes siguientes, recogido en Rodríguez Pérez, María José "La rehabilitación de construcciones militares para uso hotelero: la Red de Paradores de Turismo (1928-2012)", p. 138.

93 Rodríguez Pérez, María José. "La red de alojamientos turísticos del Estado. Génesis y desarrollo (1928-1940)", p. 234.



Planta del nuevo Refugio. Lavín del Noval

Esta vez sí que se cumplen, pues, las previsiones y así aparece en la prensa del momento en la que se anunciaba la apertura al público del Refugio, del que se dice que "*tiene capacidad de alojamiento suficiente para recibir 24 excursionistas que se distribuyen en 12 habitaciones de dos lechos cada una. Está dotado de los servicios de duchas, agua corriente, fría y caliente, calefacción, luz eléctrica, etc. Esmerada cocina y elegante salón y comedor de estilo montañés*"[94].

Otros detalles. Las instalaciones contaban con "*baño y aseo diferenciado para hombres y mujeres* [que] *estaba fuera de las habitaciones en el punto medio del pasillo*". Las habitaciones del servicio estaban en el bajo cubierta y en "*el salón de clientes se disponía una chimenea de gran campana, que se construía «(...) de chapa de hierro, con ángulos y zunchos de refuerzo, y van embutidas en fábrica de ladrillo de modo que pueden ser desmontadas durante los grandes temporales con sólo soltar sus vientos de amarre*»"[95].

Sin embargo, la apertura es recibida con críticas por parte de uno de los mayores promotores de las bellezas y del turismo en Liébana y en los Picos de Europa, Diego Quiroga, Marqués de Santa María del Villar, que cuestiona, por un lado, que se haya priorizado esa instalación, inaccesible por carretera, sobre otras que él consideraba más urgentes, como el establecimiento de teléfono y garajes o la mejora de fondas en Espinama, y, por otro, que se optara por el "*sistema de camas en literas, una encima de otra, cual si fuera un refugio instalado donde el terreno no permitiera más espacio o fuese un transportable casetón estilo ferrocarril*"[96].

94 El Orzán (periódico de La Coruña), 24/10/1930.

95 Rodríguez Pérez, Mª José, op. cit., p. 205. En el entrecomillado cita a Lavín, el arquitecto.

Interior del Refugio. Fotos de Lavín del Noval

También desde la revista del Club Alpino "Peñalara" se emitieron algunas críticas en otro sentido: "*Creemos que más que un refugio para alpinistas se ha hecho un hotel para los turistas que van a asomarse al "Cable" de Lloroza*"[97]. Críticas del mismo tenor, se escucharían unas cuantas décadas después con motivo de alguna de las reformas a las que, como veremos, fue sometido.

En cualquier caso, el Refugio de Áliva estaba, por fin, en servicio y en los años siguientes se publicita en diferentes medios de toda España lo que nos permite saber que en 1931 el precio de "*la pensión completa es de 25 pesetas. Para los montañistas y deportistas el refugio provee de guías, espoliques y caballos*"[98]; que en 1933 se mantenía el precio de la pensión completa pero se daban más detalles: se cobraba 5 pesetas por día la habitación sin pensión, 2 pesetas por el desayuno y 9 por la comida y por la cena. Además, en este año de 1933 ya se había habilitado la posibilidad de alojarse en "la Dependencia" (el albergue procedente de la Sociedad Picos de Europa), siendo en ella los precios

96 Heraldo deportivo, 15/11/1930.

97 "Peñalara", septiembre de 1930, p. 248.

98 Heraldo de Madrid, 20/2/1931.

El Refugio de Áliva en 1930

más baratos ya que la pensión completa ascendía a 12 pesetas por día; el desayuno, a 1,50 y la comida y la cena, a 5,25 pesetas. La oferta se completaba con otros servicios como la posibilidad de tener garaje en Espinama (de 1 a 2 pesetas por coche y día), la de contratar un guía (de 8 a 10 pesetas por día), un caballo con buen atalaje (10 pesetas el día completo; 5, medio día) o un burro con albarda para transportar equipajes o mochilas (5 y 3 pesetas, día completo o medio). En estos últimos casos, la estancia de caballerías en las cuadras de la Dependencia tenía un coste de 1,50 pesetas por día y cabeza.

Anuncio en ABC

Otro de los datos proporcionados por estos anuncios publicados en forma de noticias (con alguna excepción, como el de ABC del 9 de noviembre de 1930 que acompañamos) es el del periodo de apertura que en el citado año de 1933 era del uno de junio

El Refugio en 1933. Foto de Indalecio Ojanguren

hasta el 15 de octubre, si bien se dejaba abierta la posibilidad de abrir el resto del año "*avisando con dos días de antelación, como minimum, por un día, para un grupo no inferior a 8 personas sin recargo en los precios de las tarifas. Si el grupo es menor de 8 personas, se pagará un recargo diario total de 25 pesetas por todo el grupo*"[99]. Completaban la información de los referidos anuncios, datos acerca de cómo llegar y de posibles excursiones a realizar por la zona, datos incluidos también en un primer folleto turístico.

Al año siguiente, en 1934, se mantenía el precio de la pensión completa pero los de "almuerzo y comida" habían bajado a 4,50 pesetas.[100]

99 La Mañana, 26/4/1933.

100 Córdoba automovilística, 1/8/1934.

En reportajes de revistas de la época dedicados a la entonces provincia de Santander, se llega a decir que el "*ápice turístico está en los famosos "Picos de Europa". El refugio de Aliva, del P.N.T., presta un albergue rústico y confortable al viajero, absorto ante el ciclópeo paisaje*"[101]. En otros reportajes, hablando de los Picos de Europa, se dice:

"*Añadamos que no todas las excursiones a los Picos requieren condiciones de montañero. Desde Santander, por ejemplo, se puede ir con toda comodidad y sin ningún riesgo para el viajero a los puertos de Aliva o a Lloroza, desde donde el turista puede gozar de un grandioso panorama y formarse una idea de aquel majestuoso macizo. Para hacer estas excursiones es preciso pernoctar en Potes o Espinama, o, mejor aun, en el albergue de Aliva, a fin de emprender la ascensión de madrugada. Bajo los auspicios del Patronato Nacional de Turismo una empresa realiza viajes semanales. La Sociedad "Picos de Europa", domiciliada en Potes, y la Oficina de Información del Patronato Nacional de Turismo en Santander, facilitan todos los informes que se deseen sobre estas excursiones. El refugio de Aliva está abierto desde 1 de junio a 15 de octubre; el resto del año, a petición de los turistas*"[102].

Vemos, pues, que, al menos en el verano de 1935, se organizaban viajes semanales desde Santander hasta Áliva. No es de extrañar, por ello, que el refugio tuviera bastante éxito ya que, por ejemplo, unos montañeros que relatan su viaje, probablemente realizado el verano anterior, en la revista "Algo" del 4 de mayo de 1935, indican que, al acabar la jornada y ante la imposibilidad de pasar la noche en la tienda de campaña por la fuerte humedad, "*hemos de dirigirnos al refugio y, como ya está lleno, tenemos que alojarnos en el pabellón del servicio que hay a pocos pasos de él*". Tras indicar que el refugio es muy cómodo y antes de decir que la estancia es un poco cara, el relato proporciona otro dato interesante: "*Está bajo el cuidado y regencia de don Vicente Celis, a quien hay que avisar anticipadamente en caso de querer habitaciones, pero también las da aunque no se hayan pedido si hay sitio suficiente*".

Y es que el Refugio de Áliva se explotaba, por estos sus primeros años, mediante el sistema de arrendamiento de establecimiento[103], que también sería utilizado tras la Guerra Civil.

101 Revista Española de Turismo, julio-agosto 1933, p. 30.

102 La Época, 24/7/1935.

103 Rodríguez Pérez, Mª José, "La rehabilitación de construcciones militares para uso hotelero: la red de Paradores de Turismo (1928-2012)", Madrid, 2013, p. 78. Cita a Ana Moreno Garrido.

Vicente Celis, el arrendatario, tenía una amplia experiencia en la gestión de establecimientos de huéspedes pues casi treinta años antes había sido el promotor de una fonda en Espinama en otra de las muestras del inicio del turismo en la zona que vemos a continuación.

4.- LA FONDA DE ESPINAMA

La inexistencia de fondas en Espinama, Potes y otros lugares era lamentada por La Voz de Liébana, cuando se volcaba con los beneficios que el turismo podía reportar a Liébana. Quizás oyendo tales clamores y viendo favorables perspectivas, Vicente Celis se decidió a establecer una en Espinama. La primera noticia que de ella tenemos es de 1911 y la califica positivamente. Se trata concretamente de la referencia que a ella hacen los señores Alvarado y Albo: "*Después de cenar espléndidamente en la fonda de D. Vicente Celis; fonda que los viajeros quisieran encontrar en algunas capitales de provincia, y de dormir en buena cama...*"[104] La catalogan, por tanto, de extraordinaria y apuntan que ya les gustaría a muchas ciudades tenerla allí.

No era ésta, sin embargo, la primera posada existente en Espinama. A finales del siglo XIX, en 1891 en concreto, el Conde de Saint-Saud cuenta que "*Espinama nos depara una comida y un alojamiento aceptables*", aunque, eso sí, "*conviene ser de buena estatura para sentarse a la mesa, ya que ésta llega casi hasta la barbilla de hombres de talla media.*

104 Alvarado Albo, Juan y Ventura, op. cit., p. 9.

Por el contrario, conviene ser bajito para poder dormir, pues las camas tienen el tamaño de cunas grandes. Estos detalles aparte, no podemos por menos que guardar un buen recuerdo de la noche pasada en este pueblo"[105].

No sólo eso. Cuando vuelve al año siguiente, da cuenta de la confusión que se produjo en Espinama ya que la comida "*se había comprometido con un posadero que no tenía ganas de hacerlo, mientras que al otro le ocurría lo contrario*"[106]. Todo se arregló finalmente, pero ahí queda el detalle de la existencia de dos posadas en Espinama en 1892, que, en cualquier caso, una década larga después debían de haber desaparecido, o de estar en pésimas condiciones ya que, como decimos, el periódico comarcal La Voz de Liébana lamentaba la inexistencia de fondas.

Por ello, la instalación de una por Vicente Celis Calvo, en edificios nuevos además, fue muy bien acogida. Aparte de los señores Alvarado y Albo lo confirman otras menciones. Así, en 1912, se escribe: "*En Espinama encontrarán los escursionistas* [sic], *con la mayor sorpresa, un hospedaje como no pudieran soñar, en casa de nuestro amigo don Vicente Celis, donde nada podrán echar de menos aun los más exigentes, ni en la mesa, ni en el servicio ni en el trato*"[107].

Y en 1913, al pasar por Espinama, en el recorrido de Áliva a Potes de la ya citada guía "Liébana y los Picos de Europa":

"Pocos pasos más allá encontrais dos casitas blancas y nuevas, una a la izquierda y otra a la derecha del camino. Son las últimas del pueblo.

Echad pié a tierra y pedid hospedaje, y no será pequeña vuestra sorpresa al encontrarle como no habiais podido soñarle a 1.000 metros de altura, al pié mismo de los Picos de Europa. La fonda de don Vicente Celis os ofrecerá una mesa bien provista y bien servida y unas habitaciones limpias y bien amuebladas"[108].

Aunque quizás el autor exagere un poco, por aquello de contentar al anunciante (la Fonda se anunciaba en la Guía), lo que está claro, y contrastado por otras fuentes, es que la Fonda, al menos en aquellos sus primeros años de vida, prestaba un servicio de calidad para la época.

105 Conde de Saint-Saud, op. cit., p. 39.

106 Ib., p. 89.

107 La Voz de Liébana, 24/6/1912.

108 "Liébana y los Picos de Europa", p. 137.

En la misma línea positiva la describen Pidal y Zabala:

"Se encuentra en este pueblo un excelente y cómodo hospedaje: la fonda de Vicente de Celis os ofrecerá una mesa bien provista y bien servida y unas habitaciones limpias y bien amuebladas"[109].

Sin embargo, unos años después, en 1927, un inglés, Edgar Allison Peers, se muestra decepcionado por la Fonda que -dice- no es más que "*una posada limpia pero primitiva, bastante menos aceptable en conjunto que la de Potes y totalmente desprovista de confort*"[110]. O el inglés era muy exigente o no valoró bien dónde estaba (lejos de la "civilización") o la calidad de la Fonda había realmente desmerecido.

Esta fonda de Espinama constituyó, pues, durante muchos años, el único alojamiento especializado situado en las cercanías de los Picos, sirviendo de base a muchos montañeros y excursionistas.

109 Pidal, Pedro y F. Zabala, José, op. cit., p. 112.

110 Peers, Edgar Allison, "Santander", Ediciones Tantín, 2008, p. 154.

5.- LOS ACCESOS

Vemos, pues, como en las primeras décadas del siglo XX la zona de Espinama y Áliva va dotándose de unas primeras infraestructuras turísticas. Sin embargo, para su éxito era necesario que contaran con buenas vías de comunicación. El punto de partida no podía ser peor. Al comenzar el siglo, la carretera (en su significado literal, camino de carros o carretas) terminaba en el pueblo de Camaleño. Desde este pueblo hasta Espinama tan sólo existía un camino que "*no merece tal nombre, pues es un verdadero barranco, en el que en épocas de lluvias los carros se hunden hasta el cubo y que, unas veces por la nieve, otras por los hielos y otras por el barro, se encuentra intransitable durante la mayor parte de los días de invierno, en absoluto para el tránsito rodado, y poco menos para la circulación a caballo o a pie*"[111].

Como contraste, la situación del mismo mejoraba notablemente en verano, si las condiciones meteorológicas acompañaban, hasta el punto que los citados señores Alvarado y Albo, que realizaban un estudio sobre los quesos de la zona, lo catalogaban de "*magnífico*"[112].

111 La Voz de Liébana, 17/4/1911.

112 Alvarado Albo, Juan y Ventura, op. cit., p. 9.

La consecución de una carretera hasta Espinama se va a convertir en objetivo principal de los lebaniegos de la época. De hecho, la carretera entraba en los planes de los gobiernos del momento, aunque no se plasmaba en la realidad.

Ya en 1905 se dice en La Voz de Liébana que "*Espinama, con motivo de los Picos, constituye una granja veraniega que, con carretera, sería de importancia*"[113] y se pide a los alcaldes que, ya que la Diputación Provincial no se ocupa de la misma, se dirijan a los "Padres de la Patria" para su consecución. Tres años después se insiste en que la carretera de Remoña (así llamada porque, según los planes previstos, debería llegar hasta Santa Marina de Valdeón, en la provincia de León, a través del puerto de Remoña) pase de la categoría de las "*parlamentarias*" a las reales[114]. Quizás por estas presiones, la Junta Provincial de Caminos Vecinales aprueba, poco después, entre otros, la realización del de Los Llanos a Remoña[115].

Sin embargo, el tiempo transcurre y la carretera no se materializa. La emigración de aquellos pueblos aumenta de un modo alarmante. La solución que los alcaldes encuentran es la solicitud al Gobierno de la realización de una obra pública importante que dé trabajo y frene la despoblación, en concreto la carretera de Ojedo a Remoña[116].

Como sigue sin materializarse, al año siguiente, 1912, será la visita del rey Alfonso XIII (de la que nos ocuparemos más adelante) la excusa utilizada en La Voz de Liébana para pedir la carretera. Se dice que, si se hiciera, el Rey podría desplazarse desde Santander a Áliva en tan sólo cinco horas[117].

Alcaldes, diputados y demás cargos debieron aprovechar la visita real para buscar su apoyo, o el de alguna de las personalidades importantes que le acompañaban, para la carretera. Y quizás fuera por esto, el 21 de octubre de 1912, se informaba de que "*ordenada por la Dirección General de Obras Públicas la pronta terminación del trazado y estudios de la carretera de Camaleño a Santa Marina de Valdeón, trozo comprendido de Cosgaya a Espinama, se hallan en estos mencionados pueblos, los señores Pardo y Pino, ingeniero y sobrestante respectivamente de carreteras, pertenecientes a la oficina de Obras Públicas de nuestra provincia*". Se esperaba que los trabajos, propiamente dichos, comenzaran a principios del año siguiente, 1913.

113 La Voz de Liébana, 10/4/1905.
114 La Voz de Liébana, 20/3/1908.
115 La Voz de Liébana, 30/3/1908.
116 La Voz de Liébana, 13/3/1911.
117 La Voz de Liébana, 12/8/1912.

Pero transcurrió 1913 y los trabajos de la carretera no comenzaron. Hay que esperar a 1914 para que haya novedades. Tras noticias confusas en las que se decía que el Ministerio de Fomento había devuelto el proyecto a la Jefatura de Obras Públicas de Santander para un nuevo replanteo[118], se informa de la aprobación del proyecto por el Ministro, atribuyendo la misma en gran medida al Caballerizo y Montero Mayor del Rey, señor Marqués de Viana[119]. Aprobada la construcción y sin haberse siquiera subastado (cosa que pide La Voz de Liébana se haga urgentemente), comienza una polémica entre los políticos del momento, atribuyéndose el mérito de la construcción. Los liberales o "*garniquistas*", seguidores de Pablo Garnica, tratan de achacar a éste el logro. Los conservadores, por su parte, rechazan esa intervención ("si no lo consiguió los años precedentes en que era diputado, cómo lo va a haber conseguido ahora que no lo es" venían a decir) y destacan la participación de su representante en la comarca, Carande.

Se hace el replanteo de la carretera (Voz de Liébana, 14-3-1914), que queda incluida en el Plan de Obras Públicas: el primer "*trozo*", de Camaleño a Cosgaya, de 6,559 Km., se presupuesta en 217.805,41 pesetas; mientras el segundo "*trozo*", de Cosgaya a Espinama, de 6,20 km., llega a las 318.312,3 pesetas[120]. De esta manera, la carretera que, entre cosas, iba a permitir el acercamiento de los turistas, estaba un poco más cerca de hacerse realidad.

La subasta del primer "trozo" fue anunciada en el Boletín Oficial de la Provincia, con un presupuesto que variaba ligeramente del inicial: 205.630,60 pesetas[121]. Al tiempo, se informa de que el segundo "trozo" se realizaría por administración, en lugar de por subasta.

Son momentos de euforia. El rápido comienzo de las obras con-

118 Ib., 3/1/1914.
119 Ib., 10/1/1914.
120 Ib., 20/6/1914.
121 B.O.P.S., 9/10/1914, p. 3.

tribuye a ella. Se dice que la carretera estará terminada en cuatro años (14-11-1914); que Áliva, quedará a cinco horas de Santander y no a cinco de Potes como estaba hasta entonces (21-11-1914). Sin embargo, la pronta aparición de la nieve en aquel año, 1914, hace detenerse las obras del segundo "trozo" y pensar que si se prolonga mucho el temporal se tarde en reanudarlas (21-11-1914).

La construcción de ese segundo "trozo", que se realiza por administración, debe suponer algún tipo de problemas. Así, tras informarse de que la Dirección de Obras Públicas había mandado ya las 22.500 ptas. para la continuación de dicho tramo (13-2-1915), se anuncia por el señor Garnica que dicho trozo se va a sacar a subasta, de lo cual se felicita La Voz de Liébana ya que, a su entender, de ese modo la obra saldrá más barata y será más rápida (27-2-1915). Finalmente, la subasta se anuncia en abril de 1915 por un importe menor al que se había planteado inicialmente: 253.990,93 pesetas[122], quizás por minorarse las obras ya realizadas.

El adjudicatario de las obras resultará ser Anastasio Noriega. La marcha de las obras es inspeccionada por los ingenieros (19-6-1915) y prosigue, con diversos parones a los que siguen anuncios como el del 27 de mayo de 1916 que decía: "*Peones se necesitan en las obras de la carretera de Camaleño a Espinama*". Finalmente, la carretera es concluida en 1920, si bien la recepción oficial parece que no tuvo lugar hasta 1922[123].

A facilitar el acceso a Áliva y los Picos de Europa, contribuían también otras actuaciones como el establecimiento de líneas de vehículos automóviles entre Unquera y Potes, en sustitución de las diligencias, que disminuían el tiempo empleado en el trayecto. Estas líneas de automóviles se iniciaron con una cierta discontinuidad (la suspendía una empresa y, al poco, la reanudaba otra), no siendo ajeno a ello, la situación del desfiladero de La Hermida, donde, con frecuencia, como consecuencia de las lluvias y del ganado, se producían desprendimientos que provocaban cortes en la carretera y, en ocasiones, daños a algún vehículo.

Cuando existían estas líneas, en 1912, por ejemplo, el plan que solían seguir los turistas era el siguiente: salida de Santander en tren a las ocho de la mañana, llegando a Unquera hacia las once menos veinte; a las once, cogían el ómnibus que llegaba a Potes a la una o una

122 B.O.P.S., 9/4/1915, p. 2.

123 B.O.P.S., 31/7/1922, p.1.

y media; se comía y se reposaba, hasta las cuatro, aproximadamente, en que se salía en coche hasta Camaleño y a caballo hacia Espinama a donde se llegaba a eso de las ocho de la tarde; en Espinama se dormía y, quienes deseaban seguir para Áliva, al día siguiente completaban, en una hora aproximadamente, el viaje.

No todos, sin embargo, utilizaban este itinerario ya que era bastante frecuente evitar el paso por Espinama dirigiéndose por Mogrovejo a La Calvera para llegar directamente hasta Áliva. De hecho, este fue el camino seguido por el rey Alfonso XIII en su desplazamiento para participar en las cacerías que le habían preparado aquel año.

Se esperaba que, con el tiempo, se llegara en tren hasta Espinama. Así, en 1912, se preguntaban en "La Voz de Liébana": "*¿Quien duda que dentro de muy pocos años será un hecho el tranvía eléctrico entre Unquera y Potes y entre Potes y Cervera y Potes y Espinama?*". Como se ve, pecaron de optimistas.

Una vez concluida la carretera hasta Espinama, la ruta por Mogrovejo pierde importancia. ¿Cómo se llega entonces a Áliva? "*Los ricos, en auto hasta Espinama; los que no tengan auto, en tren a Unquera y en el auto de servicio (contratándole en Potes) hasta Espinama; después todos a caballo o andando. A las más altas cumbres se sube a caballo, sin el menor peligro, aunque con todas las emociones, gracias a la valentía de aquellas jaquitas y a los senderos abiertos por el director de todas las excursiones en aquella zona, el amigo de todos, el "Hombre-Pico": don Lino González. Con 100 pesetas los ricos, y con menos de 50 los pobres, ven, todos, Los Picos pagada la comida, los caballos, guía y todo. No es mucho dinero por ver una de las cosas más hermosas de España y del mundo*"[124].

Sin embargo, el transporte público entre Potes y Espinama, por lo general, dejaba bastante que desear, como muestra este ejemplo:

"*El mes pasado, oímos a un viajero forastero, que había llegado aquella misma mañana de Espinama, que el coche era tan incómodo y hacía cada momento tantas paradas, que había propuesto a los demás viajeros como solución más cómoda, hacer el viaje a pie, y así lo aceptaron todos. Pocos días antes, el automóvil que hace el servicio diario a Espinama, dejó la caja con los viajeros en la carretera, y el conductor con el chassis siguió*

124 "La Atalaya", citado en La Voz de Liébana de 30/10/1922. Lino González era miembro fundador de la Sociedad Picos de Europa y vecino de Espinama.

andando hasta que se dio cuenta de lo ocurrido, y no sucedió una catástrofe gracias a la Providencia, pero ocurrió días después, a ese mismo coche en la carretera de Pesaguero a Valdeprado"[125].

También se criticaba la dificultad que había en ocasiones para encontrar en Espinama caballos suficientes para emprender la marcha hasta Áliva. Se pretendía que todos estos problemas se fueran solucionando para prestar una mejor atención a los visitantes.

125 La Voz de Liébana, 30/9/1925. Algo parecido se escribía en 1919 del servicio entre Unquera y Potes.

6.- LOS GRANDES PROYECTOS: LA CARRETERA A ÁLIVA Y EL "ASCENSOR" DE FUENTE DÉ

Conseguida la carretera hasta Espinama, pronto los promotores del turismo en la comarca ven indispensable la construcción de una carretera que una Espinama con Áliva, donde, como hemos visto, radicaba hasta entonces el principal punto de acceso a los Picos por la presencia de las minas, con sus casetones, del llamado "chalet real" y del refugio, entonces todavía en construcción, de la Sociedad Picos de Europa. Para llevar a cabo dicha carretera se empieza a hablar de Fuente Dé como punto de paso, para reducir la pendiente. La carretera iría de Espinama a Fuente Dé, pasando por Naranco, y desde allí giraría para dirigirse a las Portillas de Áliva. Un detallado artículo publicado en el periódico santanderino "La Atalaya" defendía su construcción, junto a la de un refugio, y explicitaba, incluso, un posible modo de obtener financiación para ella. Por su interés, lo reproducimos casi en su totalidad:

"*Los Picos de Europa son, sin ninguna duda, lo más grande, lo más hermoso que podemos ofrecer a un forastero; lo que dejará en su ánimo el recuerdo más imperecedero de cuanto le podamos ofrecer a su paso por*

la Montaña: son únicos. Pero ¿podemos ofrecérselo a todos? no; muchas señoras no podrán subir, tampoco podrán hacerlo muchos enfermos, y al resto de los sanos, aunque quieran ir, nos va a ser difícil ayudarles en sus deseos, porque no sabemos por donde se va, qué tiempo y recursos necesita, casa en que va a parar y cómo y en qué forma ha de hacer la excursión.

Algunas señoras y enfermos no podrán subir, por que hay que hacerlo a caballo desde Espinama, La Hermida o Urdón; y esta jornadita, aunque no muy fuerte, es penosa, y después de estar arriba, o hay que volver en el mismo día a esos puntos a dormir, en cuyo caso no hay tiempo para subir a lo más alto de esos picos, o hay que dormir al raso, o en un casetón de los mineros si se ha contado previamente con las empresas que los tienen. Estos pueden cubrir algo de frío de la noche; pero no ofrecen comodidad, ni el descanso necesario para reparar las fuerzas perdidas y estar bien dispuesto a una nueva y mas fuerte ascensión. Tampoco hay víveres en estos casetones, y, por consiguiente, o hay que vivir con lo que se lleve en el morral, o hay que emplear otro hombre que vaya y vuelva a Espinama por la comida, lo que es muy caro y quita libertad.

Hacen falta, pues, en los Picos, dos cosas inmediatamente: subir la carretera de Espinama hasta encima del Chalet del rey; y construir un buen refugio en las inmediaciones de Peña Vieja, centro de los Picos de Europa.

Esas dos cosas son indispensables y muy fácilmente hacederas [...].

Veamos como pueden hacerse estas dos cosas. Terminada ya la carretera hasta Espinama, salvar los 1.000 metros de diferencia de nivel que hay entre este último punto y el collado de Juan Toribio, se puede hacer por otra que, arrancando del fin de aquélla, suba por la orilla izquierda del Deva, enfrente de Pido, y finca de Naranco hasta cerca de Fuente-Dé; y por el monte que de este punto va a Igüedry, entrar por Las Portillas en Aliva, para subir desde allí, corriendo aproximadamente por el mismo camino que sigue el que va a las minas. Con este trazado serviríamos el barrio de Pido, que ha quedado sin él, pasaríamos cerca de Fuente-Dé, el rincón mas bello que puede imaginarse, y ganaríamos el paso de Igüedry y Las Portillas con pendientes relativamente suaves y con una longitud de 10 o 12 kilómetros para toda la carretera. Con ella podrían los excursionistas procedentes de Santander ir a comer a los Picos y volver a dormir a Santander, sin haberse apeado del automóvil; es decir que el enfermo, el incapacitado, la señora no acostumbrada a esta clase de ejercicios podría contemplar aquellas maravillas desde su interior, faltándole solo subir a las cimas que los coronan. Y entonces, como

consecuencia obligada, vendría el refugio que nos permitiera comer bien, y descansar cómodamente. Para los otros, para los entrenados, esa carretera sería colocarlos a 800 metros de los mas altos picos, y ellos descansados y por consiguiente en condiciones de subir en los días que sus ocupaciones o sus recursos los permitan, a tres o cuatro picos más que si tuvieran que empezar la ascensión en Espinama. Para éstos, el refugio, además de evitarles pasar la noche al aire libre, con todos sus peligros, o sin verdadero descanso en el casetón de las minas, los ahorra bajar y subir todos los días a Espinama, con lo que es imposible ver los Picos sino se dispone de un mes para la excursión.

Representan, por consiguiente, estas obras comodidad, descanso, seguridad y economía de tiempo y de dinero. ¿Que esto le va a quitar sabor alpinista, encantos? no; que allí quedan senderos de las alturas, llenos de fatigas y emociones, para subir, como las cabras, los 1.600 metros que hay de Fuente-Dé a Lloroza y de éste a Peña Vieja; los 1.500 de La Hermida a Andara; los 900 de Urdón a Tresviso, etcétera. Eso para los jóvenes, para los fuertes, para los que quieren acostumbrar el cuerpo y el ánimo a la fatiga y al peligro; y para los otros el más suave, el mas cómodo, que les llevará igualmente a adivinar aquellas bellezas y a aplaudir y animar a aquellos esforzados.

¿Cómo puede y debe hacerse aquella carretera? Hecho su estudio y presupuesto -primer paso indispensable- el Ayuntamiento de Camaleño debe incluirle en el plan de caminos vecinales, y ofrecer el 50 por 100 de su importe, para tener seguridad de ser incluído y aceptado entre los primeros a realizar por el Estado (cosa en la que serán ayudados por la circunstancia de ser un camino que va a servir a una posesión puesta al servicio de S.M. al mismo tiempo que de tanto interés para la comarca. ¿De dónde va a salir ese 50 por 100?, de los bolsillos siguientes: en primer lugar de las compañías mineras que hoy pagan 55 pesetas por el arrastre de tonelada de mineral, porque los bueyes no pueden bajar en cada viaje medio metro cúbico por el camino que hoy siguen; el que por su pendiente y trazado, les cuesta en reparaciones más de lo que van a dar para esa carretera. Con ésta el arrastre bajaría mas de un 50 por 100 porque podrían hacerlo en camiones y bajando muchas veces lo que hoy bajan. Después, los vecinos, que todos resultarían beneficiados; y luego el Ayuntamiento, como Corporación, la Diputación, la Sociedad "Los Picos de Europa", todos cuantos tienen intereses o amores en esa comarca, y por último todos los montañeses amantes de la región, que

siempre los hay en este noble país y fuera de él. Entre todos, yo puedo asegurarlo, es sumamente fácil reunir las 50 o 60.000 pesetas que importaría ese 50 por 100; y el resto el Estado, con arreglo a la ley.

Después, no se construiría un refugio; luego, habría muchos refugios, porque los encantos y grandezas de aquellas alturas harían ese milagro. La Sociedad "Los Picos de Europa" tiene ya empezado uno; tenga la tranquilidad de que entonces no le faltarán recursos para terminarlo y terminarlo bien, como deben ser éstos: amplios, limpios, confortables, sin grandes lujos, pero con todas las necesidades bien atendidas para que la estancia de los excursionistas sea grata, y su descanso efectivo"[126].

Termina, acto seguido, el firmante, "Un trasmerano", que, por cierto, utiliza los mismos argumentos que, en el futuro, serán esgrimidos para defender el teleférico, pidiendo a los lebaniegos unidad y trabajo para conseguir esa carretera.

Habrían de pasar, sin embargo, varios años para que se tome en serio esa carretera. Mateo Escagedo, colaborador del Conde Güell, en la visita ya citada de septiembre de 1927, se mostró convencido de que los Picos de Europa han de ser el principal atractivo de la provincia para los extranjeros pero consideró "*elemento indispensable para que el gran turismo tenga acceso a los Picos de Europa, la construcción de la carretera de Espinama a Aliva*"[127], además del hotel en Áliva.

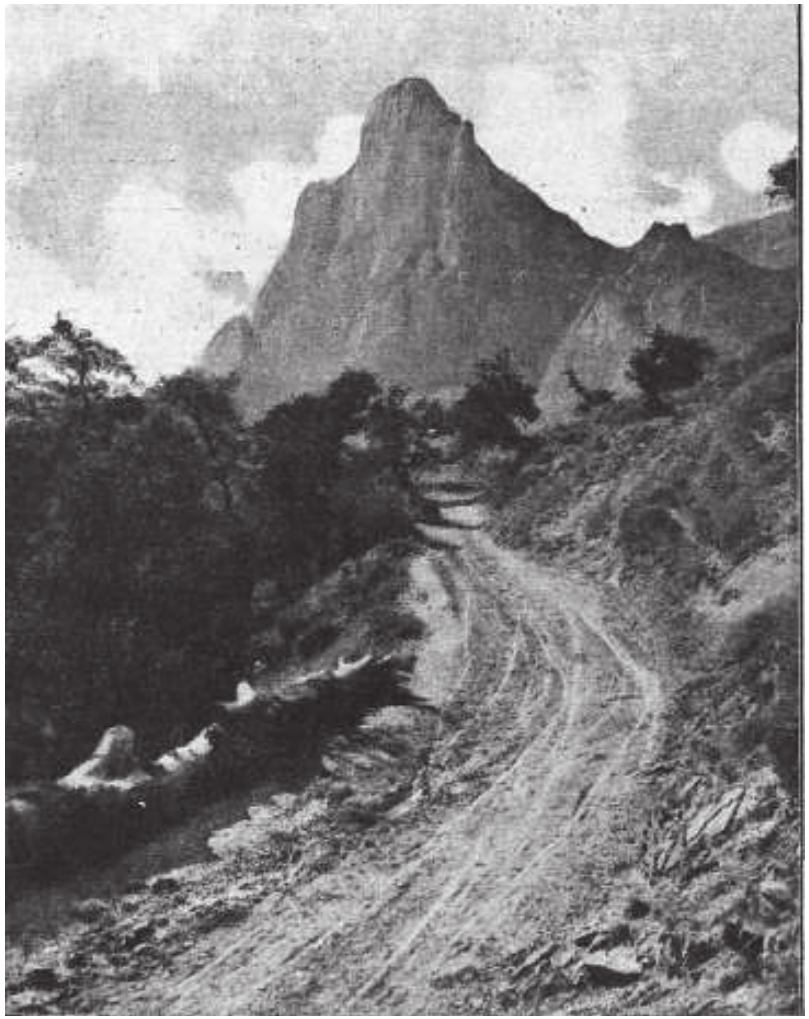
Poco después, el 9 de febrero de 1928, visitó Potes el gobernador civil de la provincia, general Saliquet, quien, en su reunión con los alcaldes de la comarca, señaló al turismo como fuente de riqueza y propuso la construcción de un hotel mediante una sociedad por acciones. Los presentes le hicieron ver la falta de recursos para ello, le comentaron la reciente visita del Conde Güell estudiando el tema y la necesidad previa de construir la carretera de Espinama a Áliva, tomando nota de ello el Gobernador[128], que en el siguiente viaje a Madrid presentó la petición sobre ella[129] que no le debió de ser rechazada ya que, inmediatamente, el 2 de abril, sin previo aviso, se desplazó hasta Espinama para tomar datos de la proyectada carretera.

126 La Atalaya, reproducido en La Voz de Liébana, 15/4/1923.

127 La Voz de Liébana, 30/9/1927.

128 La Voz de Liébana, 15/2/1928.

129 La Voz de Liébana, 31/3/1928.



Camino de Áliva. Foto de Núñez Losada

Tras reunirse con el alcalde de Camaleño, "*el señor Gobernador y sus acompañantes subieron a caballo hasta Fuente Dé, contemplando admirados aquel soberbio anfiteatro y estudiando sobre el terreno el posible trazado de la carretera, que llevada por dicho sitio sería una carretera ideal de turismo por la belleza incomparable del paisaje que había de atravesar*". De regreso, pararon en Potes en la sede de la Sociedad Picos

de Europa "*expresando el señor Saliquet lo encantados que venían de la excursión que habían realizado, y las favorables impresiones que tenía respecto a la construcción de la carretera de Espinama a Aliva*"[130].

Conseguida por Saliquet la aprobación por el Gobierno de dicha carretera, surgen voces (artículos en El Diario Montañés y en El Cantábrico) que reclaman que la carretera hasta Áliva se haga por Pembes, en lugar de por Espinama. Desde La Voz de Liébana, además de destacar lo negativo que puede resultar que en ese momento de la tramitación se cuestione el trazado, se afirma con rotundidad que "*llegando ya la carretera hasta Espinama, creemos que no cabe discutir el punto de donde ha de arrancar la proyectada carretera a los Picos de Europa: el punto obligado de arranque ha de ser Espinama*". Podría discutirse, dice, si desde este punto para llegar a las Portillas de Áliva se lleva por Fuente Dé o por los invernales de Las Pradizas en dirección a Pembes, pero, concluye, "*si el trazado se hace principalmente como carretera de turismo, es indudable que no hay discusión posible, la carretera por Naranco y Fuente Dé será la ideal*"[131].

Frente a esas posturas, la "Comisión Provincial de Santander", en sesión del 25 de agosto, acordó "*Que por el señor Ingeniero de Vías y obras provinciales se haga el estudio y formule el proyecto de construcción de una carretera a los Picos de Europa partiendo del pueblo de Espinama, que la Junta de Turismo de esta capital ha considerado conveniente construir*"[132], lo que deja clara la decisión de llevar a efecto la carretera y de hacerlo desde Espinama.

No es de extrañar, por ello, que, según fuentes no oficiales de La Voz de Liébana, se afirmara que la carretera "*se construirá en un breve plazo, pues en ello ha puesto especial interés el Comité provincial de Turismo, que ha tomado con singular empeño el convertir a los Picos de Europa en el principal centro de atracción de turismo en la provincia*"[133] y sigue

130 La Voz de Liébana, 15/4/1928. El Gobernador y sus acompañantes desde Fuente Dé fueron por el monte Caballanondi y por debajo del Pico Valdecoro hasta las Portillas de Áliva, siguiendo el trazado aproximado de la carretera.

131 La Voz de Liébana, 31/7/1928. En todo caso, de no haber estado construida la carretera ya hasta Espinama, La Voz considera mejor un trazado por Mogrovejo y La Calvera antes que el señalado de Pembes.

132 B.O.P.S., 5/9/1928, p. 6.

133 La Voz de Liébana, 20/8/1928.

señalando, en un texto que muestra cómo a finales de la década de los años 1920 empieza a ganar peso Fuente Dé frente a Áliva, que una vez acabada se construirá un gran hotel "*cuyo emplazamiento aún no se halla decidido, pues bien podría ser en el Campo de Aliva o en la pradería de Naranco o Fuente Dé. Por su menor altitud y por la belleza incomparable del sitio, este último emplazamiento es el que al parecer cuenta con mayor número de partidarios*".

Se da la circunstancia de que el director de La Voz de Liébana, el abogado José María de Bulnes, había sido nombrado vocal de la Junta Provincial de Turismo en representación de la Sociedad Picos de Europa, por lo que sus fuentes debían ser consistentes. Como lo son cuando recoge en el periódico la reunión del 11 de enero de 1929 de dicha Junta en la que él mismo intervino para destacar la necesidad de esa carretera Espinama-Áliva, añadiendo que "*si esa obra ha de hacerse con la rapidez que se desea, y evitar dilaciones inevitables que consigo trae la tramitación del largo expediente, podría encargarse de hacer dicha carretera a su costa el Patronato Nacional de Turismo, sin perjuicio de que el día de mañana, una vez que dicha carretera se incluyera en el plan general, el Estado reintegrara al Patronato de la cantidad invertida*", proposición que fue "*apoyada por el señor Gobernador y el señor ingeniero jefe de Obras Públicas, y aceptada por la Junta se incluirá también en la propuesta que eleva al Patronato*"[134].

De hecho, ya se habían dado pasos sobre el terreno para ir avanzando y, así, en los primeros días de diciembre de 1928 habían estado haciendo estudios un ingeniero de la Diputación Provincial, un aparejador, dos ayudantes y el capataz de camineros[135].

En realidad, la carretera Espinama-Áliva no era sino un tramo de la carretera que iba a unir Espinama con Sotres (Asturias), carretera que fue declarada de utilidad pública a finales de 1928, procediéndose al replanteo del tramo cántabro. "*La carretera partirá de Espinama y llegará a la hermosa Vega de Naranco, desde donde vuelve por los terrenos de la Dehesa bueyal de Espina*[ma] *hasta Igudri* [sic]. *Aquí cruza el río siguiendo hasta el punto llamado Collado Campo, sigue por encima de los invernales de Igudri a entrar en las Portillas, 1.265 metros. Se llega por Puerto de*

134 La Voz de Liébana, 15/1/1929.

135 El Diario Montañés, 10/12/1928; La Voz de Liébana, 18/12/1928.

Aliva, con alturas de 1.200 y 1.400 metros sobre el nivel del mar, hasta La Raya, límite de Asturias y Santander"[136], desde donde proseguiría hasta Sotres. Sotres es un pueblo de Cabrales, situado al norte de Áliva.

Pese a las buenas perspectivas, no nos constan más noticias sobre que prosiguiera la tramitación de esta carretera, salvo la de que por la Comisión Provincial de Santander, anterior Diputación, en sesión del 23 de abril de 1931 "*fue aprobada una cuenta de 3.537,35 ptas. por gastos del estudio hecho de la carretera, en proyecto, de Espinama a Sotres*"[137]. El cambio de Gobernador Civil de Santander debió de ser decisivo por cuanto el general Saliquet[138] se había implicado totalmente con la carretera pero en 1929 pasó a ser Gobernador Militar de Cádiz. Si a ello le sumamos que el Conde Güell abandonó la presidencia del Patronato Nacional de Turismo en el verano de 1930 y la posterior proclamación de la República, con nuevas prioridades, podemos comprender el abandono de ese proyecto.

Frente a quienes, la mayoría como hemos visto, reivindicaban entonces la carretera de Espinama a Áliva, hubo quien optó por solicitar una carretera simplemente hasta Fuente Dé. Fue el caso del Marqués de Santa María del Villar, que manteniendo una vez más un criterio propio, se convirtió en gran defensor de esta opción que permitiría "*gozar de ese encanto de Fuente Dé*", y, así, escribió, por ejemplo:

"*Pido es un pintoresco pueblo con vistas y panoramas enormes hacia los Picos Remoña y Liordes, que con su bella situación detiene al excursionista hacia Fuente Dé. Pido no sabemos qué pedirá, pero nosotros pediríamos la prolongación de la carretera de Espinama hasta Fuente Dé, y que pasando por sus cercanías, llegase al rincón que más cautiva de los Picos de Europa, al repetido nacimiento del río Deva*".[139]

El proyecto de la carretera a Áliva no había sido el único, sin embargo, apoyado por el Patronato Nacional de Turismo en la zona. Con motivo de su creación, en 1928, "*en la Prensa leímos proyectos del "Patronato de Turismo", de una carretera para subir... un poco, por los Picos de Europa, y cuyo coste sería de millones de pesetas, y además, un gran hotel en el ideal sitio llamado Fuente Dé (el nacimiento del Deva); un funicular desde Fuente Dé a Lloroza, y otro hotel allí arriba*"[140].

También en La Voz de Liébana se hicieron eco de estos proyectos cuando señalaban que, una vez hecha la carretera a Áliva, "*vendrá todo lo demás que figura en el amplio plan para el fomento del turismo en los Picos de Europa, y de que viene hablando como segura realidad, desde la visita que este otoño hizo a Espinama y Fuente Dé, el señor Conde de Güell, Gran Hotel en Fuente Dé, un funicular o ascensor de Fuente Dé a Lloroza, campos de deportes en la Vega de Naranco, etc*"[141].

El Marqués de Santa María del Villar se muestra, de nuevo, crítico con estos proyectos tan grandilocuentes cuando, a su entender, había cosas más sencillas que acometer:

"*Muy bien, requetebién, admirable, nos parece todo si hay 'tela' para hacerlo, y más 'tela' para sostener lo que sólo dos o tres meses del año tendría, hoy por hoy,... lánguida vida.*

Porque ¿quién piensa en ir en invierno?

Supongamos que existe todo; pero desde Potes hasta Fuente Dé hay más de 20 kilómetros, y como no se puede, actualmente por la nieve, subir mas que nueve kilómetros, tendrían los viajeros que marchar a pie 12 o 15 kilómetros hasta la base del funicular a Gran Hotel [sic]".

A su entender, el Patronato debía haberse preocupado, en primer lugar, de "*la citada continuación de la carretera* [a Fuente Dé]*; de instalar teléfono desde Espinama a Potes, pues está en el mayor aislamiento, sin casi correo, y hubiera mejorado la actual fonda de Espinama, ya muy mejorada, dotándola de guías, caballerías, tiendas de campaña y un espacioso local para encerrar los coches, pues ahora no hay mas que la calle*"[142].

En todo caso, como ya hemos dicho, el abandono de la presidencia del Patronato Nacional de Turismo por el Conde Güell y pocos meses después la proclamación de la II República motivaron que esos proyectos no se llevaran a la práctica.

Tampoco llegaron a culminarse otros proyectos de los que se habló en estas primeras décadas del siglo XX. Uno de ellos se refería a la

136 La Región, 26/12/1928.

137 Boletín Oficial de la Provincia de Santander, 1/5/1931.

138 De hecho, la Junta Vecinal de Espinama acordó en su reunión del 9/12/1928 dar las gracias al Gobernador por las "*constantes gestiones*" que "*ha venido haciendo en favor de la construcción de la carretera de este pueblo a los Picos y dada también su eficacia, testimoniarle el agradecimiento del pueblo*".

139 Heraldo Deportivo, 5/9/1930.

140 Heraldo Deportivo, 5/3/1929.

141 La Voz de Liébana, 18/12/1928.

142 Heraldo Deportivo, 5/9/1930.

construcción de un sanatorio de altura. Su ubicación no llegó a estar determinada, pensando su promotor, el Doctor Morales, de Santander, en Áliva, Lloroza, Fuente Dé y Naranco. Todos estos lugares visitó en 1913, buscando el más adecuado. La no existencia de carretera, todavía por entonces, fue valorada negativamente por el visitante. Quizás fue uno de los factores que determinaron que no fructificase la idea. Hay que decir que no mucho tiempo después, el Doctor Morales abrió un sanatorio en la isla de Pedrosa, en las proximidades de Santander.

Tampoco pasó de las palabras el anuncio realizado en El Cantábrico en 1917 de que el arrendatario del Gran Casino del Sardinero y del Hotel Real en Santander, el señor Marquet, iba a visitar los Picos de Europa "*y no sería difícil que enseguida se comience a construir allí un Gran Hotel, para llevar hacia aquellos hermosos sitios, que según me dicen, pueden competir, tal vez con ventaja, con Suiza, a los aficionados al alpinismo en invierno y los excursionistas que gustan de admirar la naturaleza, los veranos*".[143]

Todavía habrían de pasar algunas décadas para que alguno de estos proyectos viera la luz, como veremos.

143 Citado en La Voz de Liébana, 3/3/1917.

7.- LOS PRIMEROS TURISTAS

La segunda mitad del siglo XIX había traído a los Picos de Europa los primeros "turistas". Casi simultáneamente al descubrimiento de las minas de cinc, en 1855, un equipo de geodestas del Ejército español había comenzado a recorrer la zona, escalando varias cumbres, en algunas de las cuales instalan vértices geodésicos. Hasta 1870 continuaron con su trabajo. Casiano del Prado, que ya había estado en 1851, es uno de ellos, que da cuenta por escrito de alguna de sus escaladas. De hecho, su ascensión a Torre Salinas, en 1853, junto a los geólogos franceses Verneuil y Lorière, es la primera de la que se tiene noticia documentada llevada a cabo en los Picos de Europa.

La presencia en 1867 del británico John Ormsby, primer montañero extranjero que se acerca a Picos[144], da un mayor impulso al descubrimiento de los Picos para el montañismo, impulso mayor aún, cuando, algunos años después, en 1890, tras un primer contacto lejano en 1881, llega a los Picos de Europa otro montañero que tendrá un papel fundamental en la difusión de su existencia: Aymar d'Arlot de Saint-Saud,

144 González Trueba, Juan José y otro, "Cultura y naturaleza en la Montaña Cantábrica", Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cantabria, Santander, 2007, p 157.

más conocido como el Conde de Saint-Saud. El francés, que ya había recorrido otros macizos montañosos europeos (los Pirineos sobre todo), descubre asombrado unos Picos más atractivos de lo que esperaba, y pronto los da a conocer a través de diversas publicaciones en su Francia natal, que se difunden en ambientes montañeros de otras zonas de Europa.

A ellos se añadirán estudiosos de los Picos, como el geólogo Gustav Schulze, los ingleses Ross y Stonehewer-Cooper y otros geólogos, botánicos -como los suizos, ya referidos- y naturalistas, quienes forman esa primera "remesa" de turistas. A ellos hay que unir personalidades insignes, como el rey Alfonso XII, que acude a los Picos con otro interés: la práctica de la caza.

Si en 1881 ya había estado en la zona de Ándara, en 1882 el rey, con un séquito en el que se encontraban entre otros el general Terreros; el conde de Mirasol; el brigadier Goicoechea; el coronel Barcaiztegui; el doctor Camisón; D. Eusebio Güell; D. Andrés y D. Mariano Henestrosa, hijos del conde de Moriana, y su primo D. Luis Bustamante, repite en Ándara antes de desplazarse el 18 de agosto hasta Áliva. Duerme esa noche en el casetón de las minas y al día siguiente tiene lugar la cacería en la zona de Peña Vieja, resultando un éxito con más de cuarenta rebecos cazados. La densa niebla, que dificultó la bajada hasta Áliva, impidió también la celebración de las otras dos batidas que estaban previstas.

En Áliva, cuenta Ildefonso Llorente, les esperaban el alcalde y el secretario del Ayuntamiento de Camaleño, con numerosas personas y cantos de pastoras. Gentes de Pido, Espinama, Las Ilces, Pembes, Mogrovejo, Lon, etc. "*acudieron con vistosos arcos portátiles y estandartes, formados unos y otros de flores y de pañuelos de seda*"[145], al tiempo que sonaban las panderetas y se lanzaban cohetes y ¡vivas! El rey, conforme a lo previsto, no pernoctó ya aquella noche en Áliva sino que bajó a Potes.

Estos primeros visitantes de los Picos, como se ve, son casos individuales, que acuden sin que nadie haya hecho nada por atraerles. Será en los primeros años del siglo XX cuando se empiece en Liébana

145 Llorente Fernández, Ildefonso, "Las cacerías del rey", Imprenta de José Gil y Navarro, Madrid, 1882, p. 132.

una campaña en pro del turismo, en la que la Sociedad Económica de Amigos del País de Liébana y el periódico "La Voz de Liébana" van a jugar un papel destacado, tanto en lo que a concienciación del pueblo lebaniego se refiere como en lo relativo a la realización de presiones y campañas tendentes a la obtención de mejoras necesarias para recibir ese turismo que se desea.

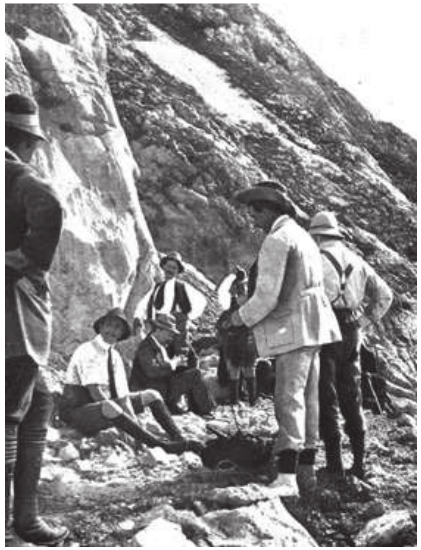
La escalada por primera vez del Naranjo de Bulnes realizada en 1904 por Pedro Pidal, marqués de Villaviciosa, y Gregorio Pérez "El Cainejo", acabó de hacer conocidos en el mundo del montañismo internacional a los Picos de Europa.

Entrando ya en las primeras visitas de turistas, aparte de las ya citadas, y no considerando como tales a los ingenieros y a los propietarios de las minas (pese a que, ocasionalmente, realizaran actividades turísticas, como la práctica deportiva de la caza), hay que decir que son bastante numerosas las personas que se acercan hasta los Picos, vía Espinama, desde muy diversos puntos. En 1907, por ejemplo, hay constancia de la visita de turistas madrileños. En 1908, se anunciaba la visita de una colonia escolar de Santander, aunque, en parte por la falta de fondas, finalmente no se produciría. Ya en 1904 había visitado los Picos (no sabemos el punto exacto), Santiago Ramón y Cajal.

Pero si alguna visita destacó por encima de todas fue la del Rey Alfonso XIII que, como antes había hecho su padre Alfonso XII, fue para practicar la caza en los Picos de Europa. En septiembre de 1905, durmió durante tres noches en Lloroza, para participar durante dos días en la caza de rebecos. A tal efecto, la Real Compañía Asturiana de Minas llevó a cabo importantes obras en el casetón que iba a servir de alojamiento al rey, instalando una cubierta de planchas de zinc acanalado, y además:

"*Las obras que se han hecho para el próximo viaje regio, han variado de tal forma el edificio primitivo, que se desconoce por completo. Bajo la dirección del Ingeniero don José Cabañas, ayudado por M.M. Berts y Gabriet tapiceros de París, por el acreditado pintor don Sixto González, de Torrelavega, por el encargado de la obra de carpintería don José Quijano, de Udías, y otros varios, se han añadido cuatro habitaciones, un cobertizo que destinan para refrescar y en pabellón aparte una cocina económica para uso de Su Majestad*"[146].

146 La Voz de Liébana, 30 de agosto de 1905.



Alfonso XIII, descansando en la cacería

La cacería, de la que el rey volvió muy satisfecho, se llevó a cabo en el lugar conocido como los "Tiros del Rey", practicando el ojeo vecinos de Espinama, junto a otros de Sotres y Bulnes. Las compañías mineras se encargaron de abrir la senda desde el fin del camino. En el primer día se cazaron veintitrés rebecos mientras en el segundo, en el que el rey no madrugó, no hubo ninguna captura.

Acompañaron al rey esos días, entre otros, los duques de Sotomayor y Medinaceli; los marqueses de Viana, Nájera, Villaviciosa, Scala y Torrecilla; los condes de San Román, San Martín de Hoyos, Torre-Arias y Aybar; el doctor Alabern, Ignacio Pidal, los señores Bustamante y Guernica.

Esta visita trajo como consecuencia la creación del Coto Real de Caza de los Picos de Europa, ya que los pueblos de Sotres, Bulnes, Caín y "*Liébana*" ofrecieron al Rey un Coto, para su uso por el monarca, que fue aceptado.

La creación de este Coto no fue realizada, a buen seguro, como medida turística, sino que simplemente se pretendía satisfacer la voluntad del Rey. Sin embargo, en cuanto que muchas personas se dirigían al mismo lugar que el Rey, propiciar las visitas de éste de modo más continuado hay que considerarlo como una medida de atracción turística. El ofrecimiento del Coto Real tuvo lugar en 1906, nombrándose casi instantáneamente los guardas que debían vigilarle.

Hasta 1912 no se produce una nueva visita del Monarca. Tiene lugar también en el mes de septiembre, y fue precedida de un gran movimiento, no en vano la Real Compañía Asturiana, como ya vimos, procedió a la construcción en ese verano del Chalet en Áliva. Además, ya en julio, había estado en Lloroza un Capitán de Ingenieros, junto con un ingeniero de la R.C.A., para "*estudiar el tendido de un teléfono o telégrafo para que el Rey pueda comunicar y recibir noticias de toda la nación*". A primeros de agosto, estaba el Montero Mayor del Rey, el Marqués de Viana, organizando la gran cacería que se celebraría en el Coto Real. Entre los invitados por el Rey a la cacería figuraban: los condes de San Martín de Hoyos, don José Antonio Quijano, don Luis Bustamante, el Duque de Tarancón y el Marqués de Villaviciosa. Mientras, ingenieros y camineros arreglaban y cuidaban la carretera. Pocos días antes de llegar el Rey, ya estaban instaladas junto al Chalet, ocho tiendas de campaña, para uso de los empleados de telégrafos, la guardia civil y la servidumbre.

La llegada del Rey se produjo el 3 de septiembre por Mogrovejo-La Calvera-Áliva, conforme estaba previsto. Allí estrenó el Chalet y permaneció cazando durante tres días, siendo al cuarto cuando retornó. Los entre 50 y 80 ojeadores llegaron a reunir para la primera cacería unos 400 rebecos de los cuales fueron cazados 81, en una de las mayores cacerías de la historia. Los dos días siguientes, aunque hubo capturas, fueron mucho más reducidas, sin colmar las grandes expectativas generadas por el resultado del primer día. Durante la cacería se produjeron fuertes protestas del mucho público congregado, por no serles permitido acercarse a menos de mil metros del campamento regio.

Estas visitas reales se repitieron en 1920 y 1926 y contribuyeron a dar publicidad a los Picos de Europa en general, y la zona de Espinama y Áliva en particular, produciendo una gran afluencia de visitantes. La cobertura dada, sobre todo a la cacería de 1912, por las revistas gráficas de ámbito nacional ayuda a ello así como frases de otros artículos de este tenor:

"Los Picos de Europa ofrecen á los viajeros panoramas soberbios, de los más hermosos que se pueden admirar en el mundo"[147].

En 1912, por ejemplo, se decía que aquel año habían llegado muchos más turistas que en los precedentes y en medios nacionales quedó constancia de ello con noticias como éstas:

"*Gran número de personas de la aristocracia madrileña preparan una excursión á los Picos de Europa, coincidiendo con la estancia del monarca en dicho punto. La excursión la harán hasta donde puedan, formando una caravana automovilística*"[148].

147 "La Época", 3 de septiembre de 1912.

148 "El Eco de Navarra", 26 de julio de 1912.

"*Estos días irán á los Picos de Europa numerosos excursionistas*"[149].

"*Para admirar las bellezas da aquellos sitios han subido en estos últimos días á los Picos de Europa muchos excursionistas*"[150].

Los reportajes de Diego Quiroga, Marqués de Santa María del Villar, publicados a lo largo de muchos años con acompañamiento de abundantes fotografías en diversos medios como Heraldo Deportivo o ABC, y los de montañeros como Fernández Zabala, que relatan sus excursiones a Picos, contribuyen a esa labor de difusión y atracción hacia la zona.

Pero la caza en el Concejo no era un atractivo sólo para el Rey. Hubo visitantes que llegaron con ese exclusivo objeto, organizándose cacerías, no de rebeco sino de especies como el jabalí, el oso, el lobo o el corzo. En noviembre de 1913, por ejemplo, el mencionado Andrés Moriana (acompañante del Rey) participa junto a José María Cabañas, Manuel Ruiz Ocejo, Pedro Pérez Lemaur y Gregorio Obeso Palacios en una cacería, dando muerte a dos jabalíes y un lobo y fallando a dos osos. En 1911, el mismo Andrés Moriana había cazado, con Luis Bustamante, un oso. El rebeco no es objeto de caza al estar reservado, de ahí el Coto, a las visitas del Rey.

Del creciente atractivo de la zona, incrementado tras la inauguración del Refugio de Áliva, da fe, por ejemplo, la excursión organizada por la Universidad de Verano de Santander en julio de 1933. Residentes y estudiantes preveían salir a las ocho y media, haciéndose la ida por la localidad de Tudanca (para visitar, seguramente, La Casona de José María de Cossío), para llegar a comer a Espinama. Por la tarde, a las tres, subirían hacia Áliva, en cuyo Refugio pasarían la noche, volviendo el domingo por la tarde a Espinama y de allí, por San Vicente de la Barquera, a Santander. El precio, que incluía habitación, dos comidas y desayuno, era de cincuenta pesetas, pagando diez más quien quisiera disponer de caballo en Espinama para subir hasta el Refugio de Áliva[151].

Si el turismo de verano aumentaba año a año, otro tanto sucedía con el de invierno. Se trataba de un turismo deportivo, de personas que acudían a practicar el esquí y otros deportes de nieve. Los lugareños desconocían los esquíes y se ven sorprendidos cuando ven a "*patinadores*", sobre aquellos

149 "El Heraldo de Madrid", 25 de agosto de 1912.

150 "El Heraldo Militar", 31 de agosto de 1912.

151 La Región, 27/7/1933.

utensilios tan alargados, desplazándose a gran velocidad. Pero nada mejor que transcribir un pequeño fragmento de la descripción que hace Jerónimo Prieto[152], en 1911, de lo visto hacer al alemán Walther Lent:

"Después de cruzar todo el puerto de Áliva infinidad de veces, una de las carreras más florecientes y que con mayor rapidez hizo, fueron partiendo desde la Lomba del Toro, faldeando el camino hasta llegar a Vallegan, donde con asombrosa rapidez hizo un cambio de dirección y a toda velocidad emprendió Valleja abajo hasta lo último de Campo Mayor; este trayecto que medirá más de dos mil metros los recorrió en dos minutos y medio, figurándome que veía a un hombre andar más que al viento". Otra carrera fue desde Los Hoyos hasta la Fuente de los Asturianos, unos mil metros, que hizo en un minuto. Jerónimo Prieto se queda, además, sorprendidísimo porque el alemán era capaz de meterse por sitios donde él no podía hacerlo con sus albarcas, el típico calzado de madera de la zona.

El hecho de que fuera un alemán el autor de tales "*hazañas*" nos permite hablar ya de un turismo internacional (el Conde de Saint-Saud, francés, también), aunque sea a pequeña escala, que, muy posiblemente, habría que relacionar con los libros del mencionado Saint Saud dando a conocer los Picos de Europa.

Otro relato que nos confirma la sorpresa causada por estos primeros esquiadores data de 1917. El 2 de abril de ese año cuatro miembros del Club Peñalara llegan a Espinama y, tras comer en la fonda de Vicente Celis, "*salimos a patinar en un prado de junto al pueblo. Causamos la admiración de los lugareños, que no habían visto patinar en ski. Algunos de ellos vieron el año pasado patinar a un madrileño y dos sevillanos, que no conseguimos averiguar quienes eran. Antolín (guarda del chalet real) es el único que, como medio de locomoción por la nieve, posee unas raquetas*"[153].

Como vemos, no era sólo algún extranjero el que elegía esta zona para practicar el esquí. Otro ejemplo data de los últimos días de 1913, cuando el señor Agustín Pombo, de la burguesía santanderina, permaneció, con su familia, durante ocho días en Espinama, en concreto en el lugar conocido como Pares, aprovechando el aproximadamente metro de nieve caído, haciendo uso de los "*skys*" y de los "*bosleigs*", a plena satisfacción.

152 Vecino de Pido, fue uno de los fundadores de la Real Sociedad Picos de Europa, de la que ya hablamos. El escrito que transcribimos fue publicado en La Voz de Liébana el 10/4/1911.

153 Madinabeitia, J.A. "Excursiones a los Picos de Europa" en Heraldo deportivo, 15/6/1917.

Libros como el de Pidal y Zabala, elogiando las bondades para el esquí de Áliva, contribuirían a aumentar el número de visitantes. Decía:

"*Las inmensas praderas del Puerto de Aliva (Campo mayor y menor), ofrecen, con sus pendientes no muy pronunciadas, excelentes rampas, en las que la nieve no falta durante cuatro o cinco meses al año (de diciembre a abril)*"[154].

También en 1929 se informaba de que "*han pasado por Potes, unos jóvenes de la buena sociedad santanderina, que subieron a Camaleño con objeto de patinar sobre la nieve. Se frustró su propósito de subir a Espinama, por impedirlo la gran cantidad de nieve que obstaculiza el tránsito.*

Los distinguidos jóvenes marcharon encantados de la soberbia belleza natural de Liébana"[155].

Estos primeros viajeros quedan gratamente sorprendidos por la amabilidad y hospitalidad de los lugareños. Así, Pidal y Zabala cuentan, con ocasión de la subida desde Espinama hasta Igüedri, camino de Áliva, que el visitante...

"*También tendrá ocasión de observar la cariñosa solicitud de todas las gentes de esta comarca, que no cesan en sus atenciones afabilísimas para el excursionista. En los caminos encontráis unos chicuelos que cuidan de unas vacas, y los niños se descubren a vuestro paso y os despiden con un ¡buen viaje! En las casucas perdidas en el espesor del bosque o en las altas praderías, sus moradores os invitan a reposar la fatiga de la jornada, y os brindan una herrada de leche fresca y pura y un trozo de borona (pan de maíz). Y vuestro asombro crece cuando os devuelven la moneda con que queréis recompensar aquella atención, y se indignan honradamente si persistís en dejarla en manos de los niños que juegan en la puerta*" [156].

Sin embargo, en contraste, hubo en Liébana -no consta que fuera específicamente en la zona de Espinama- quien intentó aprovecharse en exceso de esos primeros turistas. "La Voz de Liébana", velando por los intereses de la comarca, lo criticó duramente en 1912:

"es *rumor público que el actual verano y aprovechando la mayor afluencia de viajeros y turistas que con motivo del viaje del Rey vino a Potes y a los Picos de Europa, se han cometido verdaderos abusos*" [...] "*Cómo serían las cuentas, que aun tratándose de gente acostumbrada á pagar bien y sin regateos, hubo de hacer observación á alguna cuenta, y resistirse á pagar otras*".

Y sigue:

"*Esto no solo redunda en descrédito del industrial que comete el abuso, sino de los demás del oficio a quienes se juzga de igual modo aunque sea sin razón, y también en descrédito del pueblo. Habrá quien al marcharse de Potes, vaya diciendo a cuantos quieran oirle que Potes no está en la falda de los Picos de Europa, sino en el centro de Sierra Morena. Ese no solo no vuelve más, sino que hará propaganda, y contribuirá a que no venga nadie*" [157].

Demandaba el periódico comarcal como una medida muy importante para acabar con los abusos que estuvieran expuestas al público las tarifas de precios.

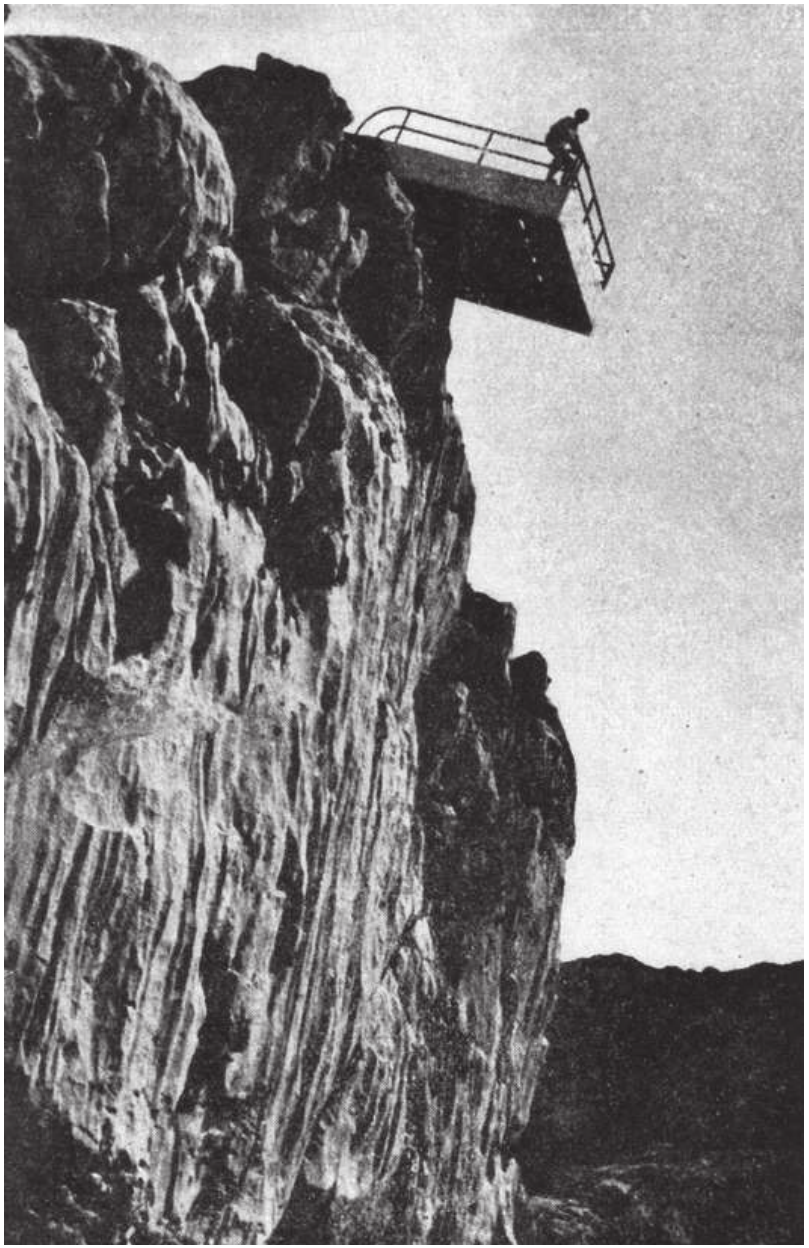
Vemos, pues, cómo los primeros años del siglo XX son testigos del despertar del turismo en la zona de Espinama, Áliva y Fuente Dé, tanto en verano como en invierno, y cómo se actúa en materia de infraestructuras, de cara a favorecer el fenómeno turístico. El gran "boom" de la década de los sesenta estaba aun lejos, pero los primeros pasos estaban dados.

154 Pidal, Pedro y F. Zabala, José, "Picos de Europa. Contribución al estudio de las montañas españolas", Madrid, 1918, p. 53.

155 La Semana Lebaniega, 13/1/1929.

156 Pidal y Zabala, op. cit. p. 103.

157 "La Voz de Liébana", 7 de octubre de 1912.



El Cable, desde abajo. Foto de E. Bustamante

8.- EL PARÓN DE LA GUERRA Y LA POSTGUERRA

El estallido, en julio de 1936, de la Guerra Civil en España puso fin a esa época de lanzamiento inicial de Áliva, sobre todo, como destino turístico. No sólo eso. La guerra también dejó en estos lugares, y nos limitamos a Áliva y Fuente Dé, su rastro de muertes.

Tras la sublevación militar, Liébana, como toda la entonces provincia de Santander, permaneció bajo el dominio del gobierno de la República. En los primeros meses de guerra, el Frente Popular constituye comités, que quieren imponerse a los ayuntamientos oficialmente constituidos, y que incurren en algunos abusos. Uno de ellos es el cometido con Constantino Bayón, párroco de Cosgaya, que es detenido y conducido al Comité de Espinama el 23 de septiembre, junto a su sobrina. Durante varios días permanece detenido "*y al parecer a él le sometieron a un auténtico martirio que también incluyó la violación de su sobrina en su presencia. Finalmente al sacerdote le remataron el día 25 en una mina situada en las inmediaciones de Fuente Dé, pero su sobrina no murió; según otra versión, el cura estaba escondido en la mina y la sobrina le subía la comida, siendo descubiertos. En todo caso lo cierto es que le mataron en aquel lugar*" y la sobrina fue violada. El jefe del grupo ejecutor,

"Domingo El Manco", fue asesinado días después por sus propios compañeros[158].

Si esto sucedió en Fuente Dé, en Áliva, en las cercanías del chalet de la Real Compañía Asturiana, aparecieron en septiembre de 1937, tras la entrada de las tropas llamadas "nacionales", tres sepulturas no identificadas. Según algunas versiones, se trataba de los cuerpos de milicianos republicanos que se oponían a continuar la retirada hacia Asturias y fueron ejecutados por sus "compañeros", que los consideraron desertores. Otras versiones apuntan la posibilidad de que fueran milicianos muertos en combate[159].

Vemos, pues, cómo también a este apartado rincón al pie de los Picos de Europa llegaron la sinrazón y sus consecuencias.

Entre éstas también estuvieron los daños causados al Refugio de Áliva. Adoptado como provisional base de operaciones por los republicanos tras su retirada de Espinama, camino de Asturias, sus instalaciones se vieron dañadas[160], como las de otros paradores y albergues del Estado. Por ello, el gobierno aprobó en 1941 y 1942 destinar fondos para su reacondicionamiento. Consecuencia de ello, probablemente, fue que en 1943, cuando todavía andaban por la zona lebaniega "los del monte", la Dirección General de Turismo sacó a concurso la explotación "*del Refugio de los Picos de Europa, en Aliva (Santander)*"[161]. Se precisaba que dicha explotación "*se refiere a la asistencia completa de viajeros y turistas, comidas, habitaciones y personal de servicio, cocina y demás dependencias del referido Refugio*", que debía realizarse con arreglo a las condiciones fijadas en la convocatoria del concurso.

Entre estas condiciones figuraban que la Dirección General de Turismo facilitaba todo el mobiliario, cubertería y vajilla, lencería, etc., según inventario, que tendría que devolver el adjudicatario al término del arrendamiento; los precios de habitaciones y comidas eran fijados por la Dirección General, que percibiría como importe del arrendamiento el 5% de los "*ingresos brutos de cualquier clase que tuviere el Refugio*"; la Dirección General, para controlar estos ingresos, se reservaba el derecho a inspeccionar la contabilidad del arrendatario; también se reservaba la inspección de la forma de prestación de los servicios de alojamiento y demás, así como de la conducta del personal; el plazo del arrendamiento era por un año, prorrogable automáticamente de no haber preaviso, siendo obligación del adjudicatario contratar el personal suficiente para prestar adecuadamente el servicio. Para realizar la adjudicación se tendría en cuenta la experiencia de los concursantes así como el capital y todo lo que pudiera ser de interés para dar a conocer las garantías y condiciones del concursante.

Ese mismo verano se produjo la reapertura, según dio cuenta incluso la prensa nacional, que destacaba que "*el refugio vuelve a prestar servicio después de repararse en él los desperfectos que sufrió durante la guerra a manos de los rojos, y queda mejorado y ampliado notablemente. Consta de dos cuerpos de edificio, disponiendo el principal de 12 habitaciones dobles, con dos literas cada una, comedor, salón de estar, servicio de duchas, etc. El anexo, cuya capacidad ha aumentado, tiene cabida para otras veintidós personas*". La noticia añadía que "*es centro indicado para paseos y excursiones por algunos de los parajes más bellos de los Picos de Europa, para los deportes de invierno que pueden practicarse en estas alturas y para la caza en el coto nacional de Rebecos, a cuyo efecto la Dirección general de Turismo concederá permisos con las limitaciones convenientes a la conservación y fomento de dicha especie, que ha aumentado en forma considerable durante los últimos años como consecuencia de los desvelos de la guardería, que está a cargo del citado organismo*"[162].

Destaquemos cómo el régimen surgido tras la guerra ponía el énfasis de un modo especial en aprovechar más los recursos cinegéticos de la zona.

Uno de los que por estos años, no podemos precisar si como consecuencia del concurso del que acabamos de dar cuenta o del de otro año, se encargó de la dirección del Refugio de Áliva fue Saturnino Calvo Briz.

La gestión a través de arrendamiento se mantuvo hasta 1955, año en el que el Estado se hizo cargo de la gestión directa. Una de las consecuencias inmediatas fue que "*se cerraron con números rojos todos los*

158 Obregón Goyarrola, Fernando, "República, Guerra Civil y Posguerra en los valles de Liébana y Peñarrubia (1931-1957)", Santander, 2007, pp. 156-7.

159 Ib., p. 419.

160 Rodríguez Pérez, Mª José, op. cit., p. 83.

161 B.O.P.S., 28/6/1943.

162 ABC, 4/9/1943.

balances desde el año 1955". Así, si en el periodo 1951-1953 el Refugio de Áliva tuvo 16.000 pesetas de beneficio, pasó a perder 117.000 en 1955-56 y 181.000 en 1957-59, de modo que entre 1951 y 1959, sin contar el año 1954 del que no existen datos, perdió 282.000 pesetas[163].

Por estos años, según señala Pellejero, el Refugio recibía unas mil estancias cada año, con un 20% de clientes extranjeros. Cada plaza era ocupada cada año por 36 estancias. En cuanto a comidas ("cubiertos"), si en 1951 rondaron las 3.000, en 1952 bajaron a unas 2.000, pasando a ser solo mil en los siguientes años de la década salvo el repunte de 1956 en que se volvió a llegar a las 2.000.

Mientras se gestionó por arrendamiento, aparte de su apertura en periodo veraniego, el Refugio se abría también en otras fechas si así lo concertaban grupos, que pagaban un sobreprecio. Así sucedió, dando origen a un suceso lamentable, en el fin de año de 1944 cuando acude al Refugio un grupo de esquiadores alemanes. El fuerte temporal reinante, con intensas nevadas que dejaron en la plaza de Espinama dos metros de nieve, provocó la alarma entre el vecindario de este pueblo sobre el estado en que se encontrarían los hospedados en el Refugio y el personal que con ellos estaba, organizándose una expedición de socorro formada por seis jóvenes del lugar. Era el 5 de enero de 1945. Poco después de entrar en el puerto de Áliva, el grupo se vio sorprendido por un gran alud que los arrastró a todos. Uno de ellos, Celestino Calvo, falleció, sepultado por la nieve, mientras otros sufrieron diversas roturas y contusiones. Los alemanes, ignorantes de lo ocurrido, bajaron aquel mismo día, sin ninguna incidencia[164].

Pocos años después, tras el verano de 1952, se saca a subasta la realización de unas obras en el Refugio valoradas en 219.232,97 pesetas[165], que no sabemos si llegarían a realizarse o no, pero que, en todo caso, fueron insuficientes ya que en el anteproyecto del "Plan de Albergues y Paradores de Turismo", que redacta en 1955 el Ministerio, en la programación de futuras obras necesarias, se indicaba que el Refugio de Áliva "*demandaba su reparación y ampliación*"[166].

163 Pellejero Martínez, Carmelo, op. cit.. p. 199.

164 Alonso Díez, Abilio, op. cit. p. 30.

165 B.O.P.S., 27/10/1952.

166 Rodríguez Pérez, Mª José, op. cit., p. 502.

Los dos edificios del Refugio de Áliva en 1953. Foto de J. Ramón Lueje

Cumpliendo estas previsiones, en 1963 se anuncian por el Ministerio de Información y Turismo las obras de ampliación por importe de 3.683.732,29 pesetas[167], que, de este modo, van a coincidir en el tiempo con las actuaciones en Fuente Dé que pasamos a ver, no sin antes hacer constar otra actuación que, tras la Guerra, se realizó, en este caso, en el Balcón del Cable. Fue en 1945-46 cuando se renovó el balcón en voladizo sobre el vacío "*a instancias de D. Saturnino Briz Larín, según proyecto del Arquitecto D. Valentín Lavín del Noval, y con decidido apoyo de D. Luis Antonio Bolín, entonces en la Dirección General del Turismo*"[168].

167 B.O.P.S., 3/4/1963.

168 Odriozola Calvo, José Antonio, op. cit., p. 220. Saturnino Briz Larín fue un rico indiano, natural de Espinama, que llegó a ser presidente del Banco de Santander.

III.
GÉNESIS DEL PLAN “PICOS DE EUROPA”

1.- UN PRECURSOR: JOSÉ ANTONIO ODRIOZOLA

En el año 1961 algunos sectores de Liébana habían comenzado a movilizarse buscando un resurgir de la comarca, que veía cómo muchos de sus vecinos no cesaban de abandonarla, lanzados a la emigración. La revista "Luz de Liébana", aparecida en enero de 1960 por iniciativa del párroco de Baró, Ambrosio Cuesta, comenzó pronto a dar cabida a aquellos sectores. Ya en noviembre de 1960 publicó un artículo de Eduardo García Llorente, ex-alcalde de Camaleño, que, desde Santander, pedía un plan de riegos, la mejora de las razas ganaderas, la instalación en Potes de un centro de segunda enseñanza... Para conseguirlo proponía la unidad de todos los lebaniegos: "*Una gran asamblea comarcal, podría ser el primer paso en este camino de la nueva Liébana*", decía, nombrando, una vez recogidas las ideas, comisiones ejecutivas que las llevaran a la práctica.

La revista se suma a la propuesta de lo que García Llorente da en llamar el "plan Liébana"[169] y, tras señalar que "*son muchos los lebaniegos residentes en Santander, Madrid y dentro de nuestra comarca, que les due-*

169 Luz de Liébana, febrero de 1961.

le en el alma lo poco que se hace y lo mucho que hay que hacer para elevar el nivel de vida de los habitantes de estos hermosos valles", escribe:

"*La constitución de una comisión ejecutiva de acuerdo con las autoridades de la Región es de urgente necesidad. En ella podrían estar representada la Villa de Potes y todos los Ayuntamientos, y creemos que, con un poco de buena voluntad, se resolverían pronto problemas tan acuciantes como los de la luz eléctrica, riegos, vías de comunicación, fomento del turismo, y se ayudaría a lo que parece está en vías de solución, la segunda enseñanza*"[170].

Nuevas voces se van sumando a la propuesta. Florencio de la Lama Bulnes, periodista lebaniego de El Diario Montañés, en el que ocupaba el cargo de redactor-jefe (a partir de 1969, sería su director), considera que "*es la hora de actuar*"[171] para que Liébana no se quede atrás y llama a "*actuar con eficacia*", "*mediante una gestión continuada, insistiendo para recordarla, aportando nuevos y más concluyentes datos, exponiendo más argumentos, más razones*"[172] por parte de las autoridades locales. Y para ello propone la creación de un organismo comarcal que, entre otras cosas, dé continuidad a los proyectos con independencia de los cambios de personas o Corporaciones.

García Llorente vuelve a insistir en la profundidad de la crisis, con "*la ininterrumpida y alarmante corriente emigratoria de los lebaniegos a otras regiones o países, donde la vida los es más grata, y donde la capacidad y la valía de los hombres encuentra unas posibilidades para triunfar en la vida, que actualmente en Liébana a pesar de nuestros buenos deseos no somos capaces de hallar*", pero da un voto de confianza a las autoridades provinciales que "*nos demuestran cada día, que no estamos solos, y que comparten nuestras inquietudes, nuestros anhelos y nuestro cariño y buena voluntad hacia aquella apartada y olvidada región*"[173].

Apuntemos un nuevo nombre que se suma a presentar sugerencias en pro de la mejora de Liébana: Ángel Sánchez de la Torre. Abogado y catedrático de la Universidad Central de Madrid, escribe[174] centrando

170 Luz de Liébana, abril de 1961.

171 Ib., mayo de 1961.

172 Ib., junio de 1961.

173 Ib., julio de 1961.

174 Luz de Liébana, diciembre de 1961.

su aportación en el turismo ya que "*en Liébana hay que aprovechar lo mejor posible la mejor riqueza que tenemos, a saber, el buen clima y los excelentes paisajes*". Promocionar las fiestas típicas con actuaciones folklóricas, trajes regionales, concursos de bolos y cantos que atraigan al turista de un día de Santander y del resto de la provincia; y crear "*una red de Hoteles, casas de comidas y huéspedes, no solo en Potes, sino repartirlos por los distintos valles de Liébana*", son algunas de sus propuestas.

En este contexto, no sabemos si movido por él o simplemente por mera coincidencia temporal, José Antonio Odriozola da a conocer su idea de instalar un teleférico entre Fuente Dé y el Balcón del Cable.

José Antonio Odriozola Calvo era, en 1961, un joven ingeniero industrial (36 años), gran amante de los Picos de Europa. Era un amor heredado, ya que descendía por línea materna del pueblo de Espinama, además de haberse casado con Araceli Alonso, de Cosgaya. Su afición por la montaña le llevó a practicar numerosas escaladas, abriendo diferentes vías en muchos de los picos de la zona, compartiendo escalada en muchas ocasiones con quien a la postre acabó siendo su cuñado, el destacado escalador, que llegó a participar en una expedición al Everest, Alfonso Alonso, "Fonsín el de Cosgaya".

Odriozola había sido testigo del establecimiento en la primera mitad de la década de 1950 del cable instalado por la Real Compañía Asturiana de Minas para bajar hasta Fuente Dé el mineral procedente de la mina "Ya salió", situada en la Plana del Ortigal, prácticamente en la mitad de las paredes rocosas, casi verticales, que cierran Fuente Dé. Sabía, además, que a principios de siglo había habido otro cable minero que había llegado mucho más arriba, hasta el Balcón del Cable. Es muy probable que también tuviera referencia de los planes que había apuntado en 1928 el Patronato Nacional de Turismo de instalar en Fuente Dé "un ascensor o funicular" con el que subir a Lloroza.

Con estos precedentes, elabora unas "Consideraciones para la instalación de un teleférico en Fuente Dé", un estudio preliminar, datado en enero de 1962, de veinte páginas mecanografiadas, acompañadas de varios mapas y croquis[175]. Son, dice, "*algunas ideas conducentes a tratar de canalizar una corriente turística hacia la región lebaniega*". Para atraer este turismo es necesario contar, en su opinión, con cuatro aspectos

175 Ver anexo I.

fundamentales: accesos y comunicaciones; alojamientos; propaganda bien organizada; y lugares de interés. Comprobando su estado en aquellos momentos en Liébana, concluye que el único acceso relativamente aceptable es la carretera del desfiladero de La Hermida, siendo pésimas las condiciones de los puertos de San Glorio y Piedras Luengas y de las comunicaciones interiores dentro de la comarca; que no se cuenta con alojamientos para recibir más turistas de los actuales y los que hay están concentrados en Potes; que no se ha realizado ninguna campaña de propaganda; y que "*turísticamente hablando, fuera de nuestra Provincia, Liébana es conocida principalmente gracias a los Picos de Europa*", aunque las obras en el monasterio de Santo Toribio podrían permitir preparar un circuito religioso Santo Toribio-Lebeña-Piasca, previa reparación de esta última iglesia en ruina inminente.

Tras estudiar las carreteras de acceso a los Picos de Europa desde las tres provincias que los comparten y llegar a la conclusión de que en todas llegan prácticamente a la misma altitud (hacia los 1.100 m), destaca que Liébana cuenta con otra posibilidad, la pista que desde Espinama sube a Áliva, acondicionada por la Real Compañía Asturiana de Minas ensanchando el antiguo camino carretero y prolongada por la Dirección General de Turismo hasta el Refugio, primero, y hasta la Horcadina, después, permitiendo llegar hasta el Balcón del Cable. Esto, destaca, convierte a Liébana en "*la puerta de los Picos de Europa, puesto que por Liébana puede llegarse a ellos en coche, a alturas muy superiores (800 metros más), que las que alcanzan las restantes carreteras*".

Sigue indicando que "*esta situación de privilegio puede aún explotarse al máximo con una ordenación racional de las posibilidades que encierra el binomio Fuente Dé-Aliva o, mejor aún, el conjunto Fuente Dé-Lloroza-Aliva*", y lo concreta:

"*El primer paso y el fundamental para lograr la ordenación a que arriba aludimos, lo constituye la instalación de un TELÉFERICO entre la pradería de Fuente-Dé y el Balcón del Cable, aproximadamente entre las cotas 1.050 y 1.850.*

El que la idea es realizable lo prueba el hecho de que ya en los primeras décadas del siglo existió entre esos mismos puntos un sistema análogo, pero destinado solamente a bajar el mineral de blenda extraído de las zonas de Hoyo de Lloroza y adyacentes.

Precisamente el Mirador o Balcón del Cable debe su nombre a este primitivo "cable" por el que se bajaba el mineral".

El teleférico "*es la base fundamental en la que se apoyaría toda la ordenación turística de Liébana, y que convertiría a esta zona en estación invernal de rango internacional*".

Es de destacar el énfasis que pone Odriozola en que "*se ha de procurar que sus instalaciones y cables sean lo menos visible que se pueda, al objeto de no alterar el paisaje. El teleférico debe retirarse lo más posible a uno de los lados del anfiteatro, hacia Valdecoro. Debe, valga la frase, "esconderse" en un rincón de Fuente-Dé*". E insiste:

"*Deben eludirse los entramados metálicos, que si bien son económicos y presentan la ventaja de poder ser prefabricados, y de fácil transporte y montaje, no dejan de ser difíciles de armonizar en un escenario natural.*

A nuestro juicio, estaciones terminales de hormigón, allí fáciles de cimentar, y preferiblemente recubiertas de piedra que oculte el cemento, encajarían bien en aquel paisaje.

En el mismo orden de cosas, es decir, desde el punto de vista de "no meter" la civilización en los Picos, con construcciones demasiado visibles desde las cimas, la estación terminal superior puede ubicarse al este del Balcón del Cable, y por debajo del nivel de éste".

Estas ideas de impactar lo menos posible en la naturaleza, tan infrecuentes en una época de desarrollismo a ultranza, auténticamente avanzadas, se confirman cuando, al comentar la existencia de restos mineros semiabandonados en Fuente Dé, indica que, de no demolerse, convendría su ocultación mediante unas fajas de arbolado, a propósito del cual escribe:

"*Aunque indudablemente sería más económico plantar árboles de rápido crecimiento (pino, abeto, etc.), preferible será hacer un esfuerzo y adoptar especies arbóreas locales (hayedos, robledales, castañares, nogales). La estética y el sabor local saldrían ganando con ello. No pretendemos hacer de Fuente-Dé un rincón suizo o canadiense, cuando podemos conseguir allí nada más y nada menos que un modelo de tipismo montañés, geográfica y arquitectónicamente hablando*".

Se trata, como vemos, de un planteamiento muy novedoso para la época, como ha destacado José Ramón Saiz[176].

176 Saiz Fernández, José Ramón, "Toño Odriozola y su gran idea del teleférico de Fuente Dé" en

Odriozola no sólo propone la instalación del teleférico sino que, además, atisba ya la posible construcción de un parador. Afirma que "*el teleférico exige un hotel o parador en las inmediaciones e, indudablemente, Fuente-Dé reune todas las condiciones exigibles para ello: agua abundante, accesos, orientación al sur, terreno resguardado por el anfiteatro rocoso, etc*". Da, incluso, algunos detalles de cómo podría ser:

"*Un edificio de piedra, de estilo montañés, con capacidad para unas 40 camas y con un comedor proporcionalmente mucho más amplio, parece ser lo más indicado. La experiencia indicaría si posteriormente procedería o no (es de suponer que sí), la instalación de piscina (atención a la temperatura del agua), campo de golf, boleras, pistas de tenis, etc., todo lo cual no exigiría grandes desembolsos*".

Apunta también que "*al menos en verano, la explotación de la estación terminal superior del teleférico como terraza podría tener éxito*", éxito que acompañaría igualmente al camping que, en su opinión, debería de instalarse bien en Fuente Dé bien en Naranco.

Resume, finalmente, en cuatro fases el posible desarrollo futuro de lo comentado. Una primera fase abarcaría el acondicionamiento de la pista Espinama-Fuente Dé y la instalación del teleférico hasta el Mirador del Cable. En la segunda, se instalarían en Fuente Dé un camping o un parador o ambas cosas y "*un pequeño edificio de una planta en la estación terminal superior del teleférico (en el que en caso necesario pudieran servirse comidas)*", lo que lo convertiría en centro ideal de descanso o punto base para recorridos por los Picos así como para la práctica del esquí. En la tercera fase se instalarían telesquíes o telesillas en Áliva, siendo el proyecto más ambicioso "*el del enlace Mirador del Cable -Horcadina- Refugio de Aliva, que admite múltiples variantes*", lo que convertiría ya a la zona en estación de esquí. La cuarta fase, que "*desgraciadamente entra casi en la categoría de sue*ño irrealizable", incluiría la terminación de las carreteras Potes-Santa Marina de Valdeón, Espinama-Áliva-Tielve-Cabrales y Puente Poncebos-Valdeón.

En su estudio Odriozola no se limita a estas propuestas sino que, en relación con ellas, incluye también otras relativas a las líneas de energía eléctrica, las repoblaciones fluviales o la necesidad de contar con máquinas quitanieves.

http://www.cantabria24horas.com/Opinion/2017/To%C3%B1o-Odriozola-y-su-gran-idea-del-telef%-C3%A9rico-de-Fuente-D%C3%A9

Un año después, Odriozola, centrándose ya exclusivamente en el tema del teleférico, en cuyo estudio, según se ve, ha profundizado más, publicó en Luz de Liébana[177], otro trabajo que transcribimos en su totalidad:

"*Enclavados entre las tres provincias de León, Asturias y Santander, los Picos de Europa han constituido desde hace muchos años un centro de atracción de forasteros, y es indudable que Liébana, turísticamente hablando, es conocida fuera de los límites provinciales casi exclusivamente gracias al Refugio de Aliva y a su relación con los citados Picos de Europa.*

Las carreteras o pistas practicables para automóviles o vehículos 'todo terreno' que se adentran en ellos, llegan sensiblemente a la misma altitud máxima -1.100 metros- en las referidas provincias (Pandetrave a Santa Marina de Valdeón, 1.158 metros; Covadonga a Los Lagos, 1.108 metros; Pido a Fuente Dé, 1.060 metros).

Desde Liébana existe aún otra posibilidad, constituida por la pista que para servicio de las minas de La Canal del Vidrio y del Circo de Andara se acondicionó hace unos años, y de la que se desvía un ramal hacia el Refugio de Áliva y Chalet de la Real Compañía Asturiana, que en su día sirvió de base a las cacerías reales; esta pista se prolonga hacia la Horcadina de Covarrobres, a 2.000 metros de altitud, lo que quiere decir que por esta vía, desde Liébana, e íntegramente en la provincia de Santander, se puede llegar en automóvil y adentrarse en los Picos de Europa a una altura prácticamente doble de la que se alcanza por cualquier otro acceso.

Esta circunstancia coloca a nuestra región en posición favorable para explotar las ventajas derivadas de su situación estratégica en una de las principales, por no decir la principal, entrada a los Picos.

Pero estimamos que no debemos conformarnos con una afluencia de visitantes exclusivamente concentrada en los meses de verano; es preciso prolongar todo lo posible la temporada turística e incluso hacer la 'campaña' invernal: del auge que los deportes de nieve van adquiriendo en el mundo, da una idea la información que leemos en la prensa diaria, de que en las fiestas de finales del año 62, sólo de la región de París salieron a esquiar 250.000 personas.

Pero la nieve, imprescindible para la práctica del esquí, tiene el inconveniente de bloquear también las carreteras; por ello, en los centros de tu-

177 Luz de Liébana, enero de 1963.

rismo invernal se ha recurrido a la solución del teleférico, vehículo suspendido de un cable, capaz de salvar grandes desniveles y al que las mayores nevadas no impiden funcionar.

El anfiteatro de Fuente Dé ofrece inmejorables características para la instalación de uno de esos aparatos, tendiendo los cables con un ángulo de unos 45 grados desde el actual Mirador del mismo nombre hasta las proximidades del nacimiento del río, con una diferencia de altitud de 850 a 900 metros.

O sea, que la idea básica consiste en llegar en automóvil a una estación inferior -Fuente Dé-, a relativamente poca altura (para que la nieve no cierre la carretera o la cierre sólo durante un mínimo número de días) y alcanzar con un teleférico otra estación a altura muy superior -el Mirador del Cable- en la que la nieve se mantiene durante meses, y que sin embargo no constituye obstáculo para el funcionamiento del teleférico, pero sí impide la circulación rodada por Igüedri y Las Portillas.

Entre las muchas variantes de teleféricos que existen en funcionamiento en diversos sistemas montañosos el de vehículo doble (uno subiendo y otro bajando, 'contrapesándose' mutuamente y, como es lógico, deslizándose por dos cables paralelos), parece ser el más indicado para nuestro caso: cada cabina llevará 6-8 personas, a una velocidad de 6 metros por segundo (aproximadamente 20 kilómetros por hora) con lo que el viaje durará unos 5 minutos y permitirá un 'tráfico' de 100 personas por hora. Naturalmente, damos esta cifra a título de orientación, ya que las cifras reales las dará la práctica de la explotación.

Según los datos que tenemos a mano, a reserva de comprobación, en los Alpes franceses existen dieciséis teleféricos de los que sólo seis rebasan la altitud máxima que alcanzará el del Cable. Y únicamente cinco salvarán mayor desnivel. Estas cifras nos indican que nuestro teleférico estará en línea internacional y no desmerecerá en absoluto frente a los países de rancia solera montañesa.

Y un nuevo motivo de satisfacción lo constituirá el hecho de que podrá ser construido en La Montaña por una empresa santanderina, incluso la parte más importante: el cable, que presenta la dificultad adicional y nada despreciable de tener que ser de una sola pieza. Pesará alrededor de 25 toneladas.

El teleférico, complementado con un Parador en Fuente Dé y quizás con un restorán en el Cable, seguirá funcionando en verano, facilitando enormemente el acceso a Picos por su vertiente lebaniega.

A primera vista podría parecer un lujo el gastar dinero en un conjunto teleférico-parador, como el que acabamos de esbozar, y que los millones que esto cueste podrían tener otra aplicación más 'útil'.

Pero no debe olvidarse que una simple ojeada a las estadísticas permite comprobar que actualmente el Turismo contribuye a la economía nacional con cifras que ocupan los primeros lugares en nuestras fuentes de ingresos de moneda extranjera, y que sin el chorro de dólares, libras, francos, marcos, etc., que el Turismo aporta a las arcas nacionales, aumentarían enormemente las dificultades para adquirir en el extranjero los elementos y maquinaria que permitan llevar a cabo nuestro plan de desarrollo económico, que busca en definitiva una elevación del nivel de vida de todos los españoles. Y perdónesenos esta rápida y simplista salida al campo de la economía, en atención a nuestro deseo de llevar al convencimiento de todos, que en estos momentos el Turismo es para España algo así como la gallina de los huevos de oro y que en la obra del fomento del Turismo, Liébana debe coger 'el primer tren', pues su privilegiada situación y sus características orográficas y climatológicas la permiten aspirar, en un próximo futuro, a ocupar un lugar preeminente en el concierto de estaciones europeas de montaña y nieve.

Finalmente, de desear sería que los organismos oficiales de las provincias limítrofes se decidiesen, mediante las adecuadas instalaciones, a revalorizar las posibilidades inmensas que ofrece el conjunto de los tres Macizos de los Picos de Europa. Sin pretender aconsejar (doctores tiene...), sino simplemente opinar, una empresa digna de mejor suerte sería la terminación de la carretera Poncebos-Caín-Valdeón-Portilla de la Reina, lo que permitiría la cómoda contemplación de las fabulosas perspectivas rocosas de la garganta del astur-leonés Cares.

Interesantísima sería también la conclusión de las carreteras Poncebos-Tielve-Sotres-Aliva, la Pido-Somo-Pandetrave y la Valdeón-Panderrueda-Puerto del Pontón.

Tenemos la convicción de que cualquier obra o instalación razonable y bien estudiada que se acometa en o en torno a los tres macizos, o en cualquiera de las tres provincias -que para el caso viene a ser lo mismo-, no haría más que avalar la categoría del conjunto, y nunca originar competencias ruinosas: es decir, que de la puesta en práctica de planes extra-provinciales, no se derivarían más que beneficios para todos".

La idea de Odriozola va a ser acogida rápidamente de modo muy positivo en Liébana. Ya vimos el contexto en que se presentó: la consciencia entre los lebaniegos de que su comarca estaba en una grave crisis y era necesario actuar para salir de ella. Las circunstancias políticas vinieron a sumarse favorablemente para que la idea cristalizara.

La Secretaría General del Movimiento en Orden del 19 de septiembre de 1961 dictó normas para la constitución de los Consejos Económicos Sindicales comarcales que se considerara convenientes. Apenas unos meses después, el 22 de diciembre, se constituye el Consejo Económico Sindical de Liébana y Polaciones, a instancias del diputado provincial de la comarca, Victoriano Cuevas, con la finalidad de "*coordinar, actualizar e impulsar el desarrollo de los distintos programas económicos y culturales de nuestra querida Liébana*"[178]. La Orden, además de considerar vocales natos de los consejos que se crearan a los que lo fueran del Consejo Económico Sindical Provincial y a las jerarquías de la organización sindical de la comarca, así como a representantes designados por la Diputación provincial y los municipios afectados, permitía la designación de vocales representativos de "*empresarios, técnicos y obreros de todas las entidades sindicales de la zona*". Además, el presidente del Consejo comarcal, que debía ser el mismo del provincial, podía designar "*en número libre a las personas de la comarca especializadas en materia económica y social*".

Así se hizo en el Consejo Económico Sindical de Liébana, del que se informa que "*Ocupan la presidencia el Delegado del Sindicato, Sr. Bilbao, el Secretario del Consejo Económico Provincial, D. Fernando Riancho, el delegado de Turismo, Sr. Riancho, el diputado provincial, Sr. Mazarrasa, el Magistrado, D. Eduardo Sánchez, los Ingenieros de Montes, D. Roberto y D. Modesto y el Ingeniero Agrónomo, Sr. Fe. Componen el Consejo como vocales natos Alcaldes de los respectivos Ayuntamientos, los Prohombres de las Hermandades y otros muchos, hasta sesenta, de libre elección*"[179].

Inmediatamente se constituyeron siete comisiones de trabajo, dedicadas a tratar de "Cooperativa del Campo", "Regadíos", "Enseñanza", "Montes", "Turismo", "Ganadería" y "Comunicaciones". La de Turismo, que es la que aquí nos interesa, quedó constituida con el conocido fotógrafo Eusebio Bustamante como ponente, formando la Comisión de Trabajo Manuel Riancho, Felipe Mazarrasa, Jacinto Antón (presidente de la Junta Vecinal de Espinama), Manuel Estrada (alcalde de Camaleño), César Gutiérrez (alcalde de Potes), Francisco Soberón y Eloy Briz.

La revista "Luz de Liébana", que, como vimos, había jugado un importante papel en la creación de ese clima, se congratulaba: "*Está esbozado el camino. El gran interés de las autoridades provinciales, unido al entusiasmo que ha despertado en Liébana la constitución de este consejo, creemos puede ser el principio de nuestro resurgir a una vida mayor de prosperidad económica*"[180].

La víspera de la constitución del Consejo José Antonio Odriozola había convocado al diputado provincial Felipe Mazarrasa, al Delegado del Ministerio de Información y Turismo Sr. Riancho, a Eloy Briz, a Eusebio Bustamante y a Wenceslao Rodríguez para explicarles, sobre el terreno, las posibilidades de instalar un teleférico[181].

Llamemos la atención sobre dos hechos. Uno, que José Antonio Odriozola no forma parte de la Ponencia de Turismo, de la que sí formaría parte en el II Consejo Económico Sindical de Liébana[182]. El segundo que, pese a que únicamente se hable de Odriozola, al parecer el santanderino Antonio Mazarrasa, también ingeniero, había tenido la misma idea de instalar un teleférico en Fuente Dé y había desarrollado estudios similares a los de Odriozola[183].

Durante unos seis meses las diversas comisiones llevan a cabo las reuniones y estudios que estiman pertinentes. En el caso de la ponencia de Turismo, dispone del trabajo de Odriozola a ella dirigido que incluimos en el Anexo I. Finalmente, el 19 y el 20 de junio de 1962 se celebra en el Teatro de Potes el I Pleno del Consejo Económico Sindical de Liébana con asistencia del Gobernador Civil de Santander, el presidente de la Diputación Provincial y otros altos cargos. Entre los textos que son sometidos al Pleno, se encuentra este de la Comisión de Turismo:

178 Según declaraciones de Máximo Lobato, secretario de la Delegación Sindical Comarcal de Potes y encargado de la dirección y coordinación de los trabajos del Consejo, recogidas en Luz de Liébana, febrero de 1962. La Orden se publicó en el Boletín Oficial del Estado del 10 de octubre de 1961, p. 14586.

179 Luz de Liébana, enero de 1962.

180 Ib.

181 El Diario Montañés, 24/12/1961, citado por Pereda de la Reguera, Manuel, p. 187.

182 Luz de Liébana, mayo de 1965.

183 Así se dice en Luz de Liébana, enero de 1966, y en la misma revista de diciembre de 1970.

"TELEFERICO DE FUENTE DE AL MIRADOR DEL CABLE

La instalación de un teleférico de Fuente Dé al Mirador del Cable, contribuiría extraordinariamente al desarrollo turístico comarcal. Este proyecto, unido al desarrollo que tomará indudablemente el Monasterio de Santo Toribio, convertirían pronto a Liébana en una importante zona turística.

Creemos que es el momento de acometer esta empresa. El pueblo de Espinama ve con entusiasmo el proyecto de esta idea, y está dispuesto a colaborar con todas sus fuerzas a la consecución del mismo. Es de destacar cómo Espinama se ha dado cuenta de la importancia que tiene el turismo, pues en diferentes épocas del año, especialmente en verano, los visitantes dejan caer en sus oídos las exclamaciones de júbilo y sorpresa al contemplar las bellezas de sus montañas y paisajes.

Por parte de las Autoridades provinciales sabemos existe gran interés ya que incluso tal idea está aceptada por la Excelentísima Diputación Provincial, dispuesta a prestar su colaboración para verlo hecho realidad.

Centenares de teleféricos funcionan en el mundo desde hace decenios, por lo que la construcción de un aparato de este tipo está respaldada por una gran experiencia y una técnica muy decantada. Su instalación no equivale a correr una aventura. En Francia, Suiza e Italia, son los teleféricos de los Alpes los que han contribuido y contribuyen en la actualidad al desarrollo turístico enorme de aquellas zonas, convirtiendo lugares que sólo eran visitados por expertos montañeros en zonas turísticas de interés nacional.

Las razones que aconsejan tal idea son de importancia suma y no cabría en una sencilla ponencia el exponerlas en su totalidad; pero en gran parte está desarrollado en un detallado a la par que documentado estudio de consideraciones que presenta el Ingeniero lebaniego don José Antonio Odriozola, cuya copia va unida al original de la Ponencia.

Tras la construcción del mismo, vemos claramente cómo la iniciativa privada se volcaría en la construcción de instalaciones de tipo turístico de grandes beneficios, no solamente para la Región sino para el prestigio de la Nación.

Este teleférico, que salva un desnivel de 850 metros, pondría al turismo en pocos minutos en pleno corazón de los Picos de Europa, proporcionándole la oportunidad de realizar magníficas excursiones.

Fuente Dé reúne óptimas condiciones para la construcción de un Parador de Turismo, situado al pie del mismo teleférico.

Queremos destacar la importancia de esta construcción, con el beneficio que reportaría a nuestra provincia el hecho de acercar las playas de Santander a plena y alta montaña en el tiempo aproximado de tres horas"[184].

Además del epígrafe transcrito relativo al teleférico de Fuente Dé, la citada ponencia de Turismo incluyó otro relativo a "Deportes de Invierno" en el que se indicaba que "*Como complemento del teleférico de Fuente Dé, sería indicada la construcción de telesquís en la zona de Aliva y Lloroza*"[185].

En las conclusiones aprobadas por el pleno del Consejo se asumió totalmente lo propuesto en la ponencia, y, así, entre las aprobadas se encontraba esta:

"*2ª. La construcción del teleférico en los Picos de Europa que en la Ponencia se solicita podría convertir en corto plazo de tiempo a Liébana en un foco de atracción turística de interés nacional*".

Además, en la tercera conclusión se aprobó la "*instalación de telesquís que se propugnan en Aliva, Lloroza y San Glorio*"[186].

Una vez leídas en el pleno las conclusiones aprobadas, "*el señor Presidente de la Diputación, el Delegado Provincial de Sindicatos y el señor Gobernador, felicitaron a los lebaniegos por las conclusiones aprobadas, que recogen las aspiraciones de los valles de Liébana, Polaciones y Peñarrubia y excitaron a todos a la unión para lograr que estas conclusiones sean una realidad en el más breve espacio posible*"[187].

184 "I Pleno del Consejo Económico Sindical Comarcal de Liébana. Ponencias y conclusiones aprobadas", Cooperativa del Campo, Tama, 1962, pp. 19-20.

185 Ib. p. 21.

186 Ib.

187 Luz de Liébana, julio de 1962.

2.- UN IMPULSOR: PEDRO ESCALANTE

Pedro Escalante

Vemos, pues, cómo la idea de José Antonio Odriozola es totalmente asumida por el Consejo Económico Sindical Comarcal, como ya lo había sido, según de la propia ponencia se desprende, tanto por la Diputación Provincial como por el pueblo de Espinama, al que pertenecían los terrenos tanto de Fuente Dé como del Cable.

El apoyo de Diputación, con su presidente, Pedro Escalante Huidobro, al frente, iba a resultar decisivo. Se da la fecha del 30 de marzo de 1962 como la de la orden de redacción del proyecto[188] o, incluso, como la de elección del emplazamiento de la estación superior[189]. Desde luego que debió de ser poco antes del citado pleno

188 González Bedoya, Juan, "Liébana (y III)" en Revista de Santander, 1978, p. 36.

189 Pereda de la Reguera, Manuel, op. cit. p. 187. En la Gran Enciclopedia de Cantabria, se da el 18 de

del Consejo Económico Sindical Comarcal de Liébana de junio de 1962 cuando tuvo conocimiento del estudio de Odriozola. Así se desprende del hecho de que, cuando en marzo de ese mismo año, el Consejo Económico Sindical de la Provincia de Santander publica un estudio sobre las "Perspectivas de desarrollo económico de la Provincia de Santander (en los próximos cinco años)", no se aluda en absoluto a Fuente Dé. Únicamente se destacaba en él que "*ofrece magníficas ocasiones para deportes y excursiones la zona de Potes, siendo preciso para el mejor acondicionamiento turístico de la misma la construcción de una carretera de circunvalación de los Picos de Europa y de otra que una el refugio de Aliva con el pueblo de Espinama*"[190], añadiendo en otro apartado que "*La Dirección General de Turismo proyecta modernizar y ampliar este Refugio tan pronto como se mejore su vía de comunicación con el pueblo de Espinama*"[191].

Cuando Pedro Escalante conoce el proyecto de Odriozola, rápidamente se lanza a ponerlo en práctica. De lo que le llevó a hacerlo dio cuenta en este texto:

"*Los que amamos a nuestra tierra, los que estamos persuadidos de que en la hora presente de la humanidad es indispensable que las virtudes de nuestro pueblo den al mundo el módulo de lo que de más noble existe en la naturaleza humana, los que creemos en el deber social de crear puestos de trabajo al pie de nuestra propia naturaleza tomando de ella la fuerza necesaria para que la admiren los extraños y los propios no tengan que extrañarse de ella, nos lanzamos a la difícil empresa de poner a los Picos de Europa al alcance de quienes no sean especialistas en el deporte de montaña o económicamente fuertes, nos decidimos a intentar que las maravillas de Liébana sean más conocidas. Y nos empeñamos en la empresa social de que los hijos de Liébana tengan puestos de trabajo en ella preparando esa promoción, explotando esa promoción. Y de ahí nació el lanzamiento turístico de los Picos de Europa*"[192].

mayo de 1963 como el día en que "*el arquitecto Ángel Hernández, con técnicos italianos especializados en estas obras, suben a Lloroza para elegir definitivamente el emplazamiento, coincidiendo en el ya designado por Odriozola anteriormente*" (tomo VIII, p. 136).

190 Consejo Económico Sindical de la Provincia de Santander, "Perspectivas de desarrollo económico de la Provincia de Santander (en los próximos cinco años)", marzo de 1962, p. 189.

191 Ib., p. 190.

192 Diputación Provincial de Santander, "El teleférico de Fuente Dé" (folleto), 1966. En su texto se

Y en este otro, escrito para la revista "Luz de Liébana":

"*Me entusiasma ese nombre de LUZ DE LIÉBANA. Pienso en una antorcha colosal que desde la cumbre de Peña Vieja iluminará toda la comarca.*

La empresa de dar luz a Liébana -y al decir luz debe entenderse vida próspera, actividades nuevas, puestos de trabajo y un cauce activo y eficaz en el engrandecimiento de la Patria y en el de nuestra tierra y su renombre- es una de las aspiraciones y una de las metas que me propuse al ocupar la presidencia de nuestra Diputación Provincial.

El problema de las regiones que, como Liébana, se cierran geográficamente sobre sí mismas, y que en una planificación lógica de un desarrollo nacional, ha de resolverse estribando sobre las bases que da la Naturaleza misma, haciendo a fuerza de entusiasmo y de fe, que las propias causas materiales que apartan la región se conviertan en imán que atraiga a ella lo que de ella está separado. El turismo es el nombre que, en la vida moderna, se da al empeño de buscar, en donde esté, lo maravilloso y lo extraordinario, lo que rompa la bulgaridad [sic] *de la vida de cada uno.*

De ahí el Plan Picos de Europa, que debe ser considerado en su fase actual, no como meta sino como iniciación de un grandioso proyecto de renombre internacional y nacional, por supuesto.

¿Qué pueden tener las regiones de Suiza que no pueda ofrecer Liébana en punto a Naturaleza? Yo creo que nada. Sólo nos falta las obras de los hombres y tenemos que demostrar que puesta esta mano en la empresa que llevaremos en adelante hasta el fin.

Si este Plan triunfa, en Liébana habrá nuevas razones de vivir, nuevos puestos de trabajo y esa luz en el alto de Peña Vieja será como la antorcha de Cantabria"[193].

Pese a estas ideas tan claras de su presidente, hay tres diputados que se oponen radicalmente a su plan. Además, "*una de las más fuertes oposiciones fue la del señor gobernador civil, quien se apoyaba en el dictamen de los técnicos, ingenieros de Obras Públicas y Diputación, para quienes el Teleférico de Fuente Dé nunca podría ser rentable por estar muy lejos de los centros urbanos*". Ante estas discrepancias, al parecer, Pedro

incluye: "*el Presidente de la Diputación –que escribe estas líneas-*". Por tanto, fue el propio Pedro Escalante Huidobro su autor.

193 Luz de Liébana, enero 1964.

Escalante estuvo a punto de ser cesado de su cargo al frente de la Diputación. Sin embargo, "*antes de que se llevase a cabo el relevo, llegó a Liébana el subsecretario del Ministerio de Turismo, del que era ministro el señor Fraga, que no sólo aprobó el proyecto de don Pedro, sino que informó para que se construyera en Fuente Dé un parador*"[194].

En realidad, quien visitó Liébana a mediados de noviembre de 1962 fue el Director General de Turismo, señor Arrespacochaga, quien, acompañado de las autoridades provinciales, "*prometió que en breve serán realidad el Teleférico de Fuente Dé al Cable, la carretera al nacimiento del Deva, hotel, ampliación del Refugio de Aliva y la apertura de la caza del rebeco en el próximo verano*"[195]. Consecuencia: la Diputación Provincial de Santander aprueba el 20 de noviembre de 1962 la construcción del teleférico de Fuente Dé.

Rápidamente, en enero de 1963, el Consejo de Ministros aprueba el inicio del plan de ordenación turística de los Picos de Europa, comenzando en la primera fase por la provincia de Santander (actual Cantabria), para seguir después con las de Asturias y León. Para esta primera fase se aprueba invertir cincuenta millones de pesetas, con los que se financiaría la ampliación del Refugio de Áliva, se construiría "*un hotel invernal en Fuente De, donde se iniciará el gran teleférico que finalizará en el Mirador del Cable (punto que conserva el apellido de un antiguo cable minero)*" "*y también se pretende ampliar y remozar el llamado Chalet Real, en lo alto del macizo, cerca del Refugio aludido*"[196].

Los llamativos titulares indicaban que "*por primera vez en nuestra nación se acomete la revalorización de una zona de montaña para el gran turismo*" y se indicaba que se financiarían alojamientos, carreteras y un teleférico.

Ese "hotel invernal" a construir en Fuente Dé no era sino un Parador. Unos meses después, el 7 de septiembre de 1963, Francisco Franco firmaba el Decreto 2393/1963 que, entre otras cosas, dice:

"*Por el Ministerio de Información y Turismo se considera necesaria la adquisición de unos terrenos radicados en la provincia de Santander, con el fin de construir en ellos un Parador Nacional de Turismo.*

Los terrenos de que se trata se encuentran radicados al sitio de "Fuente Dé", término municipal de Espinama, Ayuntamiento de Camaleño, teniendo una superficie de veintisiete mil cuatrocientos ochenta metros cuadrados, según datos obrantes en el expediente tramitado para su adquisición, cuyo propietario pide por los mismos la suma de cinco mil pesetas, que el Ministerio de Información y Turismo considera conveniente por entender que la finca reúne la condición de única para la finalidad a que pretende destinarse.

Concurriendo (...)

DISPONGO:

Artículo primero.- Se autoriza al Ministerio de Hacienda para prescindir del trámite de concurso en la adquisición por el Estado de unos terrenos sitos en la provincia de Santander, término municipal de Espinama, Ayuntamiento de Camaleño, al sitio de "Fuente Dé", que tiene una superficie de veintisiete mil cuatrocientos ochenta metros cuadrados, por el precio de cinco mil pesetas (...)

Artículo segundo.- Los terrenos de referencia, una vez incorporados al inventario de bienes del Estado, e inscritos a su nombre en el Registro de la Propiedad, deberán afectarse al Ministerio de Información y Turismo para construir en ellos un Parador Nacional".[197]

La escritura de la compra de esos terrenos debió de ser firmada el 27 de febrero de 1964.[198]

Por tanto, desde la Diputación Provincial y desde el Gobierno estaba en marcha el plan para poner a los Picos de Europa lebaniegos al alcance de todo el mundo.

194 Luz de Liébana, 1996, nº 366. Ambrosio Cuesta, el director y alma mater de los primeros años de Luz de Liébana, recuerda a Pedro Escalante, incluyendo estos detalles. Ya en el número de la revista de diciembre de 1970 había escrito que "*en contra del parecer de muchos técnicos y hombres de empresa por entender principalmente que se halla muy distante de los grandes Centros Urbanos, jugándose a una carta su prestigio y hasta su cargo, acometió la magna empresa*". Ambrosio Cuesta compartió con Pedro de Escalante muchos momentos (por ejemplo, los días 27 y 28 de agosto de 1968 formaron parte ambos del reducido grupo que desde Campoo se desplazó hasta Liébana buscando el posible itinerario de una carretera Reinosa-Potes) por lo que su información procedía de primera mano.

195 Luz de Liébana, diciembre 1962.

196 Noticia de la agencia Pyresa, publicada el 31/1/1963.

197 Boletín Oficial del Estado, 24/09/1963, p. 13797.

198 Rodríguez Pérez, Mª José, op. cit. p. 100.

IV.
LA PLASMACIÓN DE UN SUEÑO

1.- EL PROYECTO

Decidida la instalación del teleférico, la Diputación Provincial asume hacerse cargo de la realización del proyecto y de la construcción de las estaciones de salida y llegada del teleférico así como del resto de las obras civiles que fueran necesarias o convenientes.

Los autores del proyecto del teleférico de Fuente Dé fueron el ingeniero de Caminos, Canales y Puertos José Calavera y el arquitecto Ángel Hernández Morales. El primero de ellos explica cómo llegó a hacerse cargo del proyecto:

"*En 1962 di un Curso sobre Estructuras de Hormigón Armado en el Colegio de Arquitectos de Santander. El Presidente, en esos momentos, era Ángel Hernández Morales, Arquitecto. No recuerdo de cuántas sesiones constó el curso pero creo que se daba una sesión semanal durante un cierto número de semanas. Hice amistad con Ángel Hernández, que era una persona entrañable, y terminé el curso.*

A los tres o cuatro meses me llamó Ángel Hernández Morales, que era Arquitecto de la Diputación de Santander, para exponerme que el Presidente de la Diputación, Pedro Escalante, tenía la idea de hacer un Teleférico en los Picos de Europa que sirviese para la difusión de los Picos. La

Diputación tenía, aparte de la Sección de Arquitectura que dirigía Ángel Hernández Morales, muy bien cubierta la Sección de Carreteras con un Ingeniero de Caminos, excepcional, García Lorenzo, y la de Obras Hidráulicas que no recuerdo el nombre de su Jefe, pero el Teleférico planteaba problemas estructurales muy serios, de gran envergadura, especialmente en las estaciones y necesitaba un especialista en estructuras y la Diputación no lo tenía. Me propuso que me encargase yo del tema y acepté.

Yo siempre, desde muy temprano, pensé que la colaboración de Arquitectos e Ingenieros era enriquecedora para muchos tipos de obras y después de pensarlo unos días llamé a Ángel Hernández Morales invitándole a colaborar conmigo en el Proyecto y en la Dirección de Obra y aceptó"[199].

La colaboración de José Calavera y Ángel Hernández en el proyecto fue uno de los primeros casos producido en España de colaboración entre un ingeniero de Caminos y un arquitecto, algo frecuente en otros países, hasta el punto de que originaría algún problema a la hora de visar el proyecto en los respectivos colegios.

En su elaboración tuvieron en cuenta de un modo fundamental que la "*impresionante belleza del lugar hacía especialmente delicado el problema del emplazamiento, y requería un singular cuidado en el tratamiento estético de las estaciones. Este tratamiento estaba fuertemente condicionado por aspectos funcionales impuestos por la maquinaria y el trazado de cables, pero fue muy cuidadosamente considerado*"[200]. Como señaló Odriozola:

"*En la elección del emplazamiento ha pesado fundamentalmente la idea de no "meter la civilización" en los Picos, evitando el llevar la estación superior a alguna cima de importancia, lo que hubiera traído consigo el "descrédito" de la misma, y de rechazo, del conjunto. En principio se había hablado de Peña Vieja, Cortés, Lechugales... Afortunadamente prevaleció el buen criterio y se hizo caso de la experiencia adquirida en otros países de tradición alpina, en los que sólo se llega con medios mecánicos a cimas de importancia secundaria o a lugares destacados -fuera de las cumbres-, por dominarse desde ellos un panorama interesante o por ser punto de arranque de cierto número de itinerarios, condiciones que cumple sobradamente el Mirador o Balcón del Cable, junto al que se ha instalado finalmente la estación superior, en un repliegue de la roca, lo que hace que dicha estación no sea apenas visible desde el Macizo, con lo que no se altera el paisaje*"[201].

El proyecto hubo de hacer frente a una gran complejidad. "*La obra civil, compuesta principalmente por los edificios de ambas estaciones, constituye un caso de estructura de hormigón armado de los más complejos que yo he encontrado a lo largo de mi vida profesional. Esta complejidad surge por un lado, por los problemas planteados por los cambios térmicos de la estructura, que son naturalmente muy fuertes. Por otro lado, la abundancia e importancia de las cargas puntuales producidas por las instalaciones mecánicas, muchas de las cuales, aparte de su carácter dinámico tienen componentes horizontales y ascendentes importantes,* [...] *complicaba el cálculo estructural*"[202], reconoce Calavera, quien señala que las estructuras se proyectaron con la teoría de estados límites, pese a que entonces no había normas en España al respecto.

"*El cálculo se realizó a finales de 1963 y los Planos, Pliego de Condiciones y el Presupuesto a primeros de 1964. Estaba en vigor la "Instrucción" de 1939 pero acaba de aparecer en 1962, la "Instrucción h.a. 61" del Instituto de la Construcción en la que tomó parte el propio Eduardo Torroja, que murió en 1961, y nos decidimos por ella. Era la primera norma española (y una de las primeras del mundo) en adoptar el diagrama rectangular, los coeficientes de mayoración de las acciones y de minoración de las resistencias del hormigón y del acero*"[203].

La obra del Teleférico fue, por ello, pionera en la aplicación de los materiales. "*El teleférico se hizo con un hormigón de resistencia de 300 kilos por metro cuadrado, en un momento en que lo normal en España eran los 150. Además, se le incorporó aireante para aumentar su resistencia al hielo y se midió la temperatura de insolación en verano (62º) y en invierno (-20º) lo que suponía un gradiente de 80º, nada frecuente en hormigón*", comentó el profesor Calavera en una entrevista concedida en 2006.

199 Calavera José, "Tres obras singulares del Ingeniero José Calavera en Cantabria", en "Cuadernos Técnicos GTED-UC" (Grupo de Tecnología de la Construcción, Universidad de Cantabria), nº 1, 2012, p.5.

200 Ib., p. 5-6.

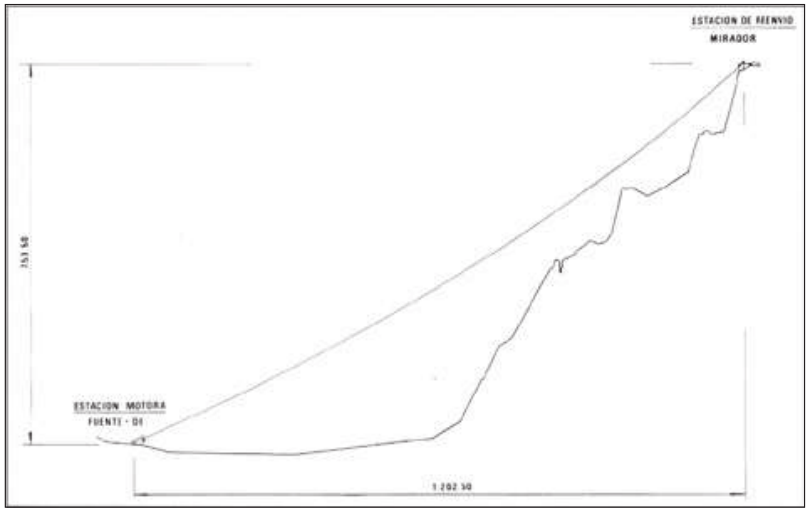
201 Odriozola Calvo, José Antonio, op. cit., p. 220. Odriozola señala que el emplazamiento es exactamente el mismo que el que tuvo el primer cable minero, instalado allí, según él, en 1903.

202 Calavera, José, op. cit., p. 7.

203 Ib., p. 8.

En el Proyecto intervinieron también el Ayudante de Obras Públicas, hoy Ingeniero Técnico de Obras Públicas, José Antonio Ortiz Simón, que colaboraba con Calavera habitualmente, y el aparejador de la Diputación Manuel Carrión. Éste "*fue pieza esencial en la Dirección de Obra*", según Calavera.

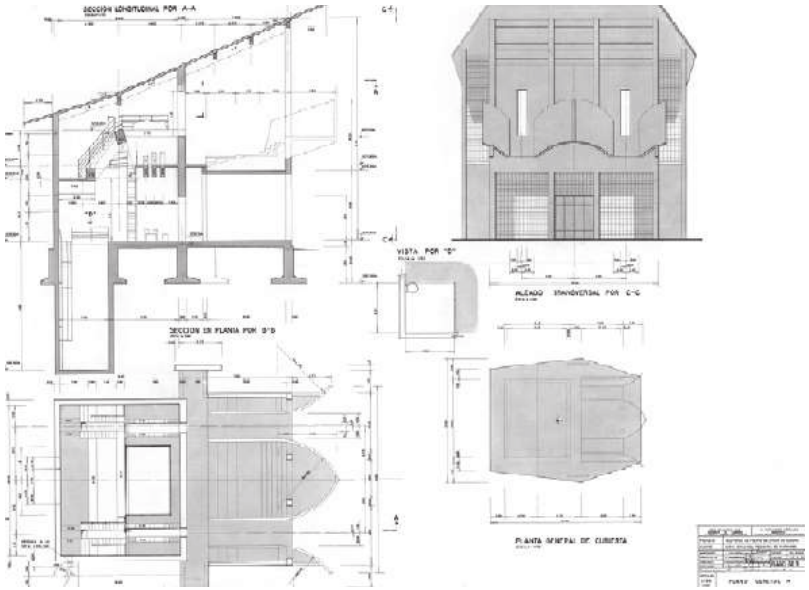
En 1964 fue concluido el proyecto. Definitivamente, la estación inferior quedaba situada a 1.070,25 metros de altitud y la superior en la cota de los 1.823,75 metros, salvándose la distancia entre ellas en un solo vano con 1.419 m. de cable. En realidad, no se trata de un único cable por cabina sino que cada una lleva tres, como nos explica don José Calavera:



Perfil del teleférico. J. Calavera

"*El Teleférico es del tipo bicable o de vaivén y tiene tres cables por cada cabina; uno, el carril, que es un cable cerrado muy especial, un cable tractor para el movimiento de las cabinas y un cable de socorro para las cabinas que, en caso de un accidente, se lanzan desde la estación superior y se acoplan a las cabinas usuales*".

Los motores (eléctricos, aunque dispone también de un motor diesel de reserva) están situados en la estación inferior, donde se encuentran igualmente los contrapesos de los cables carril. Éstos están anclados en la



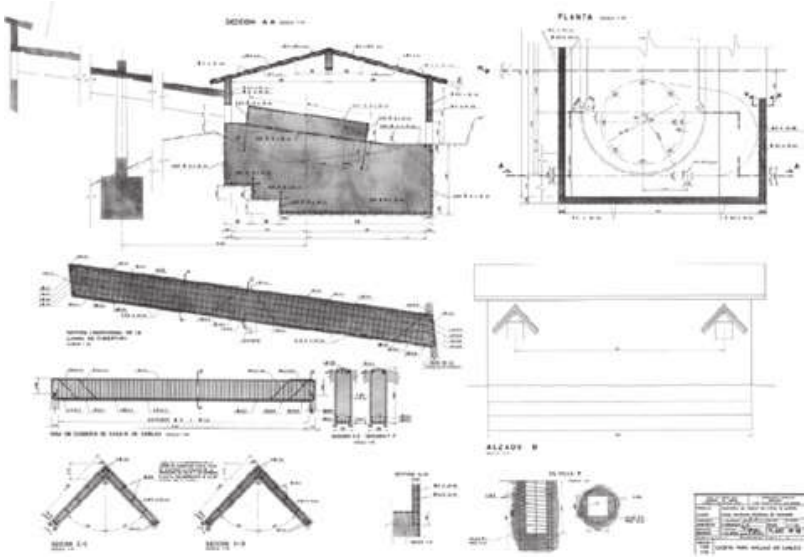
Planta, alzado y sección de estación inferior. J. Calavera

estación superior mediante arrollamiento en unos rodetes de hormigón sitos en un edificio no accesible al público. La estación superior es la de reenvío.

En el proyecto del teleférico la parte de cabinas y motores fue de Ceretti Tanfani, una empresa italiana líder en la realización de teleféricos. Los cables fueron fabricados por Nueva Montaña Quijano. A ellos se les adjudicó el concurso que en breve veremos.

"La obra civil se proyectó desde un principio para dos cabinas de quince personas, pero inicialmente los cables que se montaron correspondieron a cabinas de ocho personas". Por ello, cuando se ampliaron por primera vez, de ocho a quince pasajeros, lo único que hubo que cambiar fueron cables y motores.

Además, "*Ceretti Tanfani nos impuso la condición de que considerásemos un manguito de hielo de 50 cm. de diámetro alrededor de cada cable carril, lo cual suponía una carga de 278 Tn. en los 1.419 m. de cada cable carril*". "*La verdad es que no se han formado jamás manguitos de hielo de ningún diámetro en los cables, probablemente porque existe una corriente ascendente de aire*



Plano de la caseta para anclaje de cables

caliente en el fondo del valle que sube hasta la estación superior, con lo cual el Teleférico resultó muy holgado", comenta don José Calavera.

Lógicamente, en el proyecto se contemplaban medidas de seguridad varias. Desde la estación superior, por los cables de socorro, se puede lanzar una cabina especial para el caso de que las normales queden inmovilizadas en el trayecto. Como alternativa para este caso, cada cabina dispone de una trampilla, "*descendiendo los viajeros en un saco sujeto por un cable a un dispositivo especial con freno tipo «Davy»*. Además, en la estación inferior existe un sistema para que, con independencia del operador, se detengan las cabinas "*si su velocidad normal de 8 m/seg. se excede en más de un 10 por ciento, o si en dos puntos próximos a cada estación la velocidad no se reduce 4 m/seg. y 1,50 m/seg. respectivamente. Existe además un freno de mordazas que actúa sobre los cables carril y puede ser accionado manualmente desde las cabinas*".

Otra actuación prevista fue sobre el Balcón del Cable, tal y como relata el ingeniero Calavera: "*La estación superior termina junto al Mirador del Cable, que es un mirador en voladizo sobre el Valle. Cuando se inició el proyecto, ya existía un pequeño mirador muy deteriorado, que demolimos y sustituimos por el actual, de mayor vuelo*".

Paralelamente al desarrollo del proyecto, para lo que es el teleférico en sí, la Diputación rápidamente, en agosto de 1963, convoca el concurso[204] para adjudicar su construcción y montaje, sujeto al pliego de condiciones económico-administrativas previamente aprobadas[205]. En ellas se fija un tipo base de 9.500.000 pesetas más los derechos arancelarios que hubiera que pagar por las partes del teleférico que se importaran de otros países. El pago se realizaría en cuatro anualidades (seis, para las partes del teleférico importadas), con abono de intereses. La garantía ofrecida por el material debía ser de un año y las únicas condiciones técnicas exigidas eran el cumplimiento de las "Recomendaciones para teleféricos de viajeros, sistema va y ven" de la Organización Internacional de Transporte por Cable y que tuviera una capacidad de transporte de cien personas por hora en cada uno de los sentidos.

En cuanto al plazo de ejecución se establecía lo siguiente:

"*Las obras de construcción y montaje del teleférico a que se refiere el contrato, serán terminadas en el plazo de once meses, contados a partir de la adjudicación definitiva de la obra, siempre que ésta no sea más tarde del 1º de octubre de 1963.*

Se sobreentiende que esto tiene validez solamente en el caso en que las obras de ingeniería civil de las estaciones del teleférico estén terminadas para 1º de junio de 1964, y que los accesos a ambas estaciones, necesarios para el transporte, estén expeditos en igual fecha".

Como vemos, se preveían unos posibles plazos tan breves que fue imposible que se cumplieran.

La adjudicación de esta parte de la instalación, la referente al teleférico en sí, recayó en Nueva Montaña Quijano, S.A. y en la empresa italiana Ceretti e Tanfani, S.p.A. La parte del coste correspondiente a ésta ascendía a 85.700.000 liras (del orden de 8.200.000 pesetas) por los elementos materiales a importar de Italia y 7.981.000 liras (unas 765.000 ptas.) "*correspondientes a proyectos y dirección técnica de la parte italiana y española*". La Diputación, además, acuerda el 14 de julio de 1964 "*hacer uso parcial de la aceptación de los pagos anticipados que ofrecen los adjudicatarios, verificando tan pronto como se reciba la correspondiente factura el cobro de los*

204 Boletín Oficial de la Provincia de Santander (B.O.P.S.), 28/8/1963, p. 781.

205 B.O.P.S., 19/8/1963, p. 762.

trabajos de dirección y proyectos, que importan las 7.981.000 liras"[206]. En relación con esto, probablemente, la Diputación acordó el 15 de octubre de 1964 modificar los términos estipulados en el pliego de condiciones para hacer el pago a la empresa italiana[207].

En esta misma sesión se acordó consignar los créditos necesarios para hacer el pago en los años sucesivos: 780.959 pesetas en 1965; 744.944, en el presupuesto de 1966; 708.020, en el de 1967; 671.564, en el de 1968; y 635.009 pesetas, en el de 1969. Y firmar las correspondientes letras avaladas por el Banco de Santander[208]. Suman, por tanto, estos pagos 3.540.496 pesetas.

Dada la rapidez con que se estaba llevando a cabo todo, no es de extrañar que cuando se aprobaron esas condiciones ya se estuviera avanzando en el tema de los accesos. Ya en julio se anuncia la subasta de la construcción de la carretera desde Espinama hasta Fuente Dé, con un precio tipo de 8.306.718,37 pesetas y un plazo de ejecución de quince meses[209]. En septiembre, se complementa con el anuncio de la subasta de la "*explanación, construcción de muros, pasos de cauce y obras accesorias*" de la misma carretera, con un precio base de 7.990.883,85 pesetas[210]. Y en abril de 1964 se anuncia un tercer concurso-subasta, éste para las obras de "*afirmado y accesorias de la carretera de Espinama a Fuente Dé y obras totales del tramo de acceso a la Estación Motriz del Teleférico*", por un precio tipo de 3.482.171,66 pesetas y cinco meses de plazo de ejecución "*contados a partir del 23 de enero de 1965*"[211]. La única empresa admitida para este último concurso-subasta fue la del ingeniero Agustín Gómez Obregón[212] que, como veremos, fue una de las que participó en las obras del Teleférico.

206 B.O.P.S., 6/11/1964, p. 1.015.

207 B.O.P.S., 16/12/1964, p. 1.150.

208 Ib., p. 1.151.

209 Boletín Oficial de la Provincia de Santander, 8/7/1963.

210 B.O.P.S., 4/9/1963.

211 B.O.P.S., 13/4/1964.

212 B.O.P.S., 22/5/1964.

2.- LAS OBRAS

"*La construcción del teleférico de Fuente Dé se inició al modo romántico. Mientras se ultimaba el proyecto, mientras los trámites burocráticos se deslizaban por los diversos conductos previstos por la ley, un grupo de gentes del país dirigidos por el Arquitecto D. Angel Hernández Morales comenzó los trabajos preliminares, voladura en roca, hormigonado. En jornadas durísimas se hizo la apertura de pozos henchidos de aguas gélidas. Una mañana soleada, purísima, sobre un mar de nubes, el Presidente de la Diputación -que escribe estas líneas- presenciaba como el Arquitecto, el Ingeniero y Diputado Señor Mazarrasa, señalaban el emplazamiento de la estación superior y como el polifacético y siempre en el tajo Nicolás Soto clavaba sobre la impronta del abismo el testigo que marcaba el lugar por donde andando el tiempo la góndola del teleférico coronaría la cota de los 2.000 metros del Mirador del Cable*"[213].

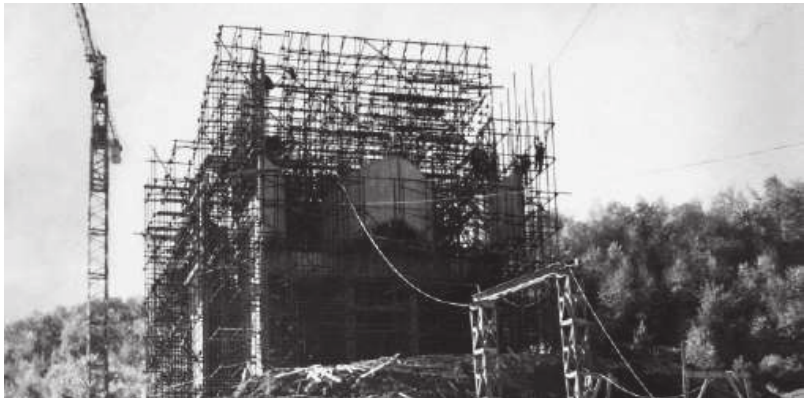
Así contaba Pedro Escalante Huidobro, presidente de la Diputación, los primeros trabajos desarrollados en Fuente Dé, mientras se llevaba a cabo la tramitación administrativa y se preparaba el proyecto del teleférico.

213 Diputación Provincial de Santander, "El teleférico de Fuente Dé", 1966 (folleto)

Acabado éste, el pleno de la Diputación aprobó el 4 de septiembre de 1964, el proyecto y pliego de condiciones técnicas y el de condiciones económico-administrativas para la subasta de las obras[214]. Pocos días después, se anunciaba la subasta de las obras de ingeniería civil del Teleférico con un precio tipo de 9.194.874,69 pesetas[215].

La construcción fue llevada a cabo por la empresa AGOSA, del ingeniero de caminos Agustín Gómez Obregón, que empleó en la ejecución de las obras a una docena de operarios, de los que únicamente tres contaban con experiencia en trabajos en hormigón, pero "*aprendieron rápidamente e hicieron la estructura muy bien. Nos fabricábamos los separadores por un procedimiento casero (entonces no se producían en España) y toda la obra se hormigonó con hormigonera de eje inclinado de 250 l. teóricos, cargada a 150 l.*"[216] Buena parte de esos operarios eran de la zona.

Durante las obras se hubo de hacer frente a varios problemas. Así, para el control de la resistencia del hormigón "*no había ningún laboratorio ni a media distancia. Por otro lado no había energía eléctrica en la obra (llegó cuando se montaron las cabinas). En vista de esto, elegimos una prensa manual de émbolo de aceite y manejo a mano para conseguir la presión. Adiestramos a dos operarios en la fabricación, curado, refrentado y ensayo de las probetas, que lo hicieron muy bien. En toda la obra el hormigón presentó una resistencia del orden de 30 MPa a 28 días*".



Obras en la estación inferior

214 B.O.P.S., 9/12/1964.

215 B.O.P.S., 18/9/1964.

216 Calavera, José "Tres obras singulares...", p. 13. Las citas siguientes son del mismo artículo.

Obras en estación inferior y Parador. Foto de E. Bustamante

Esta carencia de suministro eléctrico impidió también, por ejemplo, utilizar bombas eléctricas en la excavación de los pozos de contrapesos de la estación inferior. Ésta se levanta sobre la morrena de retroceso de un antiguo glaciar, por lo que en cuanto se excavaba se inundaba y eran agujeros de quince metros de profundidad lo que había que hacer. Dado que las bombas de gasolina resultaron ineficaces, se solucionó el problema con la construcción de un drenaje gigante, de media luna, que "*con la técnica de esos años, tenía una vida útil de unos 25 años*", señala Calavera.

En la estación superior, los problemas vinieron de su situación. Por un lado, la falta de agua para el amasado y curado del hormigón obligó a subirla desde Espinama, como también la ferralla, para lo que se emplearon carrocetas que tenían que hacer la subida por Áliva.

Por otro, las nieves invernales hicieron que solo se trabajara en ella en los veranos, entre mediados de junio y principios de septiembre.

Tal vez por estos parones invernales, cuando el 25 de noviembre de ese año 1964 visita el "Complejo Turístico de los Picos de Europa" el subsecretario de Turismo, Antonio García Rodríguez-Acosta, "*recomendó la activación de las obras para poder inaugurarlas a finales del próximo verano*"[217].

Sin embargo, el invierno debió ser duro y es con la primavera cuando "*se han iniciado de nuevo los trabajos del Parador y teleférico de Fuente Dé*"[218].

Obras en la estación superior

Al tiempo que se trabaja en teleférico y parador, avanzan obras complementarias y necesarias para la realización y posterior explotación del teleférico que habían sido aprobadas casi al mismo tiempo, en abril de 1963 en concreto, como la electrificación de todo el Valle de Camaleño o la construcción de la carretera de Espinama hasta Fuente Dé.

217 Luz de Liébana, diciembre 1964.

218 Luz de Liébana, mayo 1965.

Obras en la estación superior. Foto de E. Bustamante

En la prensa de la época se localizan noticias que nos dan idea de cómo iban avanzando:

Septiembre de 1963: "*En Cillorigo han llevado el tendido a varios pueblos y en Camaleño ya llega la línea general a Fuente Dé, y desde la última decena de Septiembre han dado fluido para que lo puedan aprovechar los molinos de las obras en construcción del Parador y base del Teleférico*"[219].

Enero de 1964: "*Aprovechando el magnífico tiempo de que disfrutamos en esta región, están realizándose con gran actividad los trabajos de explanación de la carretera que unirá, al pie de los Picos de Europa, el pueblo de Espinama con el nacimiento del río Deva, Fuente Dé, punto de arranque del teleférico que llegará al Balcón del Cable.*

219 Luz de Liébana, septiembre de 1963.

El Refugio de Áliva en los años 1960

Potentes máquinas facilitan los trabajos y se espera que para el mes de junio puedan circular ya automóviles por la nueva carretera, de gran interés turístico, que tendrá una longitud aproximada de cuatro kilómetros y que terminará en uno de los más bellos lugares de las estribaciones de los Picos"[220].

Abril de 1964: "*Han comenzado las obras para la electrificación de los valles de Cillorigo y Camaleño. Continúan las obras para profundizar las bases del Teleférico.*

En breve estará terminada la caja de la carretera de Espinama a Fuente Dé"[221].

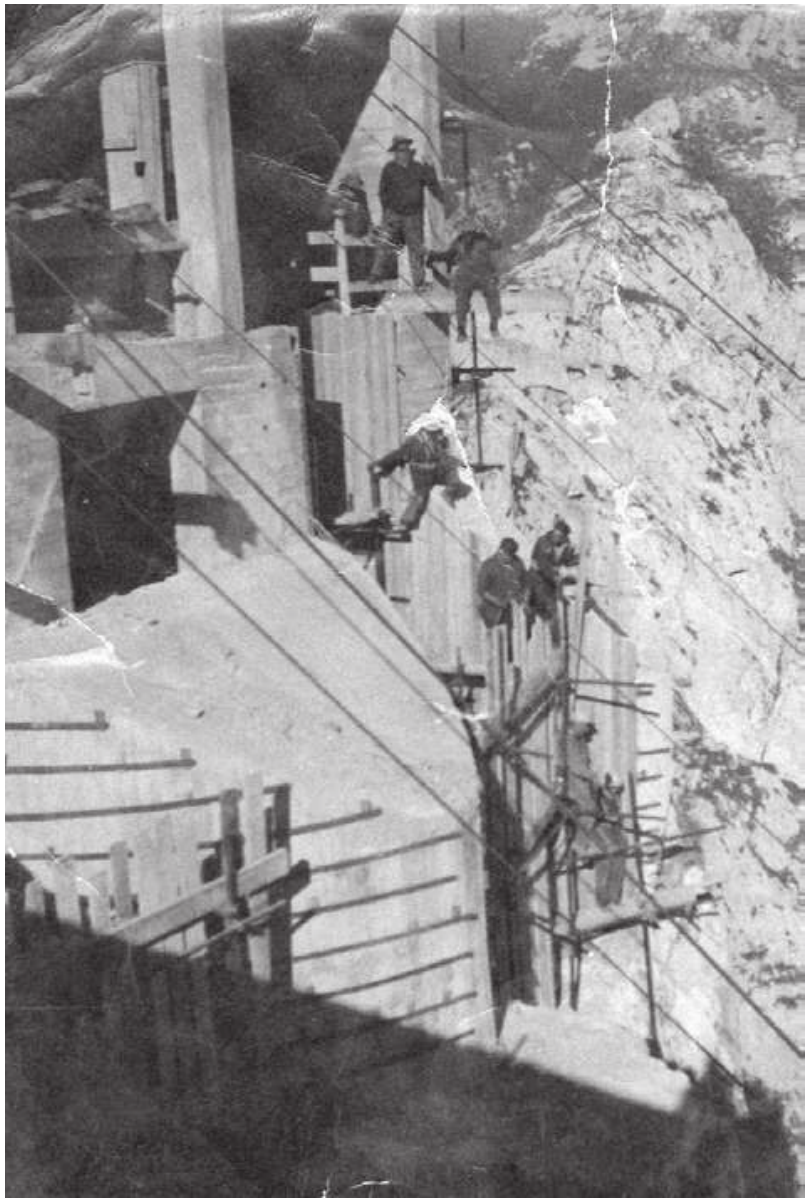
El 14 de mayo de 1965 el Gobernador Civil y el presidente de la Diputación inauguran diversas obras en Liébana, entre las que se incluye "*la luz en Santo Toribio y en Fuente Dé para las obras de construcción del Parador y Teleférico*"[222], lo que contribuiría a facilitar estas obras.

Por estas fechas se concluyen también las obras de ampliación llevadas a cabo por la Dirección General de Turismo en el Refugio de Áliva, quedando únicamente pendientes de la recepción del mobiliario para

220 El Diario Montañés, 26/1/1964.

221 Luz de Liébana, abril 1964.

222 Luz de Liébana, junio 1965.



Obras en la estación superior

proceder a su puesta en funcionamiento[223]. La subasta para la adquisición de ese mobiliario se anunció en julio de 1965 siendo el coste estimado de 632.340 pesetas[224]. Tras la ampliación, el Refugio, que tiene categoría hotelera de 2ª, cuenta con veintiún habitaciones dobles y siete individuales para clientes y comedor capaz para cuarenta personas, además de salón y otros servicios propios de su categoría. Entre sus clientes destacaban cazadores en el Coto Nacional[225].

El 19 de agosto de aquel mismo año, los alcaldes de Liébana se desplazan a Santander y son "*invitados de honor al Pleno que celebra la Excma. Diputación Provincial y al final de la misma se exhibió ante los Diputados Provinciales y Alcaldes de la Comarca, una película de los Picos de Europa, Fuente-Dé, las obras del Teleférico y el Parador*"[226].

El avance de las obras lleva a que sean visitadas por autoridades nacionales de alto rango. El mismo Francisco Franco lo hace el 4 de septiembre de ese año 1965, aprovechando su estancia con el yate "Azor" en Santander. Acompañado por el presidente de la Diputación y por las autoridades comarcales, comprobó las obras de la base del teleférico y las del Parador, adonde llegó desde Espinama "*por una carretera de nueva construcción*", según la noticia de la agencia Logos[227].

Según escribiría después, de un modo un tanto grandilocuente, el presidente de la Diputación, Pedro Escalante, el "*Caudillo recorrió las crestas de los Picos, comprobó personalmente la marcha de las obras del teleférico de Fuente Dé y tuvo frases de aliento, de estímulo, de cariño extraordinario para Liébana, para los lebaniegos, para los que tuvimos el honor de mostrarle aquellas obras por cuyo medio los hombres procuramos acercarnos a la Naturaleza y a Dios*"[228].

Pocos días después es el ministro de Información y Turismo, Manuel Fraga Iribarne, quien visita las obras y aprovecha su estancia para dedicarse a la caza de rebecos[229].

223 Luz de Liébana, julio 1965.

224 B.O.P.S., 2/7/1965.

225 Revista "Peñalara", 1969 I.

226 Luz de Liébana, septiembre 1965.

227 ABC, 5 de septiembre de 1965.

228 Luz de Liébana, enero 1966.

229 El Diario Montañés, 17/9/1965.

Pese al deseo del subsecretario de Turismo de haber llevado a cabo la inauguración de Fuente Dé a fines del verano de 1965, las obras no están finalizadas y hay que esperar un año para poder hacerlo. Antes, en la primavera de 1966, se informa de que las obras "*marchan a un ritmo acelerado para inaugurarlas este verano. En estos días han comenzado técnicos italianos a montar el Cable*"[230].

Por fin, en "*la última decena de Junio comenzaron las pruebas con las cabinas de Fuente Dé. Cuando se escriben estas líneas siguen las pruebas "in anima vili" con pesos muertos. Suponemos que antes de la inauguración oficial comiencen a funcionar para llevar a los Picos a los muchos turistas que están llegando todos los días a Fuente Dé*"[231].

El uno de julio, el gobernador civil, Jesús López Cancio, acompañado de Pedro Escalante y de otras autoridades, visitaron "*detenidamente las obras y vieron el funcionamiento de las cabinas del teleférico, quedando complacidos de la grandiosidad del escenario y de la marcha de las obras*"[232].

En junio fueron contratados los primeros empleados del teleférico. Se trataba de Jacinto Antón y Juan Tomás López Herrero, para las cabinas, y de José María Sebrango, para los mandos. Como jefe de la instalación fue situado el padre de este último, Francisco Sebrango, que ya trabajaba para la Diputación Provincial, en el fielato. Todos eran lebaniegos, ya que Sebrango era del pueblo de Vejo mientras que los contratados para las cabinas eran de Pido, pueblo del Concejo de Espinama. Se cumplía así una de las condiciones que la Junta Vecinal de Espinama estableció para la cesión del terreno: que el personal contratado fuera del pueblo.

En uno de los viajes de prueba, el funcionario de la Diputación Nicolás Soto se mete en una de las cabinas, convirtiéndose así en el primer usuario del teleférico. Era el 12 de julio de 1966. Habría de pasar, sin embargo, más de un mes todavía antes de que el teleférico se abriera al público, cosa que tuvo lugar el 21 de agosto, si bien, al parecer, ya antes se permitió la subida de algunas personas como Manuel Augusto García Viñolas, director del No-Do (Noticiario Documental),

230 Luz de Liébana, mayo 1966.

231 Luz de Liébana, julio 1966.

232 El Diario Montañés, 02/07/1966.

Primeros viajes del teleférico

el boletín audiovisual oficial de noticias de la época franquista[233]. Aquel 21 de agosto utilizaron las cabinas 726 usuarios. Para la inauguración oficial, aún faltaba algo más, como veremos. Antes recojamos unas palabras de Pedro Escalante.

Pedro Escalante, el presidente de la Diputación que impulsó de un modo fundamental todo el desarrollo turístico de Fuente Dé, veía, por fin, acabada la obra y mostraba su satisfacción. Tras señalar que el Ministerio de Información y Turismo había llevado a cabo la construcción del Parador y la Diputación la de la carretera de Espinama a Fuente Dé y el teleférico, escribía:

"*Hubo de llevarse hasta allí energía eléctrica que sirvió para dotar de ella a una veintena de pueblos de montaña, hubieron de resolverse múltiples problemas. Varias decenas de millones invertidas fueron gran parte jornales que percibieron los hijos de la tierra que, en algún caso, trabajan ya en las nuevas instalaciones. Y como ellos son dispuestos, emprendedores y laboriosos, en el poblado y en la urbanización que ya se construye, en lo que la iniciativa privada haga surgir allí, irán perfeccionando esa promoción social, premisa básica de todas las demás promociones llevadas a efecto*".

Y seguía más adelante, valorando el desarrollo de las obras y su futuro:

"*Ha habido días de gozo y horas de angustia. A veces la ilusión por el triunfo coronaba nuestros afanes y en ocasiones las nieblas de las dificultades y sinsabores hundían nuestras esperanzas.*

Hoy los proyectos son realidad, la promoción de Fuente Dé un hecho, el Parador puede cobijaros, podéis ascender al pie de Peña Vieja sin otro esfuerzo que el de la emoción que proporciona dominar tan fácil y sencillamente a la naturaleza indomeñable.

Y días andando habrá otros atractivos. El telecabina del Mirador del Cable al refugio de Aliva, varios telesquís de arrastre.

¡Quien sabe! Todo depende de la acogida que dé el público a las realizaciones primeras"[234].

233 ABC, 12/8/1966.

234 Diputación Provincial de Santander, "El teleférico de Fuente Dé" (folleto), 1966.

3.- LA INAUGURACIÓN

Una vez llevada a cabo la construcción del Teleférico, en uso ya, como vimos, desde el 21 de agosto, y la del Parador ubicado junto a él, solo quedaba inaugurarlos oficialmente, lo que ocurrió el 12 de septiembre de 1966.

Fue el mismísimo Francisco Franco, entonces jefe del Estado, quien acudió, junto a otras autoridades, a Fuente Dé aquel 12 de septiembre. Llegó a las seis y media de la tarde, procedente de Castro Urdiales, donde había desembarcado de su yate, el "Azor", y tras recorrerse casi toda la provincia, recibiendo, según cuenta la prensa de la época, grandes muestras de júbilo. En Potes, por ejemplo, "*el entusiasmo fue desbordante*", con las calles y aceras del trayecto "*abarrotadas de gente que aplaudían a Franco*"[235].

En Fuente Dé le esperaba "*una multitud impresionante la que en autobuses, coches y todo género de medios de locomoción, se había llegado para testimoniar de la manera más entusiasta su adhesión al Caudillo*"[236].

235 Luz de Liébana, octubre de 1966.

236 El Diario Montañés, 13/09/1966. A esta publicación corresponden también las citas siguientes.

Franco durante la inauguración. Foto de E. Bustamante

Entre las autoridades estaban el subsecretario de Turismo, Antonio García Rodríguez-Acosta; el director general de la Guardia Civil, teniente general Ramírez de Cartagena; el obispo de Santander; los gobernadores civil y militar de la provincia; la Diputación Provincial en pleno, con su presidente, Pedro Escalante, a la cabeza; alcaldes como los de Camaleño (Manuel Estrada Guerra), Potes (César Gutiérrez Prellezo) y Santander (Manuel González Mesones); y otras numerosas autoridades provinciales.

"*La explanada estaba adornada con gallardetes con banderas nacionales y pendiendo del amplio balcón del Parador grandes tapices con el "Víctor" y el guión del Caudillo*".

Precedido por una sección motorizada y coches de su escolta, Franco llegó acompañado por el ministro de Marina, almirante Nieto Antúnez, y por el mayor de sus nietos, Francisco Franco Martínez-Bordiú, siendo recibido con grandes vítores y aplausos.

Franco, bajando de la estación inferior. Foto de E. Bustamante

Tras saludar a las autoridades presentes, "*subió a un estrado, desde donde el obispo, doctor Puchol, con capa, mitra y báculo, bendijo las instalaciones. Terminado este acto, el Jefe del Estado pasó entre el grupo de Coros y Danzas de la S.F. de Santander, que interpretaban en su honor bailes de nuestra región, al Parador, siéndole ofrecidos, a las puertas del mismo, por señoritas ataviadas con el traje típico montañés, flores y frutas*".

En el Parador recorrió todas sus dependencias, de las que "*hizo grandes elogios*". En uno de sus salones "*le fueron entregadas las insignias de oro blanco y brillantes de los Cotos Nacionales de la Subsecretaría de Turismo de los Picos de Europa y Gredos, el primero con el símbolo de una capra hispánica y el segundo un rebeco, entregándole también a su nieto Francisco otra de estas insignias*".

En una breve charla con las autoridades, "*el gobernador civil, señor López Cancio, le hizo ver la necesidad que esta región lebaniega, así como las limítrofes de las otras provincias y la de Campoo, sienten por la cons-*

El Parador. Fotos de J. Ramón Lueje

trucción de la carretera hasta Reinosa". De hecho, entre los autobuses que habían llegado hasta Fuente Dé había "*cinco del Alto Campoo con sus pancartas alusivas a la carretera de Reinosa a Potes*"[237]. Franco escuchó al gobernador y pidió que se le enviase por escrito la solicitud para estudiarla detenidamente.

Acabada la visita al Parador, "*Franco salió, entre los aplausos y vítores del público, hasta la estación inferior del teleférico, donde le fueron mostrados los planos de montaje del mismo y su funcionamiento, así como el proyecto que existe de instalar una telecabina que lleve desde el Mirador del Cable hasta el Refugio Nacional de Aliva*"[238].

Posteriormente, mientras el ministro de Marina y su nieto ascendían en el teleférico, Franco se despidió de las autoridades y se desplazó en un vehículo todoterreno, por Espinama, hasta el Refugio de Áliva donde iba a permanecer unos días dedicado a la caza. Los pasajeros del primer viaje oficial del teleférico fueron, además del nieto de Franco y del ministro Nieto Antúnez, el presidente de la Diputación, Pedro

237 Luz de Liébana, octubre 1966.

238 El Diario Montañés, 13/09/1966.

Interior del Parador. Imagen tomada del NoDo

Escalante; el médico de cabecera de Franco; un general de la Guardia Civil; José Calvo Briz; y el empleado Juan Tomás López.

Lógicamente, dada la presencia de Franco, la inauguración de las instalaciones de Fuente Dé fue recogida por toda la prensa nacional y también por el NO-DO.

Destaquemos, por último, los datos que ofrece la prensa, que también menciona la prolongación de la carretera, de las instalaciones inauguradas. Del Parador se dice que "*es un excelente establecimiento hotelero de montaña. Construido de nueva planta, de acuerdo con las más modernas exigencias de un alojamiento de este tipo, consta de diez habitaciones dobles, todas con baño, para clientes, más cuatro habitaciones, también dobles, para mecánicos, comedor con capacidad para ochenta comensales, dos salones, garajes y los correspondientes servicios generales*"[239], precisándose que, dada su altitud, "*se ha previsto un aislamiento térmico para evitar pérdidas de calor*"[240]. En El Diario Montañés se indica que las habitaciones eran diez dobles y seis individuales. La inversión realizada en su construcción ascendió a 12.759.129 pesetas.

239 La Vanguardia, 13/09/1966.

240 El Diario Montañés, 13/09/1966.

Otras informaciones indicaban que se trata de "*una construcción de montaña de líneas sobrias, todo él de piedra, con puertas y ventanas dobles y con treinta habitaciones, de ellas, diez dobles, provistas de calefacción y de chimenea para leña; tiene todas las comodidades complementarias apetecibles: bar, comedor, cuatro garajes, centralita telefónica*"[241]. Vemos, por tanto, que había una cierta confusión en el número de habitaciones. El autor de su proyecto fue Ignacio Gárate Rojas[242].

Del teleférico, por su parte, se dice que "*tiene una capacidad por hora de cien personas, y que permite la subida al Mirador del Cable salvando los 800 metros de desnivel en corte, en tres minutos y a una velocidad de 28,800 kilómetros a la hora*"[243].

Las características técnicas del teleférico incluidas en el folleto que inmediatamente editó la Diputación Provincial son:

Longitud horizontal de línea	1.202,5 m.
Longitud desarrollada línea	1.419,10 m.
Diferencia nivel entre extremos	753,50 m.
Separación	7,5 m.
Velocidad del cable de tracción: -con el motor eléctrico principal -con motor diesel de reserva	 8 m/segundo 4 m/segundo
Capacidad de cada cabina	8 personas *(incluido empleado)*
Peso de cabina sólo con el empleado	825 Kg.
Peso de cabina con carga completa	1.385 Kg.
Capacidad por hora en cada uno de los dos sentidos	100 personas *(con parada de 25 segundos)*
Potencia máxima de régimen -con el motor eléctrico principal -con motor diesel de reserva	 81 CV 41 CV.

241 ABC, 9/09/1966.

242 Rodríguez Pérez, Mª José, "La rehabilitación de construcciones militares para uso hotelero: la red de Paradores de Turismo (1928-2012), Anexos"

243 El Diario Montañés, 13/09/1966.

Curiosamente, la puesta en funcionamiento del teleférico se llevó a cabo sin haberse realizado la concesión, que tuvo lugar unos meses después. Fue el 20 de marzo de 1967 cuando el ministro de Obras Públicas otorgó la concesión a la Diputación Provincial de Santander "*por un plazo mínimo de sesenta (60) años, contados a partir de la fecha de la autorización definitiva de la puesta en servicio*". En las condiciones se estipulaban los precios máximos a aplicar que eran de 75 pesetas para el billete normal (ida y vuelta en el mismo día) y 50 pesetas para el "*Billete normal (ida y vuelta)*"[244].

En cuanto a la inversión realizada en el teleférico, el presidente de la Diputación, Pedro Escalante, habló de "*varias decenas de millones*", incluyendo, probablemente, el coste de llevar la energía eléctrica y la nueva carretera de Espinama a Fuente Dé. De las subastas de ésta y sus complementos, publicadas en el Boletín Oficial de la Provincia, de las que hemos hecho referencia, se desprende que el coste de la carretera ascendió, si las adjudicaciones se realizaron por el precio de salida, a 19.779.773,88 pesetas de la época.

Por lo que se refiere al teleférico en sí, su coste inicial, de acuerdo a los precios tipo de las subastas, se elevó al menos a 23.242.060,43 pesetas, distribuidas así:

- proyecto, construcción y montaje del teleférico: 9.500.000 ptas. más derechos arancelarios.
- obras de ingeniería civil: 9.194.874,69 ptas[245].
- urbanización del poblado de Fuente Dé: 2.744.824 ptas.
- casa de dirección, con nave inferior para aseos: 1.192.000 ptas.
- construcción de refugio en estación superior: 580.000 ptas. más 30.361,74 de honorarios del proyecto.

A ello habría que añadir, al menos, 1.640.400 liras, importe por el que se adjudicó a Ceretti e Tanfani por concierto directo el suministro de piezas de recambio[246].

La Fundación Do.Co.Mo.Mo ("Documentación y Conservación de la Arquitectura y el Urbanismo del Movimiento Moderno") ha incluido a la estación inferior del teleférico de Fuente Dé en su registro de construcciones destacadas del siglo XX en España, dentro del apartado de "equipamientos modernos". Destaca de ella que "*Se plantea con una composición en plan-*

244 Boletín Oficial del Estado, 6 de mayo de 1967, p. 5901.

245 La adjudicación se realizó a AGOSA por 9.986.045,09 pesetas.

246 B.O.P.S., 25/11/1966.

Estación inferior, con las escaleras, durante las obras. Colec. I. Rodríguez

ta muy limpia compuesta por cuatro muros paralelos de hormigón visto, cuyo expresivo alzado conforma una delgadísima losa de hormigón de cubierta, elemento principal que define el carácter de la pieza. Dos volúmenes a modo de proa inicialmente en hormigón visto, y posteriormente revestidos con tabla de madera, definen la fachada abierta hacia el paisaje, la más visible de la edificación. Para facilitar el acceso se previeron dos recorridos exteriores laterales con rampas de hormigón sobre pilares cilíndricos, de gran fuerza expresiva en las imágenes fotográficas de época, pero que hoy aparecen ocultas por un segundo recorrido paralelo de posterior construcción y la abundante vegetación"[247].

247 *http://www.docomomoiberico.com/index.php?option=com_k2&view=item&id=1432:estaci%C3%B3n-inferior-del-telef%C3%A9rico&Itemid=11&lang=es&vista=1* (consultado el 14/5/2016).

4.- CONSECUENCIAS INMEDIATAS

Cuando aún estaban en pruebas las cabinas, ya la afluencia de turistas a Fuente Dé resultaba multitudinaria. Las informaciones de la prensa de la inminente inauguración servían de reclamo y, así, en los puentes del 17-18 de julio y del 24-25 de julio, con Liébana repleta, "*resultaba poco todo lo que es aparcamiento y alojamientos en la Región, para la gran afluencia de viajeros llegados*"[248]. Era un anticipo de lo que se avecinaba.

Tras entrar en funcionamiento el teleférico, el 21 de agosto, "*en los primeros doce días transportó, por término medio, 300 personas por día. A pleno rendimiento en las horas de trabajo puede hacer hasta 140 viajes*"[249]. La cifra de 300 usuarios diarios se mantiene como media en septiembre, según se recoge en Luz de Liébana, apuntando que "*el rendimiento está superando a los cálculos más optimistas*"[250]. En los cincuenta primeros días se llega a los 22.000 viajeros[251].

Este éxito inicial lleva a fuerzas vivas lebaniegas, en particular de Espinama, a contestar a quienes se habían opuesto a la instalación del tele-

248 Luz de Liébana, agosto 1966.

249 Luz de Liébana, septiembre 1966.

250 Luz de Liébana, octubre 1966.

251 Dato de "la prensa", recogido en Luz de Liébana, noviembre 1966

Primeras colas para subir en el teleférico

férico por las fuertes inversiones que suponía cuando estaban sin cubrir servicios básicos. Para ello publican en Luz de Liébana una página "*subvencionada por la Junta vecinal de Espinama y el Comercio*"[252]. Bajo el título "*El Jefe de Estado, General Franco, Inauguró el día 12 de Septiembre, el teleférico de Fuente Dé, Al Cable*" (sic), y con el subtítulo "*La afluencia de gente para subir en la cabina del Teleférico a los Picos, ha superado los cálculos más optimistas*", en ella se contestan las críticas recibidas por la realización de la obra, tanto las que se referían a que no sería rentable como a los que estimaban que ese dinero estaba mejor invertido en los pueblos de la costa cántabra y a los que pensaban que estaba mejor invertido en carreteras o traídas de aguas en Liébana.

Así, se dice que los pueblos de la costa "*se han venido repartiendo siempre la mayor parte de la prenda de los presupuestos provinciales*" mientras en la periferia de la provincia, Liébana incluida, "*está todo por hacer*" y "*la justicia distributiva exige que se preste mayor atención al más débil y necesitado*".

En cuanto a los lebaniegos que pensaban que ese dinero estaba mejor invertido en carreteras y otras obras, se les dice que muchos de los millones invertidos en el teleférico, el parador y la carretera no hubieran llegado nunca a Liébana. Y les preguntan: "*¿Cuando se hubiera podido soñar con las caravanas de coches que este verano han visitado Liébana?*".

252 Luz de Liébana, octubre 1966. A ella pertenecen las citas siguientes.

Se felicitan de que teleférico y parador, junto a la inauguración por el Caudillo y su cacería de rebecos en Áliva, hayan llevado "*el nombre de Liébana a todos los confines de España y al Extranjero*". Se reconoce que puede suceder que "*la afluencia de Turistas a Liébana ha de causar un descenso de la moral y buenas costumbres*" y que "*el Turismo no resuelve sino de una manera muy parcial el problema económico de Liébana*", pero se considera que es un primer paso, al que seguirán más. Y termina con este párrafo:

"*No podemos contentarnos con explotar el Turismo, aunque ya resuelva el problema de algunos pueblos y sea siempre una fuente de ingresos para los agricultores, en general por la mejor venta de algunos de sus productos, por los jornales que está proporcionando. Necesitamos más, explotar al máximum todas las riquezas naturales, y ello veremos a ver si lo conseguimos en los años venideros. El mundo camina deprisa y nosotros no podemos dormirnos en los laureles. No hay* [más] *dilema que este para Liébana: renovarse o morir*".

En esa misma línea se expresaban las autoridades y los medios de comunicación nacionales que se hacían eco de ellas. Valga como ejemplo este texto publicado el 9 de septiembre de 1966 en ABC:

"*Se hacía difícil y costoso el acceso a los no absolutamente montañeros deportistas situarse al pie mismo de los Picos de Europa en una comarca enriscada, abrupta, de una grandeza impresionante. Eran muy pocos los que hasta ahora disfrutaban el privilegio de asomarse al Mirador del Cable para encararse con una Naturaleza sorprendentemente bella. El teleférico abre, con el vuelo de sus cabinas, nuevas perspectivas a todo el mundo. La Diputación montañesa ha puesto allí las bases de una promoción turística de la que van a compartir los deportistas montañeros o de la nieve y el espectador curioso y ávido de emociones.*

Después vendrá el complemento del teleférico: desde el Mirador del Cable se tenderán telesillas hasta el refugio de Aliva, ya en plenos Picos de Europa.

La región lebaniega, con su centro vital, la villa de Potes (24 kilómetros de carretera hasta Fuente Dé), va a conocer un copioso aumento del movimiento turístico y deportivo. La Diputación montañesa y el Ministerio de Información y Turismo han sentado las bases de esa promoción que se vaticina llena de beneficios".

En las páginas siguientes veremos si se cumplieron tan grandes esperanzas.

V.
50 AÑOS EN MARCHA

1.- PRIMERA ETAPA: 1966-1974

Como vimos, el éxito inmediato del teleférico fue arrollador, con 22.000 viajeros en sus primeros cincuenta días de actividad[253]. Su actividad es objeto de un seguimiento especial en la comarca y, así, la revista Luz de Liébana, va dando, mes a mes, datos de los usuarios y otros detalles. Sabemos por ella que, cuando llega el mal tiempo, con nieve y frío, casi todos los días "*se presentan gentes para probar fortuna y luchar contra los elementos*". Sin embargo, en noviembre de 1966 "*se ha suspendido la subida en las Cabinas hasta tanto haga casa en la Estación Superior para el empleado*"[254]. Y es que en aquellos primeros meses, y así sería durante unos cuantos años, los empleados de las cabinas hacían noche, por turnos, en la estación superior. En ese refugio que se les habilitó, compartieron muchas veladas con montañeros.

Por ese seguimiento sabemos que en su primer febrero, el de 1967, hicieron uso del teleférico unas quince personas diarias[255] y que ya en

253 Otras fuentes reducen ese número. La Gran Enciclopedia de Cantabria cuantifica en 19.232 los viajeros que utilizaron el teleférico entre el 21 de agosto y el 31 de diciembre de 1966. Gran Enciclopedia de Cantabria, Tomo VIII, p. 137.

254 Luz de Liébana, noviembre 1966.

255 Luz de Liébana, febrero 1967.

Fuente Dé en 1967. Foto de Felix Méndez, publicada en la revista Peñalara. Se aprecian las obras en marcha

su primera Semana Santa trabajó a tope con 800 viajeros el Jueves Santo, 700 el Viernes y 400 el Sábado, para un total de marzo de 2.500 personas. "*De cara al verano hay perspectivas de una gran corriente turística hacia Fuente Dé y los Picos de Europa*", vaticinan[256].

Y no se equivocaron. En julio, más de 12.000 viajeros (para un total de 25.000 en los siete primeros meses del año) con una recaudación que superó las 720.000 pesetas y en agosto 16.500 viajeros y 1.113.000 pesetas de recaudación, "*sin contar los que venían con billete de Santander*"[257], dan buena muestra de la consolidación del éxito que desde el primer día tuvo el teleférico y llevan a afirmar que "*ha rebasado los cálculos más optimistas*", destacando que sus beneficios se extienden, además, "*a todos los establecimientos que están en la ruta turística, Torrelavega, Cabezón, Potes, Espinama y, principalmente, San Vicente de la Barquera y Unquera*"[258].

Pese a todo, se dice, "*No es el Turismo hasta ahora, solución para los problemas de Liébana, vida económica, falta de trabajo; pero algo está ayudando a los dueños de establecimientos públicos, hoteles, etc., y aún a los trabajadores con las pequeñas obras que se realizan durante los veranos.*

Esperamos ver abiertos nuevos cauces para no ver despoblada Liébana, sino por el contrario, que sea cada año más bonita y con más facilidades para que vengan muchos Turistas a disfrutar de muestro sol, nuestro clima y de las bellezas de nuestras montañas"[259].

Entre esas obras que se llevan a cabo para mejorar las comodidades de los visitantes destacan, en ese verano de 1967, las cafeterías que se instalan tanto en la estación superior como en la inferior, diseñadas por el arquitecto de la Diputación Ángel Hernández Morales. Así, en junio se daba cuenta de que "*en Lloroza se están realizando obras, para la instalación de un Bar-Refugio, que tan necesitado estaba para los que suben en el teleférico y hoy no encontraban lugar alguno por aquellas alturas donde saciar su sed*"[260], obras de las que dos meses después se decía que ya estaban adelantadas.

En agosto se comunicaba que "*ha sido adjudicado al contratista de Cosgaya, Severo, la realización de otro refugio cafetería en Fuente Dé, al pie del arranque del teleférico*"[261].

Por aquellos días, debía de funcionar ya el "Bar Fuente-Dé", de José María Benito, que en marzo anunciaba en Luz de Liébana su próxima inauguración, indicando que era la "*primera instalación de iniciativa particular en la zona de Fuente De*"[262], si bien finalmente lo haría bajo el nombre de "El Rebeco", mediante arrendamiento. La Diputación, siguiendo lo previsto en el Consejo Económico Social de Liébana, trataba de dar cancha a la iniciativa privada para que acompañara las inversiones públicas realizadas en la zona. Por ello, cuando las obras del teleférico daban sus últimos pasos, se había anunciado que "*han salido a subasta las parcelas de Fuente Dé, de las cuales es propietaria la Diputación. Nos han informado que han venido compañías extranjeras con miras a edificar en aquellos parajes*". Desde Luz de Liébana se hacía un llamamiento a los lebaniegos con posibles para que fueran ellos quienes invirtieran:

256 Luz de Liébana, abril 1967.

257 Luz de Liébana, agosto y septiembre de 1967, respectivamente.

258 Luz de Liébana, agosto 1967.

259 Ib.

260 Luz de Liébana, junio 1967.

261 Luz de Liébana, agosto 1967. El contratista de Cosgaya era Severo Rivas.

262 Luz de Liébana, marzo 1967.

"*Lebaniego, hombre de dinero, tú vas a llegar tarde. Emprendedores, pero fuera de su tierra, será por aquello de que nadie es profeta en su Patria*"[263].

José María de Benito, de Espinama, fue el primero, y, a la postre, único, en recoger el guante ya que, si la Diputación tuvo un gran éxito con la instalación del teleférico en Fuente Dé, fracasó totalmente en sus previsiones de que en sus alrededores se llevaría a cabo una urbanización. De hecho, la Diputación intentó que la cafetería de la estación inferior fuera realizada por la iniciativa privada, ofreciendo incluso gratis el terreno, con la condición de que se viviera allí permanentemente, pero tuvo que hacerse cargo de su construcción ante la falta de respuesta de la iniciativa privada.

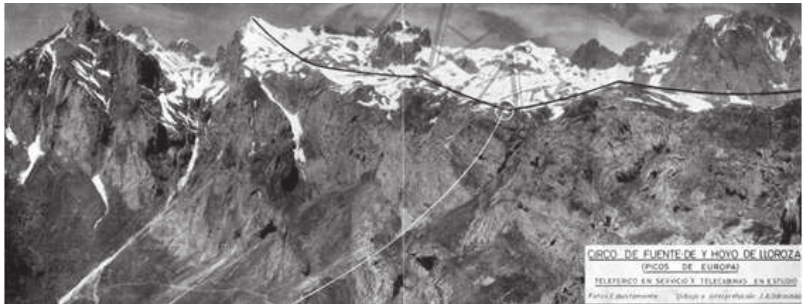
Otra obra que se ejecutaba en aquel verano de 1967 y que tampoco conseguiría el éxito esperado, era la instalación de un telesquí "*desde la base superior del cable hasta el cuchillo que da vista a Aliva*", cuyos trabajos estaban muy avanzados[264]. Esta actuación se inscribía en los planes de convertir Fuente Dé en estación invernal, con sus correspondientes pistas de esquí, tal y como se había previsto en el estudio inicial de Odriozola. De hecho, tras inaugurarse el teleférico, "*inmediatamente se ha iniciado el levantamiento topográfico de detalle para la instalación de un telecabina desde el Balcón del Cable hasta el Refugio de Aliva, y en el estudio original de 1962 se cita la posibilidad de otro telecabina, también desde El Cable, pero hasta el Pico de la Padiorna (2.319 m.)*" se decía en 1966. Estos telecabinas tendrían una longitud aproximada de 2.500 metros cada uno, salvando el primero un desnivel negativo de unos 200 metros y el segundo uno positivo de 500 metros, según las estimaciones de Odriozola[265], que, como vemos, plasmó sobre una foto de E. Bustamante su posible trazado. En cualquier caso, habrían de pasar unos meses más, sin embargo, para que se procediera a la inauguración del telesquí que se construía aquel verano de 1967.

El domingo 17 de marzo de 1968 fue el elegido, aunque ya estaba en funcionamiento desde un mes antes. Ese día se inauguró oficialmente el primer telesquí de los Picos de Europa y el refugio-cafetería construido en las proximidades de la estación superior del teleférico

263 Luz de Liébana, mayo 1966.

264 Luz de Liébana, octubre 1967.

265 Odriozola Calvo, J. Antonio, op. cit., pp. 222 y 223.



Telecabinas que saldrían del Cable, según previsión de Odriozola (Peñalara, 1966)

de Fuente Dé. Ambas obras fueron realizadas por la Diputación Provincial. Al acto asistieron el Gobernador Civil de la provincia, Jesús López Cancio; el presidente de la Diputación, Pedro Escalante Huidobro; el alcalde de Camaleño, Eugenio Uribe; el subsecretario de Industria, el lebaniego Ángel de las Cuevas; el presidente de la Federación Nacional de Esquí, Ángel Baranda; y numerosos diputados provinciales y alcaldes de la comarca. La bendición de las instalaciones fue llevada a cabo por el párroco de Espinama, Jesús Cuesta.

El tiempo estuvo a punto de impedir los actos previstos. El periódico "Alerta" de aquel día informaba de que "*Las grandes nevadas caídas estos días cubrían ayer gran parte de los postes metálicos del telesquí. En el punto de arranque los motores quedaron enterrados a más de tres metros de profundidad, como puede verse en la foto, donde las cabezas de algunas personas apenas asomaban sobre la trinchera que hubo necesidad de hacer*".

Pese a todo, los actos se llevaron a cabo. En primer lugar se procedió a la inauguración del telesquí para lo cual se desarrolló una competición de slalom especial en la que tomaron parte más de treinta esquiadores, resultando ganadores José Luis Fages en categoría seniors, Javier Torcida en infantiles y Pastora en féminas. Después, las autoridades se trasladaron al refugio-cafetería, cuyos locales fueron igualmente bendecidos.

A continuación, se celebró una comida de hermandad en Fuente Dé a cuyos postres, tras las palabras de elogio al homenajeado de Pedro Escalante, el gobernador civil impuso a Diego Quiroga y Posada, Marqués de Santa María del Villar, la Medalla de Plata de la provincia

Billete del telesquí del Cable

que la Diputación había acordado concederle en septiembre de 1967 por su labor en pro del turismo en los Picos de Europa, en Liébana y en toda La Montaña desarrollada a través de numerosos artículos y fotografías a lo largo de más de cincuenta años. "*Mientras Dios y La Santuca me ayuden, haré lo mismo o más que he hecho hasta ahora*", dijo como respuesta el homenajeado[266].

El telesquí inaugurado contaba con una capacidad de 26 perchas y una potencia de arrastre de 48 caballos, proporcionados por un motor de fuel-oil. Permitía que catorce esquiadores estuvieran en una y otra dirección, a una distancia de quince metros entre sí. La duración del recorrido era de un minuto y veinte segundos. La longitud de la pista principal era de 260 metros[267]. El trazado se consideraba ideal para principiantes por su poca pendiente. Se contaba ya con el proyecto de un segundo telesquí que se pensaba instalar en La Padiorna.

Sin embargo, la concesión oficial del telesquí, "*denominado «El Cable»*, no se produjo hasta un mes después de la inauguración[268] y su precio, por aquellos años, fue de 50 pesetas, como se aprecia en la imagen del billete adjunta.

Lo tardía de ésta, en primavera prácticamente, hizo que en su primer año funcionara únicamente unos quince días, con una recaudación de 54.000 pesetas[269].

266 Luz de Liébana, abril 1968. La Santuca es la Virgen de la Luz, la patrona de Liébana. Ya Odriozola, en su trabajo de 1961 sobre el teleférico, al comentar lo realizado hasta entonces de propaganda turística escribió: "*Mención especial merecen sin embargo los trabajos desinteresados, documentadísimos y nunca bastante agradecidos, del Marqués de Sta. María del Villar, a quien Liébana debe un homenaje*".

267 El Diario Montañés, 21/2/1968.

268 B.O.P.S., 12/4/1968.

269 Luz de Liébana, enero de 1969.

Cafetería de la estación superior. Imagen de documental de la Filmoteca

En cuanto al refugio-cafetería del Cable, constaba de una pasarela de hormigón de acceso, tejado de estilo nórdico, líneas arquitectónicas sencillas y estilizadas. Varios radiadores en el interior aumentaban el confort. Contaba con una caldera de propano. El agua procedía de un aljibe de 20.000 litros, que se construyó al efecto, y la luz, de lámparas de butano. Su costo ascendió a un millón de pesetas y se esperaba entonces acondicionar los bajos para refugio de manera que se colocaran más literas.

Pese a la inauguración del telesquí, se observa una menor presencia de visitantes por lo que "*en el mes de Mayo se creía había pasado el furor del Teleférico, pero llegó el mes de Junio y han vuelto las colas para subir y bajar de Fuente Dé al Cable. En el mes de Junio subieron 4.000 pasajeros y 12.000 en el de Julio*"[270], preludio de un mes de agosto que "*ha sido de extraordinario movimiento en el Teleférico, la recaudación pasa del millón de pesetas y hay que tener en cuenta que muchos días por falta de tiempo y con gran sentimiento se han ido sin poder ver cumplida su ilusión*"[271] de subir en el teleférico numerosas personas.

Las autoridades lebaniegas pretenden aprovecharse de tal volumen de visitantes para extender sus beneficios a otros sectores de la

270 Luz de Liébana, agosto 1968.

271 Luz de Liébana, septiembre 1968.

La cabina en 1967. Foto de J. Ramón Lueje

comarca y para ello organizan, coincidiendo con las fiestas de La Cruz en Potes, un concurso hortofrutícola que será un rotundo éxito.

El turismo en la comarca, no centrado únicamente en Fuente Dé, recibe por estas fechas un nuevo espaldarazo del Gobierno con la declaración del Valle de Liébana como "Paraje pintoresco". Sin embargo, como "Valle de Liébana" se consideraba los términos municipales de Potes, Cillorigo, Peñarrubia y Camaleño, los que atraviesa la carretera que desde la costa accede hasta el Teleférico, lo que da idea de cuál era el eje que se trataba de promocionar[272].

El año 1968 se cierra con unas cifras importantes. Casi 50.000 viajeros y 3.115.000 pesetas de recaudación, de los cuales 1.049.000, un tercio, corresponden al mes de agosto lo que muestra la gran concentración de la demanda. En cambio, meses como enero o febrero se tuvieron que conformar con unas recaudaciones de 17.980 y 24.065 pesetas, respectivamente[273].

272 Boletín Oficial del Estado, 30 de septiembre de 1968.

273 Luz de Liébana, enero de 1969.

Junto al verano, los días festivos de Semana Santa son el otro periodo de especial afluencia de usuarios. La de 1969 permitió comprobarlo una vez más, pese al mal tiempo y a la presencia de nieve tanto en la estación superior (un metro) como en la inferior (de 8 a 15 cm.), ya que quinientas personas utilizaron el teleférico el Viernes Santo y pocas menos los otros días festivos. Según Luz de Liébana, "*Subían a la estación superior, pasaban por la pista abierta entre montañas de nieve, llegaban a la Cafetería, tomaban un café y una copita detrás de otra para entrar en calor y al aparato para regresar al Parador del Turismo de Fuente Dé*"[274].

Vemos ahí la utilidad de la cafetería inaugurada un año antes junto a la estación superior. Había sido el 29 de mayo de 1968 cuando la Diputación había acordado aprobar el proyecto de "Obras en la zona del Refugio-Bar del Cable (Picos de Europa)" con un presupuesto de 689.172 pesetas, aprobándose, además, la urgencia de las obras y su realización mediante concierto directo[275].

En 1969 es en la inferior donde se instala una nueva cafetería, prosiguiendo así la labor de complementar al teleférico. La inauguración de esta nueva cafetería se celebra el 29 de junio, con la presencia de alcaldes y autoridades provinciales y comarcales, además de la del Director General de Empresas Turísticas, León Herrera Esteban. Así se describe la nueva instalación:

"*Está realizada la obra en hormigón armado, sostenida y separada del suelo por pilares de esta misma construcción. Puertas y ventanas están realizadas en carpintería metálica; techos y columnas revestidas de madera de pino barnizado, dan al conjunto un aire alegre, así como los muebles modernísimos y funcionales son un modelo de buen gusto artístico. La cubierta del edificio muy estudiada para este duro clima de montaña, es de cemento y pizarra; esta cubierta deja libre un ancho alero que protege una terraza que rodea parte del conjunto en la que están situados cómodos bancos para que las personas que tomen asiento en ellos puedan contemplar el inigualable paisaje de abruptas rocas y el ir y venir de las cabinas del teleférico*"[276].

274 Luz de Liébana, abril de 1969.

275 B.O.P.S., 12/7/1968.

276 Luz de Liébana, julio de 1969.

Estas nuevas instalaciones refuerzan aún más la rentabilidad del teleférico lo que queda constatado cuando Cantur cierra las cuentas del ejercicio de 1969. El teleférico produce un beneficio de 1.300.000 pesetas[277], siendo la única de las instalaciones gestionadas por la sociedad de la Diputación que no tiene déficit. Esta circunstancia, que se repetirá durante décadas en la historia de Cantur, lleva a que desde Liébana se pida que esos beneficios reviertan en obras en la comarca.

Cantur es la sociedad que creó la Diputación santanderina para englobar los servicios turísticos que había puesto en marcha tanto en Fuente Dé como en Brañavieja (Alto Campoo) y en Peña Cabarga. La constitución de la sociedad, tras un largo periodo de gestación que incluyó la autorización concedida por los ministerios de Hacienda y de Gobernación, se materializó en el pleno de la Diputación del 28 de enero de 1969, convocado al efecto, en el que se adoptó el siguiente acuerdo:

"*Dada lectura de la comunicación del Ministerio de la Gobernación de fecha 9 de diciembre de 1968, aprobatoria de la provincialización de los servicios turístico deportivos dependientes de esta Corporación, y en virtud de la misma, se acuerda por unanimidad proceder a la constitución, acogiéndose a lo dispuesto en los artículos 9 y 10 de la Ley de Sociedades Anónimas, de una Sociedad Anónima que se denominará "Sociedad Provincial Cántabra de Promoción Turística" y se conocerá abreviadamente por el anagrama "CANTUR, S.A"., procediéndose seguidamente a la elección de los señores consejeros de la misma*".

El anagrama correspondía a las palabras "Cantabria Turística". Debe tenerse en cuenta que aunque en ese momento la denominación oficial de la provincia era "Santander", el presidente de la Diputación, Pedro Escalante, era partidario de que se recuperara el nombre de "Cantabria", cosa que no consiguió, al parecer, por la oposición del ayuntamiento de la capital.

Pero si bueno fue el año 1969 para las instalaciones de Fuente Dé más lo iba a ser 1970. Ya a primeros de septiembre se apuntaba que la recaudación habida hasta entonces superaba en 250.000 pesetas a la del año anterior. Al cierre del ejercicio, los datos eran elocuentes: se había obtenido un beneficio de 3.116.375 pesetas.

277 Luz de Liébana, marzo de 1970.

Para entonces se había producido un hecho que conmovió a los lebaniegos: la muerte de Pedro de Escalante y Huidobro. Fue el 5 de noviembre de aquel 1970 cuando falleció, tras penosa enfermedad, el presidente de la Diputación, gran impulsor del turismo, tanto en Alto Campoo como en Liébana, y, en particular, uno de los grandes responsables de que el teleférico de Fuente Dé estuviera en funcionamiento. Rápidamente surge en Liébana, con un papel destacado nuevamente de la revista local "Luz de Liébana", un movimiento para recordar su figura, dedicándole un monumento mediante suscripción popular.

Pedro de Escalante ya había recibido un homenaje en Liébana en 1969. El 16 de abril le había sido impuesta la primera Medalla de la Nobleza Religiosa de Liébana y se le nombró Cofrade distinguido de la Cofradía de la Santa Cruz. También el 13 de junio de aquel año, con motivo de la celebración del III Pleno del Consejo Económico Sindical de Liébana, el secretario nacional había entregado al presidente de la Diputación una placa de plata agradeciendo la labor de esta entidad en la comarca lebaniega. Pedro de Escalante, al agradecer esta distinción, pidió a Liébana "*que no se parase y siguiese adelante*"[278].

Liébana, consciente de las favorables repercusiones que estaba teniendo ya el teleférico y de las que tendría en el futuro, así como de las obras públicas realizadas en la comarca durante su mandato en la Diputación, asumió, en efecto, dedicarle un monumento tras su muerte. Para ello se creó una comisión, inicialmente presidida por José María Queimadelos, delegado comarcal de la Organización Sindical, sustituido después por José Calvo Briz, alcalde de Camaleño, presentándose, incluso, el boceto de lo que podía ser el monumento (un busto de Pedro de Escalante sobre un rollo cántabro truncado junto a un alto risco coronado por un águila[279]). Finalmente, el monumento se limitará a un busto que es encargado al escultor Eduardo Anievas, que había sido becario de la propia Diputación Provincial[280].

Es el 5 de noviembre de 1972, al cumplirse los dos años del fallecimiento, cuando tiene lugar la inauguración del monumento, situado en la explanada inferior del teleférico de Fuente Dé. El busto, "*que perpetúa*

278 Luz de Liébana, diciembre de 1970.

279 Luz de Liébana, febrero de 1971.

280 Luz de Liébana, agosto de 1971.

la memoria de don Pedro y [el] *agradecimiento de la Región Lebaniega*", es descubierto en presencia de su viuda, María Luz García de los Ríos, de sus tres hijos y sus hermanos, del presidente de la Diputación Rafael González Echegaray, del Delegado de Información y Turismo, y de alcaldes y autoridades comarcales, además de numeroso público. Tras su bendición por el párroco de Espinama, "*el alcalde de Camaleño, Sr. Calvo, enalteció la obra llevada a cabo por don Pedro en Liébana y en especial la maravilla del complejo turístico de Fuente Dé*" . Por su parte, Antonio Escalante "*agradeció en nombre de los familiares el homenaje que les honraba a todos*", terminando las intervenciones Rafael González Echegaray indicando que "*don Pedro fue ejemplo para todos, especialmente para él como sucesor suyo en el cargo, por su constancia en el trabajo y su dedicación en beneficio de los altos intereses de la Montaña*"[281].

Volviendo a la marcha del teleférico por estos años, digamos que 1971 confirmó la marcha ascendente. Es, además, el primer año del que la prensa comarcal destaca la afluencia al teleférico en fecha distinta al verano o a Semana Santa y lo hace refiriéndose al puente de Los Santos, del uno de noviembre, ya que se dice que el 31 de octubre casi mil personas viajaron en él, dejando una recaudación de 67.000 pesetas, mientras otras quinientas lo hicieron el primero de noviembre, destacando la presencia de bilbaínos, asturianos y cántabros. Estos datos favorables se añadían al hecho de que hasta el 25 de octubre se había superado ya en 100.000 pesetas la recaudación del año anterior[282].

Tal afluencia de gente pone de manifiesto las limitaciones de la carretera y hace que surjan especulaciones sobre su arreglo o sobre alternativas. Así, se informa de que "*la carretera de Potes a Espinama que se está quedando muy estrecha dada la circulación que en ella existe en los meses del verano, se ampliará en los próximos meses según nuestras referencias*" y se habla de que la pista forestal abierta entre Fuente Dé y Cosgaya, de catorce kilómetros, además de revalorizar la madera de los montes, "*ha de servir, dada la impresionante belleza de la pista y la fantástica vista panorámica de montes y sierras que culminan en los Picos de Europa,* [de] *segundo carril para el descenso de Fuente Dé a Cosgaya*"[283]. Sin embargo, pese a estas especulaciones, la carretera seguirá igual durante muchos años, sin reformarse, al igual que la citada pista forestal.

El éxito de Fuente Dé repercute a lo largo de todo su trayecto. En enero de 1972 se da cuenta de la próxima instalación de un camping en Turieno, que es inaugurado el 29 de junio. En Potes se pone en marcha el Centro de Iniciativas Turísticas, que abre una oficina de información turística.

Ese éxito hace que no solo la carretera se quede pequeña. En abril de 1972 comienzan las obras de ampliación del Parador Nacional, que se esperaba estuvieran terminadas para la primavera del año siguiente: "*se ampliará el comedor, salones, servicios, así como también el número de habitaciones hasta llegar a las cien plazas*", con un presupuesto de 50.000.000 de pesetas[284]. Ante la incapacidad para hacer frente a la demanda existente en verano sobre todo, el gobierno había acordado, a propuesta del Ministerio de Información y Turismo, "*edificar dos pabellones de nueva planta de 70 habitaciones dobles y la reforma del anterior, con lo que contarán en total con 80 habitaciones dobles las dependencias del nuevo Parador de Turismo*". El autor del proyecto fue el arquitecto Ignacio Gárate, colaborando con él en la ejecución y dirección de la obra el aparejador José María Quintana. Las obras eran realizadas por la empresa madrileña Arcos, S.A.[285].

Al final del verano se trabajaba en ellas "*a un ritmo superacelerado*" y se anunciaba el cierre, a partir del primero de noviembre, del Parador Viejo para llevar a cabo las obras de acondicionamiento con mayor comodidad[286]. En navidades, uno de los nuevos pabellones tenía ya echada la cubierta. El encargado de la obra esperaba que el Parador Viejo, totalmente reformado interiormente, entrara en servicio en mayo de 1973, como así fue[287], mientras que en octubre estaría finalizada la primera fase del nuevo edificio ya cubierto, sin que del otro pabellón nuevo se

281 Luz de Liébana, noviembre de 1972. Recuérdese que "La Montaña" es el nombre que se daba a Cantabria.

282 Luz de Liébana, noviembre de 1971.

283 Luz de Liébana, noviembre de 1971. Ya en agosto de 1970, cuando se dio cuenta de la adjudicación de la pista, se hablaba de que en su día serviría para descongestión para la bajada de los turistas de Fuente Dé.

284 Luz de Liébana, mayo de 1972.

285 Luz de Liébana, abril de 1973.

286 Luz de Liébana, octubre de 1972.

287 El Diario Montañés, 28/5/1973.

Obras de ampliación del Parador. I. R.

hubiera hecho más que "*poner un cerco al lugar de su emplazamiento*".

Las obras, realizadas con unos cincuenta obreros, incluían la instalación de una depuradora de aguas para evitar los problemas de contaminación del río en su nacimiento[288].

288 Luz de Liébana, abril de 1973.

Mientras se realizan estas obras en el Parador, la masiva afluencia al teleférico, que bate todos los récords, hace que salte a la vista que "*recién nacido y ya está completamente desfasado y urgiendo su ampliación*"[289], lo que lleva a la Diputación a decidir también proceder a la misma.

En efecto. En 1972 los datos de Fuente Dé son elocuentes, con una recaudación entre todas las instalaciones de 8.241.230 pesetas y un beneficio de 4.214.056 pesetas, repartidos así:

	Ingresos	Beneficio
Teleférico	5.360.488	3.706.571
Telesquí	8.276	7.181
Cafetería	2.380.781	413.842
Refugio	464.185	61.041
Dormitorio	27.500	25.421
Totales	8.241.230	4.214.056

Ese año 1972 fueron 146.654 los viajeros que hicieron uso del teleférico, cantidad que se eleva al año siguiente hasta los 158.804. No es de extrañar, pues, que siguiendo los pasos del Ministerio, también la Diputación optara por ampliar unas instalaciones que, saltaba a la vista, se habían quedado pequeñas. Antes de profundizar en esa ampliación, vamos a referirnos a las cosas negativas que tuvieron su origen en la instalación del teleférico y que se pusieron de manifiesto en esta primera época.

Y es que ya el primer año de funcionamiento del teleférico sirvió para demostrar que, entre sus consecuencias, se encontraban algunas no deseadas. Una de ellas, los accidentes de tráfico. "*Siendo la carretera tan estrecha y circulando los coches corrientemente a velocidades que rebasan las normas*", el abundante tráfico del mes de agosto y de los fines de semana y puentes, sobre todo, fue motivo de cinco accidentes en la carretera de Potes a

289 Comentario firmado por "Tu y yo" desde Madrid en Luz de Liébana, diciembre de 1972 (es probable que corresponda ese pseudónimo a Natividad de Celis, natural de Espinama). Ese mismo año Eduardo García Llorente, en su libro "Los Picos de Europa, Liébana y los lebaniegos", escribe: "*las carreteras de acceso a Liébana, a pesar de haber sido ampliadas en lo posible, se han quedado estrechas, y en el teleférico, se forman grandes colas para tomarlo, haciéndose imprescindible la ampliación de las cabinas*" (p. 75).

Espinama, entre abril y agosto de 1967, afortunadamente sin víctimas[290].

Otra consecuencia negativa fue la suciedad dejada por los turistas. "Mantenga limpia Liébana" fue el título de un comentario publicado en agosto de 1967 en Luz de Liébana en el que dice que los visitantes se olvidan de *papeles, cascos y laterío*, aunque reconoce que *"quizás es que aún no hemos organizado debidamente esta labor y faltan sitios donde depositar desperdicios y restos"*[291].

El paso del tiempo no eliminó estos problemas, sino que se acentuaron y, así, en 1972, se escribía:

"*Este verano Liébana ha tenido una verdadera invasión de turistas. Nos alegra ver nuestras carreteras, que ya se quedan muy estrechas para la circulación que hay por ellas, convertidas en verdaderas caravanas de coches; llenan las calles de nuestra Villa de Potes, las márgenes de los ríos, el Camping de Turieno, Fuente Dé, etc. Pero lo que ya no nos parece tan bien es que un grupo bastante numeroso dé muestras de poca educación dejando en todos los lugares donde acampan, papeles, restos de comidas, latas, etc.*

Concretamente en la bolera de Baró, donde es frecuente ver gran número de coches todos los días del verano, a pesar de los anuncios, mantenga limpia a España, piense en los que vendrán después de usted, por todas partes abundan los plásticos, papeles, botes, etc. Esto mismo, elevado a la enésima potencia, ocurre en otros lugares.

Los alrededores de Fuente Dé se han convertido en un basurero y en la misma plaza que hay entre la Estación inferior del teleférico y la cafetería, donde hay varios recogedores, sin embargo todas las mañanas los empleados antes de empezar su tarea han de ocuparse en recoger las inmundicias que se han arrojado al suelo el día anterior.

Estas muestras del poco cuidado en mantener limpio el campo, la naturaleza, son tortas y pan pintado con la falta de respeto que tiene un no pequeño número de usuarios de la carretera a la propiedad privada.

En el Valle de Camaleño hay gran cantidad de árboles frutales a la vera de la carretera, y es frecuente ver coches parados a la par de las huertas y a coger la fruta y, algunos como si se tratase de un país conquistado, no se paran en chiquitas y cargan sus cestas como si no tuviesen dueño o naciesen allí los árboles por generación espontánea"[292].

290 Luz de Liébana, octubre 1967.

291 Luz de Liébana, agosto 1967.

292 Luz de Liébana, septiembre de 1972.

Sobre este tema del robo de fruta, se incidió en Luz de Liébana en repetidas ocasiones a lo largo de los primeros años de existencia del teleférico. Téngase en cuenta que, por aquellos años, la mayoría de los lugareños seguían viviendo de la agricultura y de la ganadería y aprovechando sus árboles y huertas. Con el paso de las décadas y el abandono gradual del campo, ni los visitantes estaban tan ávidos de comida ni los propietarios de los árboles daban tanta importancia a los robos de la fruta.

Otro problema, derivado este de la instalación del Parador, era la contaminación de las aguas del río Deva desde su mismo nacimiento, junto al que se encuentra el edificio, como consecuencia de sus vertidos. En teoría, la ampliación del Parador, con la instalación de una estación depuradora iba a terminar con este problema, pero lo cierto es que el bucólico nacimiento del Deva, que tantos elogios había merecido décadas atrás, había perdido ya su encanto.

La ampliación del teleférico iba a permitir, también, aminorar o acabar con otros problemas que se habían originado por el propio éxito de la instalación, fundamentalmente, las colas. A ello se refería Ambrosio Cuesta, con su pseudónimo "Peñacastillo", en este artículo en el que, tras señalar las dudas sobre la viabilidad del teleférico que los técnicos habían mostrado a Pedro de Escalante, escribe:

"*No se preveía por los opositores la subida tan rápida del nivel de vida, la mayor facilidad para los desplazamientos a la vuelta de pocos años, en coches particulares o por medio de agencias de viajes.*

El hecho cierto es que tanto la cafetería de Fuente Dé como el teleférico trabajan todos los meses del año y a tope en los meses de verano.

En la cafetería cinco o seis personas no dan abasto en muchos días del verano y el teleférico trabaja sin limitación de horas.

Ahora bien, puesto que tenemos que reconocer el éxito de esta arriesgada, en aquel entonces, empresa de la Diputación, ha llegado el momento en que se impone completar las obras ya en funcionamiento.

En los meses de verano son muchos los días en que a las ocho de la mañana se empieza a formar cola en la estación inferior del teleférico, a la intemperie, expuestos al frío, a las tormentas o lloviznas tan frecuentes en aquellas alturas.

Pero si esto es problema al tiempo de subir, lo es en mucho mayor grado para la bajada.

Sabido es que en la estación superior del teleférico hay un cobertizo grande, dividido en dos departamentos, uno amplio por donde embarcan y desembarcan los viajeros y otro más pequeño donde han de guardar cola en los días de las grandes aglomeraciones para regresar a Fuente Dé. Sucede que muchos días o bien porque el tiempo es bueno y quieren disfrutar del panorama hasta el máximo o porque amenaza tormenta y se cierra la niebla, en un momento se agolpan para la bajada tan gran número de personas que han de esperar no pocas veces más de una hora a pie firme y soportando el frío, la cellisca y no es infrecuente que sea al aire libre por no caber bajo techado.

Es verdad que existe en aquellas alturas una cafetería, pero está a más de cien metros y muchas veces no se puede llegar fácilmente a ella por la nieve o el fuerte temporal que azota aquellas cumbres y sobre todo no vale como lugar de espera para tomar el billete de regreso.

Es urgente, pues, la construcción de una cafetería, adosada a la estación superior del cable en la que los viajeros estén cómodamente instalados y con la correspondiente numeración; entonces, sin formar la incómoda cola podrían esperar tranquilamente la hora de turno para subir a la cabina.

De antemano se puede garantizar que dicha cafetería sería rentable y sobre todo de gran comodidad para los viajeros.

La pequeña cafetería que hay [serviría] para albergue de montañeros y de mucha gente que con gusto se quedaría allí a dormir por el placer de disfrutar de una noche en aquellas alturas y de un bello amanecer.

Es de esperar que la Diputación recoja estas sugerencias de los visitantes y usuarios del teleférico.

Con ello se conseguiría hacer más agradable la visita a los Picos de Europa a los turistas, sin el temor de que fuera una carga para la Diputación, antes bien, sería el mejor complemento a la inversión que ha hecho la Diputación en el complejo turístico de Fuente Dé "[293].

¿Se atenderían estas sugerencias? Lo vemos en el siguiente apartado.

293 Luz de Liébana, septiembre de 1972.

2.- SEGUNDA ETAPA: 1975-1990

Ante la insuficiencia demostrada por el teleférico para atender la demanda, la Diputación Provincial de Santander, presidida por Modesto Piñeiro Ceballos, decide su ampliación. Ya en el pleno de junio de 1974 el Presidente da cuenta de que pronto se iba a firmar un préstamo con el Banco de Crédito Local por importe de 7.560.000 pesetas "*para modernización del teleférico de Fuente Dé*"[294]. En la misma sesión se acuerda aprobar el proyecto de "*construcción de un edificio para espera de viajeros en la estación superior del teleférico de Fuente Dé, con un presupuesto de ejecución, por contrata, de 4.171.067 pesetas*", además del de las obras de pavimentación y protección del emplazamiento del monumento dedicado a Pedro Escalante con presupuesto de 238.000 pesetas[295].

Una vez decidida la ampliación del teleférico, instalando cabinas de catorce pasajeros en lugar de las hasta entonces existentes, que eran para siete, el cambio se hizo rápidamente. Ya en la sesión de agosto de la Diputación, su presidente informó del "*material que se recibe*

294 B.O.P.S., 5/7/1974, que recoge los acuerdos del pleno del 21 de junio. En el pleno de agosto (vid. nota siguiente) se aprobó habilitar "*créditos en el presupuesto extraordinario para ampliación del teleférico de Fuente Dé y otras atenciones, por un importe de 5.000.000 de pesetas*", recogiendo, quizás, parte de ese préstamo.

295 Por aquellos meses se anunció también la subasta de la reparación de la cubierta de los edificios del complejo de Fuente Dé por importe de 395.978 pesetas (B.O.P.S., 5/6/1974).

en Fuente Dé para la nueva cabina del teleférico"[296]. A esta celeridad, contribuyó el hecho de que "*Nosotros proyectamos la obra civil para dos cabinas de quince personas, aunque se montaron inicialmente cabinas de ocho personas*"[297], según cuenta José Calavera, el ingeniero que, como ya vimos, diseñó el teleférico en colaboración con el arquitecto Ángel Hernández Morales. Por ello, lo único necesario para realizar la ampliación era cambiar los cables y las cabinas.

Fue en octubre de 1974, una vez pasado el verano, cuando dieron comienzo las obras de "*sustituir los actuales cables del teleférico de Fuente Dé por otros de mayor calibre y resistencia. De ellos penderán en un plazo que se estima de dos meses -si el tiempo no lo impide- otras dos nuevas cabinas en vez de las que estaban en uso. Las que ahora se instalen tendrán una capacidad doble que las que se retiran: catorce plazas, cada una, naturalmente*"[298].

Del cambio de los cables y de las cabinas se encargaron las empresas Nueva Montaña Quijano y la italiana Ceretti & Tanfani, respectivamente, las mismas que en 1966 habían instalado los que se retiraban.

Los cambios, tanto de cables como de cabinas, se llevaron a cabo sin ningún problema y el teleférico estaba en condiciones de estrenar las nuevas cabinas con el nuevo año, 1975, fijándose el cuatro de enero para ello. Se quiso, además, realizar un acto simbólico de recuerdo, una vez más, a Pedro de Escalante, de modo que la inauguración congregó a varios familiares, uno de los cuales, su hijo Pedro, fue el "viajero un millón" del teleférico. Así contó la inauguración Luz de Liébana:

"*El día cuatro del corriente se desplazaron a Fuente Dé el Sr. Gobernador, don Carlos García Mouriño; el Presidente de la Diputación, don Modesto Piñeiro; diputados de toda la provincia; doña María Luz García de los Ríos, Vda. de Escalante; autoridades de la provincia y comarcales. Entre los muchos asistentes al acto se encontraban los ingenieros, don José Antonio* [Odriozola]*, presidente de la Federación de alta Montaña, y don José Antonio Mazarrasa, que tanta influencia tuvieron en la construcción del teleférico.*

El tiempo, que había sido magnífico en los días anteriores, jugó una mala partida. Amaneció un día obscuro. Las carreteras en muchos lugares con hielo que hacía difícil la circulación.

En el anfiteatro de Fuente Dé estuvo toda la mañana nevusqueando. Se bendijeron las cabinas, que tienen cabida para catorce pasajeros, en lugar de los siete que podían portar hasta la fecha, por el señor cura de Espinama, don José Merino. A continuación embarcaron en las estrenadas cabinas gran parte de los asistentes al acto, y en primer lugar Pedro Escalante, hijo del fallecido Presidente, el "viajero un millón". Lloroza era un mar de niebla con llovizna convertida en finos copos de nieve. Un aperitivo en la cafetería y otra vez el descenso a la olla del nacimiento del Deva.

En el banquete que tuvo lugar en el Parador no podía faltar a los postres el discurso del alcalde de Camaleño, don José Calvo, del que no cabe decir "largo pa facellas y corto pa contallas", sino más bien largo en dar y mucho más largo en pedir. En su peroración don José resaltó las virtudes del gran montañés don Pedro Escalante y su interés en promocionar la comarca de Liébana. Obra principalísima suya es el teleférico, a lo que ha seguido este complejo de Fuente Dé, la finca de Sotama y no pocas obras sociales, unas terminadas en sus días y otras que está finalizando el actual Presidente, don Modesto Piñeiro, ese montañés dinámico que tanto coraje pone para solucionar problemas vitales para La Montaña y en particular los que afectan a nuestro valle de Liébana.

Como epílogo a su discurso merece anotar las peticiones que hizo a las autoridades presentes como la carretera de Fuente Dé a Valdeón, puestos de trabajo y comunicaciones y servicios a todos los pueblos de la comarca.

El Presidente en breves palabras expuso la preocupación de la Corporación por resolver las necesidades primarias de los pueblos de Liébana y como prueba de ello son los noventa millones asignados en el presente año para carreteras y otros servicios de la comarca.

Por fin el Sr. Gobernador comentó el discurso del Sr. Calvo y felicitó a los lebaniegos por esta nueva conquista que redundará para crear puestos de trabajo y servirá para atraer en gran escala el turismo al valle de Liébana"[299].

Tras la instalación de las nuevas cabinas, los datos técnicos quedaron así[300]:

296 B.O.P.S., 13/9/1974. El pleno se celebró el 23 de agosto.

297 Calavera, José, "Tres obras singulares del ingeniero José Calavera en Cantabria", p. 11.

298 Luz de Liébana, nº octubre de 1974.

299 Luz de Liébana, nº 169, enero de 1975.

300 Gran Enciclopedia de Cantabria, Tomo VIII, p. 137.

Velocidad del cable de tracción: - con el motor eléctrico principal - con motor diesel de reserva	 8 m/segundo 2,5 m/segundo
Capacidad de cada cabina	15 personas *(incluido empleado)*
Peso de cabina sólo con el empleado	940 Kg.
Peso de cabina con carga completa	2.140 Kg.
Capacidad por hora en ambos sentidos	210 personas
Potencia máxima de régimen - con el motor eléctrico principal - con motor diesel de reserva	 140 CV. 41 CV.
Capacidad de la cabina de socorro	5 personas

Por tanto, en enero de 1975 entraron en servicio las nuevas cabinas del teleférico. Lo que todavía no estaba abierto para entonces era la ampliación del Parador que, como vimos, había comenzado en abril de 1972. Las obras, que transcurrieron por momentos con lentitud, ya habían concluido en mayo de 1974 aunque, al parecer, no se correspondían con el proyecto total que comentamos de setenta habitaciones dobles, ya que no llegaban a cincuenta las construidas, probablemente las correspondientes a uno solo de los dos pabellones previstos. Sin embargo, llevaban ocho meses esperando el mobiliario que permitiera su apertura, lo que hace que comiencen a aparecer críticas en la prensa, lamentando que se dejara pasar la temporada veraniega y la navideña y urgiendo "*porque, como no se hagan pronto las cosas, aun, estamos viendo -y temiendo- que va a discurrir la temporada primavera-verano sin que el parador de Fuente Dé pueda ser utilizado por turistas ansiosos de aires puros, inefables perspectivas, o aficionados, simplemente, al deporte. La ampliación debe entrar, sin nuevos retrasos, en servicio*"[301].

Pese a estas peticiones, habría que esperar hasta el 30 de agosto de ese año 1975 para la inauguración de la ampliación del Parador, si bien es cierto que lo que se inauguraron fueron 86 habitaciones por lo que durante los meses anteriores se completó la construcción tal y como estaba proyectada[302]. Su coste ascendió, al final, a 86.000.000 de pesetas, frente a los cincuenta millones presupuestados.

La inauguración fue realizada por el ministro de Información y Turismo, León Herrera y transcurrió así, según el relato de Luz de Liébana[303]:

"En el maravilloso anfiteatro de Fuente Dé se celebró el día 30 de Agosto la inauguración de los nuevos Pabellones del Parador Nacional del Río Deva.

El Ministro de Información y Turismo, don León Herrera y Esteban llegó en las primeras horas de la mañana, procedente de Madrid, a este bello rincón del Valle del Naranco, antesala del Macizo Central de los Picos de Europa.

A las 10,30 se procedió al acto de inauguración de las nuevas instalaciones que amplían el ya existente desde el año 1966.

Al acto, presidido por el señor Ministro, asistieron el Subsecretario del Ministerio, don José Luis López, el director de Empresas Turísticas, don Jaime Charri, el presidente de administración Turística, don José María Aparicio, el Gobernador Civil, don Carlos García Mauriño, Gobernador Militar, general don Juan Somoza; delegado de Información y Turismo, don Jaime García de Enterría; presidente de la Diputación Provincial, don Modesto Piñeiro; delegado del Ministerio de Agricultura y profesionales de Prensa, Radio y Televisión de Santander y Bilbao.

Bendecidas las instalaciones por el sacerdote de Espinama, don José Merino; el señor Ministro concedió la palabra al señor Alcalde de Camaleño, don José Calvo Briz.

Agradeció en su nombre y en el de toda Liébana la presencia en el acto del señor Ministro y sus gestiones y extraordinario interés para que fuese una realidad la inauguración de estas instalaciones.

El anterior Parador era insuficiente para la creciente demanda; pero creo que con esta ampliación ha de ser rentable todo el complejo de Fuente Dé. Para terminar dijo, como el señor Gobernador me insinúa que no pida nada, voy a ser parco y comedido en mis peticiones al señor Ministro.

Queremos señor Ministro: La construcción de la carretera de Espinama a Valdeón, la televisión en el Parador, que ya nos habían prometido los señores Fraga y Sánchez Bella, y por último que no se demoren los

301 La Gaceta del Norte, reproducido en Luz de Liébana, nº 170, de febrero de 1975.

302 Sin embargo, en Luz de Liébana, octubre de 1976, se indica que son 78 las habitaciones con las que cuenta el Parador. En 1978 se precisa que son 71 dobles y 7 individuales.

303 Luz de Liébana, nº 177, septiembre de 1975.

expedientes para la construcción de habitaciones en las casas de labranza.

A continuación hizo uso de la palabra el director general de Empresas y Actividades Turísticas, señor Chavarri, que expuso la importancia del Turismo en nuestra sociedad y la necesidad de los Paradores para los numerosos viajeros que visitan nuestro País.

DISCURSO DEL MINISTRO

Comenzó diciendo que se sentía muy contento al visitar una vez más estas maravillosas tierras de Liébana.

Tuvo un emocionado recuerdo para don Pedro Escalante, pionero y gran vidente de las posibilidades turísticas de los Picos de Europa.

Recordó cómo el Parador inaugurado el año 1966 por el Generalísimo contaba sólo con diez habitaciones y el importe de su construcción fue de 12 millones de pesetas. Esta ampliación cuenta con 86 habitaciones y su presupuesto se ha elevado a la cantidad de 86 millones de pesetas.

Contestando a las peticiones hechas por el señor Alcalde, dijo que haría cuanto fuese posible para que se cumpliesen y fuesen una realidad en bien de la Comarca de Liébana.

Terminó dedicando unas cariñosas palabras a todo el personal del Parador, a los que calificó de auténticos embajadores de España ante los Turistas que nos visitan.

En el amplio comedor del Parador fueron obsequiados con un banquete las autoridades y demás asistentes al acto".

Por consiguiente, fue ese 30 de agosto de 1975 cuando se completó el proceso de ampliación que afectó al teleférico y al Parador. El Refugio de Áliva, por el contrario, estaba por entonces en una época de declive. En julio de 1974 fue desafectado de la red nacional de Paradores, pasando a depender de la Diputación Provincial a través de Cantur, que decidió bajar drásticamente los precios aquel verano, tanto en los alojamientos como en la pensión alimenticia. Se estimaba la bajada en casi un 50%, al tiempo que se anunciaban mejoras en la reserva de plazas, mediante el empleo de emisoras, y en los transportes, con el uso de jeeps. La situación del Refugio se agravó considerablemente el 6 de marzo de 1975 cuando un incendio destruyó totalmente su pabellón principal, el proyectado por Lavín del Noval. Habría de pasar una década para que, como veremos, resurgiera de sus cenizas. Mientras tanto, solo el edificio pequeño, la "Dependencia", el comprado a la Sociedad

Picos de Europa, prosiguió en servicio.

El teleférico, ya operativo desde principios de año, estaba, lógicamente, batiendo todos sus récords. Los primeros, en Semana Santa: el Jueves y el Viernes Santo, 27 y 28 de marzo, pese al mal tiempo reinante, recaudó 106.000 y 110.000 pesetas, respectivamente[304].

La llegada del verano y, en especial, del mes de agosto confirmó que los nuevos datos quedaban muy lejos de los de años anteriores. En el mes de julio utilizaron las cabinas 9.000 viajeros más que en el mismo mes del año anterior y ello pese a realizar menos viajes. El domingo 17 de agosto fijó el récord en 3.400 usuarios en un solo día, muy lejos de los 726 que utilizaron el teleférico el primer día que funcionó, el 21 de agosto de 1966[305]. En el total del mes de agosto se llegaba a los 74.378 viajeros, casi un 44% más que en agosto de 1974.

Aquel año 1975, con las nuevas cabinas, el teleférico superó por primera vez la cifra de 200.000 usuarios, llegando a los 201.359, frente a los 158.804 que se habían alcanzado en 1973 que hasta entonces suponían el récord anual.

Sin embargo, la buena marcha del teleférico se vio ensombrecida con un primer accidente. Fue el 22 de febrero de 1976, domingo. El día espléndido, en una primavera adelantada, había hecho que decenas de personas se acercaran hasta Liébana y, buena parte de ellas, hasta Fuente Dé, cuyo teleférico contaba, como vimos, con cabinas nuevas desde hacía poco más de un año.

Cuatro y media de la tarde. El teleférico de Fuente Dé, como lleva haciendo todos los días desde hace ya casi diez años, sube y baja en su trayecto con aparente normalidad. Cinco personas (dos parejas jóvenes y el conductor) ocupan la cabina que sube y otras cinco, con el conductor, la que baja. Sin embargo, de repente, prácticamente al cruzarse las cabinas, se oye un ruido y se produce lo inesperado. La cabina que ascendía empieza a retroceder, cada vez a mayor velocidad, hasta que, ya en las proximidades de la estación inferior, entran en acción los frenos de seguridad y la detienen llegando al punto del que había partido. Sus ocupantes caen al suelo por el frenazo, pero están todos ilesos. Mientras, la otra cabina, la que bajaba, ha quedado detenida en las alturas, unos cien metros por encima del suelo.

304 Hoja del Lunes de Santander, citada en Luz de Liébana, abril de 1975.

305 Luz de Liébana, septiembre de 1975.

Interior del Refugio de Áliva. Foto de E. Bustamante

El brusco parón -al parecer, el conductor accionó el freno para evitar males mayores- provocó que éste sufriera un fuerte impacto con el barril que contenía los elementos de seguridad, causándole la rotura de dos costillas.

Rápidamente, se intenta contactar con la estación superior, donde se dispone de una cabina de emergencias, para organizar el rescate. Sin embargo, el teléfono no funciona. Se decide, por ello, recurrir al "plan B". En la cabina suspendida, se cuenta, como ya vimos, con trampillas, tanto en el suelo como en el techo, para posibles emergencias y es la del suelo la que se abre para ir descendiendo, a través de ella, uno a uno, los ocupantes atrapados. Para ello, se introducen en un gran saco de lona sujeto por un cable de una polea, bajando en él. Una vez en tierra uno, el saco vuelve, vacío, para evacuar el siguiente. La operación se repite hasta que el conductor, último en abandonar la cabina, llega a tierra, casi a las siete de la tarde. Afortunadamente, todo ha quedado en un susto, un gran susto, pero se ha resuelto sin víctimas.

Mientras tanto, se está solucionando la situación de las alrededor de cincuenta personas que estaban en la estación superior y que no pueden descender a través del teleférico. La presencia de nieve impide que los vehículos puedan llegar hasta El Cable de modo que los afectados se ven obligados a desplazarse a pie hasta el Refugio de Áliva, donde el Ratrac ("tanqueta-oruga adaptada para caminar sobre la nieve") de la Real Compañía Asturiana va trasladándolos, de ocho en ocho, hasta Espinama o lugar accesible a los Land Rovers. Hay quien también, al parecer, bajó esquiando, con material cedido en el Refugio.

¿A qué se debió el accidente? Según explicó al periódico Alerta un técnico de Nueva Montaña Quijano, empresa fabricante de los cables, se debió a "*la rotura de una polea de las de arriba, lo que produjo el inmediato atascamiento y corte del cable tractor; pero está claro que los efectivos de emergencia han funcionado presta y eficazmente. La cabina que descendió hasta la estación hizo accionar los cables del freno de emergencia, al tiempo que el choque fue reducido por los propios sistemas amortiguadores de que están dotadas las estaciones*". Estudios posteriores determinarían las causas de la anómala rotura de una polea que se había instalado poco más de un año antes, si bien el técnico apuntaba a *algún defecto de fundición en el metal*.

La prensa de la época dio cuenta del accidente con llamativos titulares. "*Espectacular rescate en Fuente Dé*"[306]; "*Suspense en el teleférico de Fuente Dé*"[307] y un aséptico "*Accidente en el teleférico de Fuente Dé*"[308] fueron los de la prensa regional. También algún medio nacional se hizo eco del suceso y "ABC", por ejemplo, tituló con un llamativo "*Pánico en el teleférico de los Picos de Europa*"[309].

Contrasta este titular de ABC con el posterior desarrollo de la noticia en la que, en ningún momento, se habla de que se produjeran escenas de pánico. Lo que sí destaca es que, una vez en tierra, los rescatados "*aparecían en el Parador sonrientes y satisfechos del funcionamiento*

306 Hoja del Lunes de Santander, 23 de febrero de 1976.

307 Alerta, 24 de febrero de 1976.

308 El Diario Montañés, 24 de febrero de 1976.

309 ABC, 24 de febrero de 1976.

de los dispositivos de seguridad del teleférico". En "El Diario Montañés" se habla de que vivieron casi tres horas "*de cierto nerviosismo, puesto que grave peligro nunca corrieron*", mientras "Alerta" destacaba "*la angustia inicial y la feliz y espectacular operación del salvamento*" y la "Hoja del Lunes" que "*lo que pudo ser una espectacular tragedia, se ha quedado en un fenomenal susto*". Lo que está claro es que no sólo los ocupantes de la cabina suspendida sino también los de la otra (bajó "*a velocidad vertiginosa*", antes de frenar, según dice "Alerta") debieron pasar unos momentos de gran tensión.

La avería tardó en solventarse cerca de dos meses y el teleférico volvió a su funcionamiento habitual, sin novedades, el 14 de abril. El accidente, sin embargo, no produjo retraimiento alguno en el público que siguió utilizando el teleférico en gran número. "*Buen verano para las Instalaciones de Diputación en Liébana*", tituló Luz de Liébana[310], que indicaba que, pese a los malos augurios de la primavera, Liébana "*tuvo dos meses de verdadero agobio, Julio y Agosto. Todo lleno, hoteles, fondas, bares, etc*". y, concretando en las instalaciones de Cantur, "*dejando a un lado el teleférico, que es siempre noticia, aún relativamente durante el invierno, cafeterías de Fuente Dé, Lloroza y Refugio de Aliva, trabajaron a pleno rendimiento en los dos pasados meses*".

Pese a los casi dos meses en los que no funcionó como consecuencia de la avería que ocasionó el accidente, al final del año se superó ligeramente el volumen de pasajeros de 1975, llegándose a los 201.991, con el 19 de agosto marcando un nuevo récord de usuarios diarios, con 3.442.

También en el Parador se llenaban por completo aquel mes de agosto sus 78 habitaciones, con 150 camas. El resto de los meses la ocupación llegaba al 70% en julio; al 40% en junio y septiembre; y en mayo y octubre se quedaba entre el 20 y el 30%. Tenía entonces treinta trabajadores en plantilla, además de contratar en verano personal complementario[311].

El de 1977 fue un año peor, consecuencia en parte de la crisis. Acabó con casi 14.500 viajeros menos que el año anterior pese a estar en funcionamiento dos meses más. También influyó el mal tiempo

310 Luz de Liébana, octubre de 1976.

311 Luz de Liébana, octubre de 1976.

que reinó durante todo el mes de agosto, con lluvia y bajas temperaturas, que "*hicieron levantar vuelo sin parar apenas en nuestro valle*"[312] a los visitantes. Septiembre y el último trimestre del año compensaron algo la situación, como preludio de lo que iba a ocurrir el año siguiente, 1978, que marcó un hito, batiendo todos los registros existentes hasta entonces, con 258.487 usuarios, de los cuales casi 86.000 lo fueron en el mes de agosto. El 14 de agosto batió el récord histórico de los días destacados con 3.772 usuarios[313]. Las informaciones de la gran afluencia de ese verano de 1978 hablan de que se formaron colas de hasta cuatro horas algunos días, funcionando el teleférico hasta las once de la noche.

Con ese precedente, 1979 se presentaba con muy buenas perspectivas, que, sin embargo, se iban a ver truncadas por otro accidente, que tuvo lugar el domingo 28 de enero de aquel año. Así lo contó la prensa:

"*Al filo de las ocho de la mañana del día 28 y cuando, con la mejor técnica, los admirables empleados del teleférico de Fuente De llevaban a cabo las habituales pruebas de funcionamiento del remontador, por causa que los técnicos nos explicarán, el cabo tractor o de remolque se rompió, o arrancó las poleas sobre las que giran. Las cabinas se desprendieron de forma vertiginosa sobre la estación de Fuente De inferior. Una de ellas quedó materialmente empotrada en la base del sistema, la otra con averías de importancia. Dicen -y la confirmación no la tenemos- que uno de los conductores que habitualmente se desplaza en una de estas cabinas había notado un "extraño ruido" en el funcionamiento del sistema, por lo que decidió no subir a bordo*"[314].

La misma información añadía en los subtítulos que "*el hielo acumulado sobre el cable tractor provocó la salida de este y la colisión de una de las cabinas contra la estación inferior*" y que "*las pérdidas se evaluan en unos dos millones de pesetas*".

Algunas informaciones hacían responsables del accidente a los trabajadores del teleférico por no haber "*respetado, en su día, ciertas normas dictadas por la empresa italiana; esto es, ante la amenaza del hie-*

312 Luz de Liébana, septiembre de 1977.

313 Luz de Liébana, septiembre de 1978.

314 Liébana Mensual, nº 9, febrero de 1979.

lo, pernoctar en la estación superior y, antes de poner en marcha el remonte mecánico, comprobar que la frígida temperatura de la noche no había creado, con la acumulación de hielo en los cables, muy serios inconvenientes a su puesta en marcha"[315]. Y es que a la acumulación de hielo en las poleas de la estación superior es a lo que se achacó la rotura del cable tractor.

Lo que nadie esperaba es que aquel accidente que, afortunadamente, se produjo con las cabinas desocupadas, provocara un cierre en el teleférico que se iba a prolongar durante más de un año. Primero se dijo que el teleférico estaría funcionando para Semana Santa; luego, que para junio; el presidente de la Diputación anunció la reapertura para finales de julio; y, así, fue retrasándose la solución, con las graves repercusiones económicas que la demora tenía, tanto para Cantur, que el año anterior había recaudado 13.880.000 pesetas[316] en esta instalación, la única rentable de todas las que explotaba, como para toda Liébana, cuya economía dependía en gran medida de la actividad del teleférico.

En la demora en la resolución de la avería influyeron varios aspectos. Inicialmente, la cierta interinidad existente en los cargos políticos de la Diputación como consecuencia de las elecciones municipales, las primeras tras el fin de la dictadura franquista, convocadas para el 3 de abril. Se dijo entonces que se estaba pendiente de recibir una pieza desde Italia. Posteriormente, en julio, se decía que "*dificultades de tipo laboral en Italia y la proximidad de las vacaciones de agosto hubieran demorado la reparación de las piezas a reemplazar por un periodo, posiblemente, superior a cuatro meses*", por lo que Cantur optó, de acuerdo con la empresa italiana, por obtener la licencia de importación de planos del Ministerio de Comercio y encargar las piezas a una empresa. Para ello debía hacer un pago a la empresa italiana de 700.000 pesetas[317].

Posteriormente se informaba de que "*Una firma nacional, bajo asesoría técnica de Nueva Montaña Quijano -Empresa encargada de la conservación de las instalaciones- se halla a punto de culminar la obra, solventándose las dificultades que anteriormente habían aparecido. Dentro de unos días la realización será sometida a revisión por otra firma española, madrileña, exactamente, experta en controles de calidad de remontes semejantes y se*

315 La Gaceta del Norte, reproducida en Liébana Mensual de agosto de 1979.

316 La Gaceta del Norte, reproducido en Liébana Mensual de noviembre de 1979.

317 La Gaceta del Norte, reproducido en Liébana Mensual de agosto de 1979.

Liébana MENSUAL

PRIMER ANIVERSARIO DE

EL TELEFERICO

Falleció en Fuente De (víctima de accidente) el 27 de Enero de 1979, a los 12 años de edad

Sus padres, Diputación Provincial y Cantur, S. A; hermanos, Braña Vieja, Peña Cabarga, Venta de Carmona, Refugio de Aliva, Parador de Fontibre; primos, La Corza, Cafetería de Aliva y Fuente De, Telesillas, Arrastres y demás familia que "vivían" a su costa,

SUPLICAN al pueblo otros 365 días de silencio en memoria de tan peculiar como inexplicable muerte.

LA FAMILIA NO RECIBE

N. de la R. — Por causas que desconocemos no figuren los lebaniegos a pesar de ser los únicos PREMIOS de verdad.

Liébana, Enero de 1980.

Portada-esquela de Liébana Mensual

espera que pueda otorgar el visto bueno a la ejecución"[318].

Sin embargo, los meses siguen pasando sin que el teleférico funcione. La situación llevó a un hartazgo tal que el 17 de diciembre todos los alcaldes de la comarca de Liébana, reunidos en la Torre del Infantado, entonces sede del Ayuntamiento de Potes, enviaron una comunicación a la Diputación Provincial, a su presidente y a Cantur, mostrando "*la preocupación lebaniega por los aplazamientos de fechas y por el retraso con que se ha llevado a cabo la reparación de la avería; el malestar y pesimismo por la falta de su funcionamiento que ello ha supuesto para esta colectividad, que no por ser la más alejada de la Capital y menos conflictiva, no deben ser sus preocupaciones demoradas y relegadas a último plano*"[319].

La prensa comarcal, en especial la revista "Liébana Mensual", se hace portavoz de las quejas de los lebaniegos con titulares como "*TELEFERICO: ¿hasta cuándo?*"[320] y con una original esquela a toda plana, en portada, con motivo del primer aniversario del accidente en la que "*Sus padres, Diputación Provincial y Cantur, S.A.; hermanos, Braña Vieja, Peña Cabarga, Venta de Carmona, Refugio de Aliva, Parador de Fontibre; primos, La Corza, Cafetería de Aliva y Fuente De, Telesillas, Arrastres y demás familia que "vivían" a su costa*" suplican "*al pueblo otros 365 días de silencio en memoria de tan peculiar como inexplicable muerte*", terminando con una nota de la redacción que señalaba que "*Por causas que desconocemos no*

318 La Gaceta del Norte, reproducido en Liébana Mensual de octubre de 1979.

319 Liébana Mensual, enero de 1980.

320 Liébana Mensual, diciembre de 1979.

figuran los lebaniegos pese a ser los únicos PRIMOS de verdad"[321].

Quizás como reacción, el 31 de enero el diputado lebaniego Mariano Linares, junto al gerente de Cantur, Sr. Viaña, y otro técnico de la empresa, Roberto de la Llama, acudieron a Potes a dar explicaciones, justificando todos los pasos dados hasta entonces, anunciando que "*los pequeños controles que faltan se realizarán mientras se vayan colocando las cabinas y realicen los ajustes pertinentes, esperando que para mediados de Marzo ya esté de nuevo funcionando el Teleférico*"[322], anuncio que esta vez sí que se cumplió, de modo que el 29 de marzo, sábado, volvió a funcionar, siendo utilizado ese día por 500 personas.

La semana siguiente, Semana Santa de 1980, ya pudo decirse que "*El Teleférico funcionó a tope del 2 al 6 de abril*" ya que "*en los cuatro últimos días de Semana Santa 7.000 personas utilizaron el remonte del Teleférico y el día de Sábado Santo se batió el record con 2.100 pasajeros*", cerrando algunos días a las once y media de la noche[323]. Se pudo disfrutar ya, también, de la nueva cafetería y de la reparada sala de espera de la estación superior.

Tanto "Luz de Liébana" como "Liébana Mensual", las dos revistas de la comarca del momento, no pueden evitar comentarios al respecto: "¡Y pensar que el único negocio rentable de la Diputación le tuvieron parado 14 meses!"[324], una; y "*Así, sin pena ni gloria, se ha vuelto a poner en funcionamiento el Teleférico. Una ocasión como esta requería, por lo menos, que la Coral de Santander hubiera entonado, en el anfiteatro de Fuente De, el "ALELUYA" de Haendel*"[325], la otra.

Vuelto a la normalidad, hasta final de ese año 1980 serán 207.711 las personas que utilicen el teleférico, siendo el 5 de abril y el 10 de agosto los dos días de mayor afluencia. La recaudación total ascendió a 18.676.010 pesetas, cantidad que el director de Cantur, Miguel Ángel Viaña, consideraba menor a la esperada ya que, tomando como referencia los visitantes del último año completo y teniendo en cuenta la subida en el

321 Liébana Mensual, enero de 1980.

322 Luz de Liébana, febrero de 1980.

323 Luz de Liébana, abril de 1980.

324 Luz de Liébana, abril de 1980. Nos hemos permitido sustituir los signos de interrogación originales por otros de admiración.

325 Liébana Mensual, abril de 1980.

Tres de los primeros trabajadores del teleférico

precio del billete de un 40%, esperaba medio millón más de ingresos[326].

Por estas fechas se dan a conocer algunas reivindicaciones del personal del teleférico:

"*Cantur tiene para la explotación del Teleférico 9 empleados que cobran por término medio 29.000 pts. y la mayor parte llevan volando en las cabinas 16 años, desde su construcción.*

No se consideran suficientemente retribuidos y por añadidura ni les abonan el plus de peligrosidad, ni los trabajos de engrase, ni las horas que meten de más cuando los usuarios, pasada la hora del cierre, están pendientes de bajar en las cabinas.

Si el negocio no fuera rentable cabría pedirles un sacrificio en beneficio propio y de la Empresa para seguir viviendo ambos, pero liquidando con un margen tan grande de superavit, no hay razón para ser tacaños y esquilmar a los empleados, que están con ganas de que termine la jornada para dedicarse en su casa a faenas lucrativas que les ayude a nivelar el presupuesto familiar.

No vale alegar que, si bien unos días trabajan con exceso, descansan otros

326 Alerta, 21/1/1981 (reproducido en Luz de Liébana, febrero de 1981)

muchos días durante el año, porque han de estar al pie del tajo las correspondientes horas tanto si funcionan las cabinas como si duermen en su base"[327].

En agosto de 1982 se denuncia la situación de total abandono en que se encuentra el refugio de Áliva tras el incendio que padeció[328], asunto que el nuevo gerente de Cantur, señor Porcelli, se propone resolver, cuando accede al cargo al comenzar el año 1984, procediendo a la "*reconstrucción de un edificio que estaba totalmente destruido por un incendio, y la adaptación del otro a los usos y necesidades comunes que tiene hoy todas las instalaciones de hostelería de cualquier tipo*"[329].

En marzo de 1984, las autoridades comarcales piden al Gobierno regional, entre otras cosas, "*la puesta en marcha del remonte mecánico a partir de la estación superior del teleférico de Fuente De, con cuyo funcionamiento se potenciaría de forma destacada la práctica del esquí*"[330] y parece que sus demandas son atendidas pues pronto se informa de que "*ha comenzado a funcionar los fines de semana el telesquí de Lloroza, con gran éxito de público y cantidad de nieve en magnífico estado*", precisándose que "*el emplazamiento del telesquí permite la fácil práctica de este deporte a los principiantes y es un auténtico regalo para los veteranos*". Se destaca la numerosa concurrencia durante el puente de San José[331], que fue aún mayor en la Semana Santa de aquel año. En efecto:

"*Al mediodía del viernes Santo fue tal la aglomeración de autobuses y coches de turismo que, para cubrir el corto trayecto entre Camaleño y Fuente Dé, hubo que esperar hasta cuatro horas y más de treinta autobuses se vieron obligados a desistir de llegar a la base de los Picos donde se halla el Parador Nacional de Turismo.*

El personal del teleférico ha realizado estos días un trabajo agotador, iniciando la jornada en las primeras horas de la mañana ante los numerosos turistas madrugadores y prolongándola ininterrumpidamente hasta las once de la noche, porque a esta hora había excursionistas en la estación superior. El teleférico en continuo servicio para miles de visitantes, batió estos días todos los records desde su instalación no sólo por el número de viajeros que transportó sino también por los ingresos obtenidos. (...)

Según nuestras noticias, el consejero de Turismo del Gobierno de Cantabria y el gerente de "Cantur" tienen el propósito de incentivar, con obras y reformas que están en estudio, este extraordinario complejo turístico que hace de la Montaña y de Liébana uno de los focos de atracción más importantes de toda España y donde, cada año, es mayor la concurrencia de españoles y extranjeros"[332].

Consecuencia, en parte de esa gran Semana Santa, aquel mes de abril el teleférico tuvo 22.815 usuarios, el triple que el año anterior y 5.500 más que el de 1980, hasta entonces, el que mayor número de viajeros había tenido. Tal afluencia sigue produciéndose durante el resto del año que acaba con 251.125 usuarios, quedándose a poco más de siete mil de los registrados en 1978, que seguía siendo el año con mayor número de pasajeros.

El año siguiente se registra un número muy similar de usuarios, con 250.537 y en 1986, batiendo ya el registro de 1978, se llega a los 267.729.

Ante tan buenos resultados se suscitan desde Liébana diversas reivindicaciones. Por un lado, en la reunión del Centro de Iniciativas Turísticas de Liébana se plantea que con el "*teleférico se obtienen unos grandes beneficios que no se invierten en la promoción de la región. Ni siquiera en publicidad, pues no se participa en ninguna feria de turismo, y esto es lamentable. Y puesto que es un gran negocio, ¿por qué no lo promocionan? Es inconcebible -continuó diciéndose en la reunión- que su funcionamiento se detenga a las tres horas de llegada de los autobuses, es decir, de una a tres de la tarde, o que no esté ya funcionando en jornada continua de ocho de la mañana a diez de la noche, o que incluso en la prensa no aparezca ningún "slogan" que diga: «Utilice el teleférico de Fuente Dé en su visita a los Picos de Europa»*", mostrándose en contra de la ampliación que se rumoreaba del refugio de Áliva por entender que sería hacer competencia a la iniciativa privada[333].

Por otro, la Asociación de la Santa Cruz de Liébana avisa de que, ante la gran afluencia a Fuente Dé, "*La infraestructura e instalaciones de base, allí existentes se han quedado insuficientes y han sido rebasadas*

327 Luz de Liébana, mayo de 1981.

328 Luz de Liébana, agosto de 1982.

329 Diario de Sesiones de la Asamblea Regional de Cantabria, 10/5/1987, p. 944.

330 Alerta, citado en Luz de Liébana de marzo de 1984.

331 Luz de Liébana, marzo de 1984.

332 Luz de Liébana, abril de 1984.

333 Luz de Liébana, junio de 1984.

por las avalanchas de los turistas que se han visto obligados a no poder utilizarlas en un gran número, durante los meses de Julio y Agosto y que gracias al cerrado monte de hayas próximo, les han servido de "encubridoras" para sus necesidades más íntimas, y de descanso para coger energías y para acercarse a las colas y poder subir a los Picos.

La carretera desde Camaleño a Espinama ha sido testigo mudo de su insuficiencia para tanto vehículo, y los atascos se han hecho irritantes para los turistas que con prisas pretenden verlo todo en el día y luego además resulta que se han quedado aislados en los Picos, al llegar las once de la noche y ante la imposibilidad de regreso, después de esperar desesperadamente las colas de bajada en el Teleférico"[334].

En 1985 el Gobierno de Cantabria da respuesta parcial a estas demandas con el anuncio de una fuerte inversión en la carretera de Potes a Fuente Dé. Pero es en 1987 cuando se producen importantes novedades en las infraestructuras de la zona.

Por un lado, el refugio de Áliva, tras permanecer cerrado todo el año 1986 por obras, es inaugurado por el presidente Juan Hormaechea convertido en el "Parador Toño Odriozola", en homenaje a quien, como vimos, jugó un destacado papel en el establecimiento del teleférico en Fuente Dé. Las nuevas instalaciones, levantadas en el mismo emplazamiento del que se quemó hace años, diseñadas por los arquitectos María José Sánchez Cayón y José Ramón Saiz Fouz, "*constan de dos edificios, uno destinado a cocinas, comedores e instalaciones de personal y un segundo destinado a lo que son propiamente habitaciones hoteleras. La capacidad es de 75 plazas y las habitaciones, además de individuales o dobles, puede alquilarse cuadruples, sextuples o incluso para 10 personas*". El coste de las obras fue de cien millones de pesetas. El refugio estaba ya en funcionamiento desde el cinco de septiembre[335].

Por otro, en junio se adjudican a la empresa Ferrovial, S.A. las obras de la carretera de Potes a Espinama presupuestadas en 200 millones de pesetas. Las obras incluyen la ampliación de los cuatro puentes existentes entre

334 Luz de Liébana, septiembre de 1984. La Asociación pedía que se invirtiera en el Macizo Oriental de Picos o en Ullances o Arabedes, zonas de Cillorigo o Potes. No era la primera vez que se sopesaba esta alternativa. La propia Diputación acordó en 1974 "*Encargar a los Servicios de Planificación y Vías y Obras, a propuesta de la Comisión de Educación, Deportes y Turismo, la posibilidad de acceso al macizo oriental de los Picos de Europa, vía Potes, y los puertos de Ullances*" (B.O.P.S., 6/5/1974).

335 Luz de Liébana, septiembre de 1987.

Camaleño y Cosgaya, que pasarán a tener una anchura de siete metros, así como el ensanche de la calzada, la rectificación de algunas curvas y la pavimentación de los 19 km del trazado. En febrero de 1988 comenzaron las obras[336], inicialmente previstas para cinco meses. Quizás por el desarrollo de los trabajos, o por lo excepcional que había sido aquél, la afluencia en la Semana Santa de 1988 se reduce notablemente respecto al año anterior (casi siete mil viajeros menos).

Las obras son visitadas repetidas veces por el presidente de Cantabria, Juan Hormaechea. Las noticias de esas visitas nos informan de cómo la obra se ha ido transformando y, en agosto de 1988, ya se habla de un coste de 950 millones de pesetas y de su inauguración para finales del verano de 1989[337], quedando todo el trazado con una anchura de 8,5 metros[338].

Pero volvamos a 1987 y las noticias sobre infraestructuras. Respecto al teleférico, nos hablan de que el cable tractor fue cambiado los días previos a la festividad de San José en apenas diez días[339] y de que el gerente de Cantur, Andrés Porcelli, estudiaba instalar un nuevo teleférico desde las proximidades de la estación superior hasta Horcados Rojos ya que no era posible ampliar el existente. "*El renovar las cabinas de este teleférico supondría -dijo Porcelli- tener que cambiar el cable y toda la infraestructura del actual teleférico, por lo que se ha pensado en la solución de construir un nuevo teleférico, que no termine al borde de la montaña. «Con una pilona y un vado, este nuevo teleférico llegaría a Horcados Rojos»*". Además, justificó esa opción por el hecho de que ampliar el actual teleférico supondría un desastre para la hostelería lebaniega al tener que estar sin funcionar al menos año y medio[340].

Ante este anuncio y los que desde Asturias se realizaban en el sentido de construir varios teleféricos en su zona, se levantan voces de protesta como la del director de Ordenación del Territorio y Urbanismo, Ignacio Zumárraga, que aprovechando una conferencia en la Universidad Internacional Menéndez Pelayo de Santander avisaba

336 Luz de Liébana, febrero de 1988. En el número de abril se elevaba la cuantía de las obras a 250 millones.

337 Luz de Liébana, nº 313, agosto de 1988.

338 Luz de Liébana, nº 314, octubre de 1988.

339 Diario de Sesiones de la Asamblea Regional de Cantabria, 10/5/1987.

340 Luz de Liébana, julio de 1987.

de que "*Los Picos de Europa no deben convertirse en un nuevo Benidorm*"[341] y hay quien recuerda unas palabras de José Antonio Odriozola: "*Los proyectos de comunicaciones y edificios pueden cargarse los Picos de Europa*"[342]. Además, tiene lugar una manifestación en Fuente Dé el 27 de septiembre de 1987 contra los proyectos desarrollistas en la zona. La Coordinadora para la Defensa del Litoral y las Tierras de Cantabria entendía que no se trataba más que de "*operaciones especulativas de dudosa rentabilidad económica y social para el conjunto de la población*", según el manifiesto que entonces realizó.

Finalmente, es la opción de la ampliación del teleférico existente la que gana terreno y, así, se habla de una inversión de 250 millones de pesetas que incluiría, además de la renovación de las cabinas, la de las dos cafeterías, tanto la inferior como la superior. Para llevar a cabo dicha inversión se especula con que sería realizada por la iniciativa privada. Para optar a esa posible privatización, se constituye por destacados lebaniegos la empresa "Liébana Turística, S.A"., de cuyo consejo de administración forman parte, como presidenta, Carmen Gómez, y como vocales, Gregorio Lamadrid Vejo, Lito Wences, Cristina Soberón, Pedro Álvarez y César Gutiérrez[343]. Finalmente, el concurso se declara desierto[344].

Mientras esto ocurre, el teleférico sigue recibiendo, de año en año, más visitantes, acercándose ya en 1988 casi a los 300.000 (297.989 exactamente). En la Semana Santa de 1989 se volvieron a repetir, pese a las obras en la carretera, escenas habituales de años anteriores: "*En Fuente Dé no había lugar para aparcar un coche más y en la carretera de subida bajaba la cola de coches hasta cerca de Pido, 21 autobuses no lograron llegar a la zona de aparcamiento de Fuente Dé y el teleférico transportó más de diez mil personas, quedándose muchas más de estas sin poder subir*"[345]. Aquel año la Semana Santa cayó en marzo por lo que tan gran afluencia de viajeros permitió establecer el récord histórico de un mes

341 Luz de Liébana, septiembre de 1987.

342 Luz de Liébana, diciembre de 1987.

343 Luz de Liébana, junio de 1988. Ya durante la inactividad del teleférico en 1979 se había pedido que pasara a manos de capital privado lebaniego.

344 El Diario Montañés, 14/9/1988.

345 Luz de Liébana, nº 317.

de marzo en el teleférico hasta entonces, superándose ligeramente los 22.000 usuarios.

Lo mismo sucedió en el mes de agosto en el que, por primera vez en sus veintitrés años de vida, se superaron los cien mil usuarios, llegando a los 106.373.

Tal aluvión de gente y sus consecuencias, convierten a Fuente Dé en escenario de una nueva acción ecologista con el encadenamiento en el teleférico para protestar contra él, poniendo el énfasis en la gran cantidad de basuras acumuladas al pie del Mirador del Cable. El consejero de Turismo del Gobierno de Cantabria, Gonzalo Piñeiro, replica con un artículo defendiendo que el teleférico permite "*acercar a todos los ciudadanos, sin excepción, a uno de los más bellos parajes del mundo*" y que la Diputación Regional defiende unos Picos de Europa "*de todos, no como propiedad de «unos pocos»*", los montañeros, con suficientes aptitudes físicas[346], mismos argumentos que los empleados en la década de 1920 para justificar la carretera de Espinama a Áliva.

Para permitir ese acceso "a todos", además de la mejora de la carretera, la Diputación Regional acuerda proceder a la ampliación del teleférico, descartando llevarla a cabo mediante la privatización.

346 El Diario Montañés, 4/7/1989, reproducido en Luz de Liébana, nº 320.

3.- TERCERA ETAPA: 1990-2006

Los estudios de esta ampliación habían comenzado con un anteproyecto de junio de 1988. Es de destacar que esta ampliación supuso una cierta ruptura con el pasado del teleférico ya que no intervinieron ni el ingeniero José Calavera, que, como vimos, había diseñado el teleférico en los años 1960 junto al arquitecto Ángel Hernández Morales, ni las empresas Nueva Montaña Quijano y Ceretti Tanfani, que habían realizado la instalación inicial y la ampliación de 1975. En esta ocasión fue el ingeniero Agustín Gómez Obregón, que había participado como contratista en la instalación original, quien se encargó de la ampliación, solicitando a José Calavera el préstamo del proyecto original[347].

Agustín Gómez Obregón consideraba que para llevar a cabo la ampliación no era preciso reforzar las estaciones ya existentes. Frente a su tesis, "*había empresas extranjeras que proponían derribar las estaciones que están hechas hace 25 años con un estilo alpino que las hace de*

347 Calavera, José, op. cit., p. 11. Calavera permitió a Gómez Obregón "*que utilizase el ejemplar visado del Colegio de Ingenieros de Caminos, dándole la autorización correspondiente al Colegio, porque los originales los conservo en mi poder y eran de los antiguos planos, memoria de cálculo y demás documentos de papel vegetal y los conservo como recuerdo, pero están muy frágiles para sacar copias de ellos*".

las más bonitas de Europa. Querían poner unas estructuras metálicas que rompían la armonía del paisaje"[348].

Esas empresas extranjeras creían que las estaciones existentes no podrían soportar la tensión de los nuevos cables, cuyo peso unitario pasaría de las cincuenta toneladas que tenían hasta entonces a las cien. Para resolver el conflicto se recurrió a la Fundación Torres Quevedo de la Escuela de Ingenieros de Caminos de Santander (Universidad de Cantabria) que en el otoño de 1988 realizó un exhaustivo estudio que confirmó lo defendido por Gómez Obregón "*pues en todos los puntos de las estructuras que han sido estudiados, las tensiones a que estará sometida la estructura con la futura ampliación serán muy inferiores*" a las que puede soportar, "*quedando todavía un amplio margen adicional de seguridad*"[349].

La consecuencia fue que "*sólo se diseña, calcula y proyecta en las estaciones las obras necesarias para encauzar y ordenar el tráfico de pasajeros, pues al poder ser éste de un volumen más del doble que el actual, no puede seguir el sistema de entrar y salir a las cabinas por la misma puerta, por lo que se prevén cabinas con dos puertas, una para entrar y otra para salir, lo que obliga a que los pasajeros que entran y salen vayan por pasillos distintos y reducir así los tiempos de parada de las cabinas*".

Ese era el objetivo principal de las nuevas instalaciones: eliminar las largas colas -de hasta cuatro horas-, habituales en determinadas épocas en Fuente Dé, y la ampliación de la capacidad de cada viaje hasta 28 personas[350], además del conductor, duplicando la anterior, indudablemente iba a contribuir a ello.

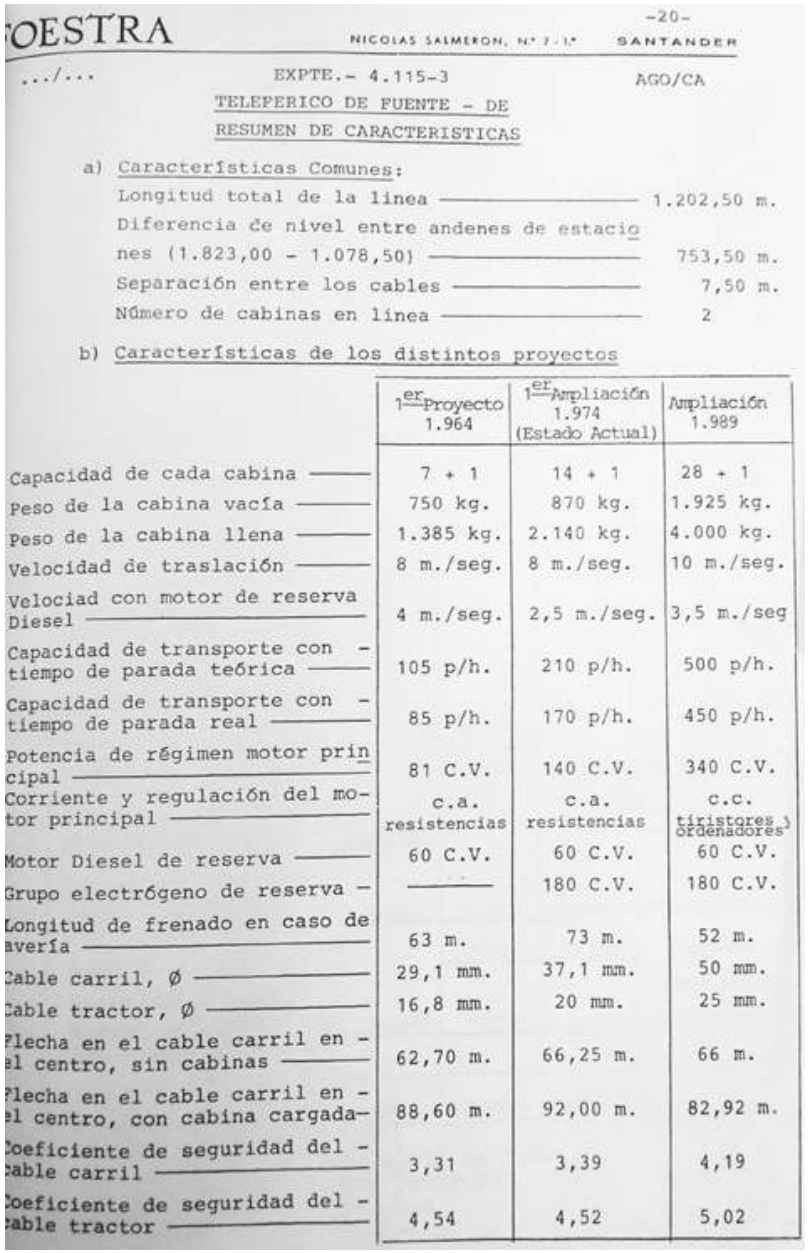
La obra civil prevista se completaba con la nueva impermeabilización y pintura de las instalaciones.

"*En cuanto a los cables, motores, poleas, contrapesos, cabinas, etc. se proyecta todo nuevo, ajustado a la nueva capacidad del Teleférico. Como*

348 Alerta,4/7/1990, p.6.

349 Proyecto de la ampliación realizado por Agustín Gómez Obregón. A él pertenecen las citas siguientes.

350 Gómez Obregón llegó a plantear en su proyecto la posibilidad de realizar una ampliación mayor, poniendo una cabina de 40/50 pasajeros, lo que permitiría mover 600/700 pasajeros/hora. Sin embargo, para hacerlo había que derribar las estaciones por lo que lo mejor era hacer un nuevo teleférico al lado del actual, para que éste siguiera funcionando mientras se realizaba la obra. La empresa POMA estimó en 700 millones de pesetas la obra mientras que Agudio, para 1.000 personas/hora, cuantificó en 600 millones la obra mecánica y cerca de mil las nuevas estaciones.



-20-

OESTRA NICOLAS SALMERON, Nº 7 - 1º SANTANDER

.../... EXPTE.- 4.115-3 AGO/CA

TELEPERICO DE FUENTE - DE

RESUMEN DE CARACTERISTICAS

a) Características Comunes:

Longitud total de la linea ——— 1.202,50 m.

Diferencia de nivel entre andenes de estacio nes (1.823,00 - 1.078,50) ——— 753,50 m.

Separación entre los cables ——— 7,50 m.

Número de cabinas en linea ——— 2

b) Características de los distintos proyectos

	1er Proyecto 1.964	1er Ampliación 1.974 (Estado Actual)	Ampliación 1.989
Capacidad de cada cabina	7 + 1	14 + 1	28 + 1
Peso de la cabina vacía	750 kg.	870 kg.	1.925 kg.
Peso de la cabina llena	1.385 kg.	2.140 kg.	4.000 kg.
Velocidad de traslación	8 m./seg.	8 m./seg.	10 m./seg.
Velociad con motor de reserva Diesel	4 m./seg.	2,5 m./seg.	3,5 m./seg
Capacidad de transporte con tiempo de parada teórica	105 p/h.	210 p/h.	500 p/h.
Capacidad de transporte con tiempo de parada real	85 p/h.	170 p/h.	450 p/h.
Potencia de régimen motor principal	81 C.V.	140 C.V.	340 C.V.
Corriente y regulación del motor principal	c.a. resistencias	c.a. resistencias	c.c. tiristores ordenadores
Motor Diesel de reserva	60 C.V.	60 C.V.	60 C.V.
Grupo electrógeno de reserva	———	180 C.V.	180 C.V.
Longitud de frenado en caso de avería	63 m.	73 m.	52 m.
Cable carril, Ø	29,1 mm.	37,1 mm.	50 mm.
Cable tractor, Ø	16,8 mm.	20 mm.	25 mm.
Flecha en el cable carril en el centro, sin cabinas	62,70 m.	66,25 m.	66 m.
Flecha en el cable carril en el centro, con cabina cargada	88,60 m.	92,00 m.	82,92 m.
Coeficiente de seguridad del cable carril	3,31	3,39	4,19
Coeficiente de seguridad del cable tractor	4,54	4,52	5,02

Cuadro comparativo de las diferentes etapas del teleférico, incluido en proyecto

novedad importante cabe reseñar dos: se va a motores de corriente continua alimentados por convertidores estáticos y regulación por tiristores y se informatiza toda la instalación que estará regulada por un ordenador electrónico central y varios periféricos que adoptan en cada instante la decisión más ajustada a las órdenes previamente introducidas por el jefe de la estación, operaciones que en caso necesario también pueden hacerse manualmente.

Se ha mejorado notablemente la seguridad, tanto en el frenado y coeficientes de seguridad de los cables como la velocidad de evacuación en caso de emergencia. También se ha informatizado todo el aspecto contable, de expedición de tickets, control de viajeros, etc".

Las nuevas cabinas iban a tener 3,75 metros de longitud, elevando su anchura hasta 1,50. Teniendo en cuenta su capacidad de 28 personas más el conductor y su mayor velocidad (10 m/seg. frente a los 8 anteriores), así como el incremento del tiempo de parada consecuencia del mayor número de viajeros, se estimaba que la nueva instalación permitiría mover a la hora el doble de personas que hasta entonces, llegando a las 500 personas por hora. Para ello las cabinas contarían con dos puertas, entrando en ellas desde el andén central y saliendo por los laterales.

Para controlar el peso de la cabina, que no podía superar los 4.000 kg, se incluía "*un limitador de peso que señale, en una pantalla de cristal líquido, el peso total con el personal que va entrando*".

Otros datos técnicos, de los que no queremos abusar, se referían a los dos cables carril, que pasaban a ser de 50 mm., tensándose cada uno con un contrapeso de 48.810 kg. y al cable tractor, de 25 mm. En cuanto al nuevo motor principal, de corriente continua, su potencia nominal era de 250 kw (340 CV).

En el proyecto, Gómez Obregón destacaba que el pupitre de mando "*es el verdadero cerebro de la nueva instalación. Está provisto de un ordenador central con pantalla en color de 14" de alta resolución (640 x 400 pixels) y salida por impresora NEC de 24 agujas, 80 columnas y 200 c.p.s. en escritura Q. Constantemente tendrá en pantalla la situación de las cabinas, con sus movimientos de aceleración, deceleración, frenada, parada o velocidad constante, controlará además los datos suministrados por los periféricos meteorológicos, anemómetros, termómetros, barómetros,*

Los cables carriles de 25 mm. pasan a ser historia del teleférico

datos contables de la expedición de billetes, cuenta personas, ingresos, tarifas aplicables, peso transportado en cada viaje, control de averías, ajuste instantáneo al motor principal de aceleración, velocidad, deceleración en función de todos los datos anteriores que, también podrán ser operados manualmente y habrá, como actualmente, un indicador mecánico de la posición de las cabinas y de su movimiento".

Como mejora de los elementos de seguridad, se añadía a los frenos existentes uno nuevo, hidráulico, comandado por una central conectada al ordenador central.

El presupuesto previsto en la memoria del proyecto ascendía a 365.823.823 pesetas, de los cuales 171.164.009 correspondían a "cables, maquinaria, cabinas, material eléctrico y electrónico"; 86.227.127 ptas., a instalación de maquinaria en la estación inferior; 49.176.116, al tendido y colocación de nuevos cables y contrapesos; 24.027.353, a la obra civil de la estación superior y 19.922.701 a la de la estación inferior; siendo el resto para "remates", seguridad e higiene y ensayos de control y pruebas de funcionamiento.

Una vez realizado el proyecto, Gómez Obregón volvió a encargar a la Fundación Torres Quevedo "*el estudio elástico de la estructura sometida a las nuevas cargas, estudio que se ha hecho por el método tri-*

dimensional de elementos finitos, obteniéndose unas tensiones perfectamente admisibles y deformaciones insignificantes".

Ya en julio de 1990, pocos días antes de la inauguración, Gómez Obregón manifestaba su satisfacción por el acierto de la conclusión: "*La prueba está en que desde hace varios meses están puestos* [los nuevos cables] *y la instalación se encuentra en perfectas condiciones*".

Las obras de la ampliación, que incluían el cambio de cables y cabinas, comenzaron en septiembre de 1989 (el 15 de octubre dejó de operar el teleférico). Fueron dirigidas por el propio Agustín Gómez Obregón, y llevadas a cabo por las empresas Duro Felguera y Siemens.

Según se dijo entonces, el nuevo teleférico "*posee una tecnología punta, y podrá incrementar entre un 50 y un 60 por ciento el número de personas que utilizan este medio de transporte hacia los Picos de Europa. Las nuevas cabinas que ya comenzaron su funcionamiento tienen una capacidad de 500 viajeros por hora, y una velocidad máxima de 10 metros por segundo. El nuevo sistema de seguridad cuenta con tres tipos de freno para casos de emergencia: freno de servicio, de seguridad y de emergencia. Los dos primeros están regulados de forma electrónica y su funcionamiento es similar al de los frenos ABS de los vehículos. Con este moderno sistema de seguridad se puede contabilizar el peso de las cabinas en cada momento, que no podrá sobrepasar el máximo permitido de 4.000 kilos*"[351].

Gómez Obregón destacó que estos nuevos frenos "*son mucho más suaves que los anteriores y frenan en un espacio más reducido*"[352].

Las nuevas instalaciones, que permitían hacer el trayecto en tres minutos, supusieron una inversión, finalmente, de 358 millones de pesetas, algo menos de lo presupuestado. Según se conoció muchos años después, en 2008, el Ministerio de Economía subvencionó la obra en 1991, dentro del programa de incentivos regionales, con el equivalente a 196.000 euros, subvención que se perdió por no haberse gestionado adecuadamente, siendo imposible recuperarla entonces por la falta de documentación[353].

351 El Diario Montañés, 22/7/1990.

352 Alerta, 4/7/1990.

353 El Diario Montañés, 26/4/2008.

Para su inauguración se había previsto la fecha del uno de julio pero se demoró veinte días más, según declaró el consejero de Turismo del Gobierno de Cantabria, Gonzalo Piñeiro[354], debido a "*pequeños problemas técnicos y a unos días que hemos destinado al entrenamiento del personal*". Finalmente el 21 de julio de 1990 el presidente de Cantabria Juan Hormaechea inauguró las nuevas cabinas del teleférico, además de la carretera de acceso, renovada desde Potes hasta Espinama. Fue con la de ésta con la que comenzaron los actos, destacándose en la inauguración que la carretera había visto reducida su longitud de 23.250 metros a 22.385, gracias al nuevo trazado y a la eliminación de algunas curvas peligrosas. "*Otra de las aportaciones ha sido la anchura, que de cinco metros ha pasado a ser de ocho. La obra de esta vía de comunicación ha supuesto una inversión de 3.000 millones de pesetas*[355].

Se incluyen tres puentes de hasta 22 metros, muros de hormigón de hasta 200 metros y 9 de altura, y muros de escollera de hasta 350 metros y una altura de 6,5 metros. Según los técnicos de la Diputación, las dificultades geotécnicas han obligado a soluciones singulares en las zonas de Treviño, Cosgaya y Las Ilces, que han obligado a cambios de trazado y elevaciones de la traza de hasta 6 metros sobre la carretera antigua"[356].

Ya en Fuente Dé, Hormaechea, al que acompañaban varios consejeros de su gobierno y los alcaldes de la comarca, entre otros, inauguró las nuevas cabinas, que ya se encontraban en funcionamiento. El presidente señaló en su discurso que "*viniendo desde Potes, viendo Potes enteramente asfaltado, estando allá arriba en el teleférico, uno podría pensar que esto es como Suiza... y queriendo que sea como Suiza haremos de Cantabria una región rica*", ya que "*el primer momento en el que la pobreza atenaza a los pueblos es cuando los pueblos se resignan a la pobreza*".

La ampliación de capacidad que supusieron las nuevas cabinas originó críticas de asociaciones ecologistas como ARCA (Asociación para la defensa de los recursos naturales de Cantabria) que entendían que actuaciones de este tipo potenciaban un turismo masivo e incontrolado

354 El Diario Montañés, 4/7/1990.

355 La carretera, inicialmente, como vimos, se había adjudicado por doscientos millones de pesetas y, como en otras obras de la época de Hormaechea como presidente de Cantabria, acabó sufriendo durante su ejecución importantes transformaciones, disparándose su coste.

356 Luz de Liébana, 1990, nº 326. Mientras no se indique lo contrario, todas las citas que siguen proceden de esta publicación.

con el consiguiente ataque a un medio digno de conservarse. Estas acusaciones llegaron, incluso, al Congreso de los Diputados de la mano del diputado socialista Cuesta Martínez[357], con motivo de la tramitación de la ampliación del Parque Nacional de la Montaña de Covadonga, convertido en Parque Nacional de los Picos de Europa, en cuyo interior quedó incluido Fuente Dé.

El funcionamiento de las nuevas cabinas, con sus 28 viajeros, hace que se batan holgadamente todos los récords registrados hasta entonces en la vida del teleférico. Si en 1989, pese a cerrar el 15 de octubre por el inicio de las obras, se había batido el récord histórico con 335.515 usuarios, el año 1990 anticipó ya lo que iba a ocurrir en los años siguientes y, tras su apertura a finales de julio, dejó ya datos impactantes, como el hecho de que en agosto utilizaran el teleférico 160.022 viajeros, casi 54.000 más que un año antes. El año siguiente, 1991, primer año completo con las cabinas de 28 pasajeros en funcionamiento, se llega a los 457.975 usuarios, 122.000 más que en 1989 anterior año-récord.

Aunque en 1992 y 1993 no se alcanza ese volumen de usuarios, sus cifras son también elocuentes. Así, en 1992 hubo 410.000 usuarios, una recaudación de 142.996.876 pesetas[358] y un beneficio de 85.093.075 pesetas. Y en 1993, la facturación sube hasta los 180.981.737 pesetas y el beneficio a 115.174.329 pesetas[359].

Los años siguientes siguen en la misma línea de rentabilidad. En 1994, ya se llevaban recaudados 148.000.000 a fecha 10 de agosto[360], acabando el año con un nuevo récord, 497.250 viajeros, que serían ampliamente superados por los 567.483 transportados[361] en 1995.

Las instalaciones hosteleras de Fuente Dé también se benefician de tan alto número de visitantes y sus resultados económicos así lo confirman. En 1992 su facturación llega a los 55.684.864 pesetas, con un beneficio de 5.157.162 pesetas, y en 1993 suben a 61.145.287 y 6.956.362 pesetas, respetivamente[362].

357 Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados del 23/2/1995, p. 6811.

358 Luz de Liébana, 1993, nº 341, aumentaba la recaudación hasta los 151.000.000 pesetas.

359 Diario de Sesiones de la Asamblea Regional de Cantabria, 19/10/1994.

360 Luz de Liébana, 1994, nº 351.

361 Luz de Liébana, 1996, nº 361.

362 Diario de Sesiones de la Asamblea Regional de Cantabria, 19/10/1994.

Como durante toda la vida del teleférico, el mayor número de usuarios se registra en los meses de agosto y de julio, si bien los días de mayor concentración son los de Semana Santa. En la de 1993, por ejemplo, lo utilizaron 26.554 personas[363], superándose por primera vez en un mes de abril los 40.000 viajeros. En la de 1995, la recaudación ascendió a 20.000.000 de pesetas, de las cuales 3.600.000 fueron recaudadas en un solo día, el Viernes Santo[364].

Mientras, ese mismo año 1995 se realizan obras de remodelación en el Parador, bajo la dirección de Pascua Ortega, que incluyen novedades en su diseño interior y mobiliario.

Tanta actividad en el teleférico, se refleja también en el resultado. En 1996, pese a reducirse el número total de viajeros, se alcanzan los 208.005.000 pesetas de beneficio que llega a los 244 millones en 1998.

Algún incidente, sufrido en la instalación, no afecta a este buen funcionamiento del teleférico. Nos referimos a la avería producida en 1997, importante, sobre todo, por la fecha en que ocurrió, en pleno mes de agosto. Fue el día 13, sobre las dos y media del mediodía, cuando "*al poco de iniciarse uno de los viajes habituales que realiza el teleférico, debido a un fallo del sistema eléctrico, ocasionado probablemente por las fuertes tormentas producidas los días anteriores en la zona, se averió un contactor que impidió el normal funcionamiento del teleférico*"[365].

Las cabinas, completamente ocupadas ambas, es decir, con veintiocho pasajeros -uno de ellos, el propio director de Fuente Dé, Ángel de la Lama- y los conductores, quedaron paradas (suspendidas sobre el vacío). Tras un lapso de tiempo en el que se trata de evaluar la avería, que, según la versión oficial de la empresa, fue de cuarenta y cinco minutos, "*ante la imposibilidad de llevar a cabo la reparación en el momento, por no disponer de la pieza que resultó dañada; los técnicos pusieron en marcha el motor auxiliar, avisaron a protección civil, guardia civil, Ayuntamiento de la zona e ICONA, y procedieron a iniciar el plan de salvamento de tipo B*".

El motor auxiliar, de reserva, funcionó perfectamente y las cabinas completaron el viaje iniciado bastante antes sin ningún problema, con el único inconveniente de la mayor lentitud de ese motor respecto al

363 Luz de Liébana, 1993, nº 342.

364 Luz de Liébana, 1995, nº 355.

365 Diario de Sesiones de la Asamblea Regional de Cantabria, 22/10/1997, p. 4024.

principal[366]. Y con ese motor siguió funcionando el teleférico aquella tarde bajando desde la estación superior a 542 pasajeros. El resto de usuarios del teleférico que se encontraban en la estación superior, hasta el alrededor de mil personas que allí había al producirse la avería, fueron evacuados a Espinama por Áliva utilizando dieciocho vehículos todoterreno. "*La operación completa fue finalizada a las 19:15*".

Por parte de la empresa, que procedió a devolver el importe de sus billetes a todos los afectados, se destacó que la avería "*no supuso, en ningún momento, riesgo alguno para las personas, al no afectar a la seguridad del cable, y se debe simplemente a un fallo de una pieza eléctrica, que no es habitual su deterioro*", por lo que no se encontraba entre los 358 elementos de los que se tienen repuestos por indicación de la empresa instaladora del teleférico Duro Felguera.

La reparación de la avería se llevó a cabo con una gran celeridad, gracias a la colaboración y coordinación entre las empresas afectadas, ya que "*La pieza averiada tardó 17 horas en llegar desde Alemania, vía aérea Barcelona-Madrid y Santander, y a continuación a Fuente Dé; un tiempo récord que supuso que el teleférico estuviera funcionando a pleno rendimiento al día siguiente de la avería a partir de las 12:30*"[367]. Era agosto y Cantur esta vez sí fue consciente de que no podía permitirse desaprovechar su temporada alta.

La avería fue objeto de polémica política, sobre todo a partir de la información publicada en El Diario Montañés que indicaba que las cabinas permanecieron colgadas tres horas y recogía críticas de los usuarios afectados, tanto por falta de información de lo que sucedía como por la falta en la estación superior de mantas y ropa de abrigo así como de alimentos o de un puesto de primeros auxilios[368]. El gerente de Cantur, señor Acosta, debió comparecer en el Parlamento de Cantabria (entonces "Asamblea Regional") para responder a preguntas de la oposición que demandaba, entre otras cosas, el plan de seguridad del teleférico y

366 Con el motor principal el trayecto dura entre tres y cuatro minutos; con el auxiliar, de siete a ocho.

367 "Diario de Sesiones de la Asamblea Regional de Cantabria, 22/10/1997", al igual que las anteriores citas.

368 El Diario Montañés, 15/8/1997. Al parecer, la avería coincidió con la entrada de una "densa niebla", lo que originó una importante bajada de la temperatura. Además, dada la hora, muchos que pensaban comer abajo, recurrieron a los bocadillos de la estación superior que se agotaron.

criticaba que no se contara con un repuesto de la pieza averiada, que no se pusiera en marcha con anterioridad el motor auxiliar y la tardanza en desmentir, si eran falsas, las informaciones publicadas en la prensa.

El compareciente respondió que el teleférico contaba desde 1996 con el plan de seguridad, que entregó a los diputados. Además destacó la imposibilidad de tener repuestos de todas las piezas, pues habría que duplicar la instalación completa, y defendió la necesidad de asegurarse, antes de poner en marcha el motor auxiliar, de que la puesta en marcha se hacía en condiciones de absoluta seguridad para lo cual era necesario conocer el origen de la avería. En cuanto al desmentido de las informaciones, que se realizó el día 20, se produjo, señaló, una vez confirmadas las circunstancias con el personal y con algunos de los afectados[369].

Como decimos, la avería no afectó a la confianza de los usuarios que, en cuanto se puso en marcha, siguieron acudiendo en gran número.

No es de extrañar que, con tanta rentabilidad, el Gobierno de Cantabria se planteara realizar algunas nuevas inversiones. Así, en 1996 se hablaba -así lo dijo en FITUR el consejero de Industria, Álvarez Redondo-, de ampliar las instalaciones de la cafetería superior y acondicionar su entorno, siempre, claro, con los debidos informes medioambientales favorables[370], anuncio que se relacionaba con las intenciones asturianas de instalar algún teleférico por su zona de Picos de Europa, aunque el consejero lo desligara.

Lo que no resultaba rentable, y de ahí que, tras unos años sin explotarse, finalmente se desmantelara en estos años finales de la década 1990, fue el telesquí y es que, como ya se decía en 1978, "*la zona no es propicia, por otra parte, para los descensos, ya que hay frecuentes cortadas y rocas que sobresalen por encima de la nieve. También hay que tener en cuenta que la innivación de la ladera sur se funde rápidamente*"[371].

También en 1997 suscitó polémica la "*subida desmedida*" por parte de Cantur de los precios del billete en el teleférico (se hablaba de un 50%), lo que llevó al Ayuntamiento de Camaleño a manifestarse en contra en sesión plenaria y a buscar apoyos para impedirla, solicitando, además, la realización de inversiones en las instalaciones de Cantur de la zona

369 Diario de Sesiones de la Asamblea Regional de Cantabria, 22/10/1997

370 Luz de Liébana, 1996, nº 361.

371 ABC, 17/12/1978.

por estar algunas "*en muy mal estado*"[372]. Temía el Ayuntamiento que una subida tan fuerte repercutiera negativamente en el turismo, más aún ante la presentación realizada en Asturias del proyecto de funicular entre Poncebos y Bulnes. Su alcalde, Jesús Celada, consideraba urgente la necesidad de remodelar las instalaciones de la estación superior y que "*el gobierno regional no debe perder más tiempo para modernizar las instalaciones*", lo que también reconocía Ángel de la Lama, director de las instalaciones de Cantur en Liébana, al decir que "*se han quedado un poco anticuadas*"[373]. Cantur disponía ya por entonces, aunque no lo había dado curso, de un "*ambicioso proyecto*" para reformar la estación superior.

El asunto de los precios también llegó a la Asamblea Regional de Cantabria donde el gerente de la empresa, señor Acosta, defendió la subida realizada, señalando que desde 1994 se habían mantenido[374]. Respecto al proyecto, indicó que se estaba realizando.

Coincidiendo con esta polémica, Cantur tuvo que hacer frente al problema surgido con la Junta Vecinal de Espinama, propietaria de parte de los terrenos sobre los que se asienta el teleférico, que estimaba que la concesión había vencido y reclamaba la explotación del teleférico[375]. En realidad, la Junta, al parecer, había cedido la ocupación de los terrenos en resolución del 29 de abril de 1974 por un plazo de 75 años. Sin embargo, las negociaciones emprendidas para solucionar el conflicto terminaron en mayo de 2002 con la firma de un nuevo acuerdo que estableció la duración de la concesión en favor de Cantur en 99 años[376], a cambio de un canon anual de 18.000 euros, actualizables de acuerdo al índice de precios al consumo de cada año. Por lo tanto, Cantur podrá seguir ocupando los terrenos del pueblo de Espinama en los que se ubica el teleférico hasta el año 2101.

En 1999 se pensaba poder llevar a cabo ya la inversión de mejora de la estación superior, estimada en 210 millones de pesetas. El gerente de la empresa explicó a los diputados:

"*Se pretende realizar la ampliación y la reforma, de manera que ello provoque el menor impacto posible en el entorno. Para ello, se ajusta la ampliación a la ocupación de las instalaciones existentes, aumentando esta ocupación en zonas bien determinadas reflejadas en dicho proyecto y estando siempre localizadas dentro del espacio de ubicación de las instalaciones actuales.*

Otro punto importante, es que mientras se ejecuten las obras, las instalaciones pueden seguir en funcionamiento hasta llegar el momento de reformar las instalaciones existentes que serían trasladadas a lo ampliado una vez terminado.

De esta forma, se pretende también solucionar las carencias y problemas que se derivan de las personas que acoge la estación y de las que visitan el Parque de los Picos de Europa. Esta gran afluencia de personas produce un desbordamiento y un desfase de las instalaciones y servicios actuales. Esta gran afluencia provoca grandes colas de espera para descender a la estación inferior, siendo estas esperas realizadas en ocasiones, a la intemperie y bajo malas condiciones atmosféricas. En la zona en la que se encuentra situado este centro, existen importantes cambios de clima que se suceden en cortísimos períodos de tiempo; pudiéndose dar el caso de que en un momento se encuentran cientos de personas en la parte superior del Teleférico y el cambio del tiempo puede pasar de tener unas buenas condiciones de sol y temperatura, a sufrir de repente una tempestad. Esta previsible situación requiere de unas adecuadas instalaciones para cobijar a quienes en ese momento se encuentren allí. Y este proyecto pretende cubrir esas necesidades mínimas"[377].

Sin embargo, fue en 2001 cuando se anuncia la remodelación de esa estación superior. El proyecto contaba con el visto bueno del organismo Parques Nacionales y de la Comisión Mixta del Parque Nacional de Picos de Europa[378], aunque no es hasta finales de año cuando Cantur solicitó al Ayuntamiento de Camaleño la licencia para llevar a cabo la reforma[379].

Las obras se llevaron a cabo en 2002. Se pretendía "*adecuar este recinto, que acoge cada año a unos 450.000 visitantes, para mejorar las condiciones a los usuarios de las instalaciones. El presupuesto de la obra actual asciende a 1.485.621,43 euros (unos 250 millones de pesetas), a los que habrá que sumar varias partidas más que se llevarán a cabo y que no estaban recogidas en este*

372 Luz de Liébana, 1997, nº 370.

373 Luz de Liébana, 1997, nº 371.

374 Diario de Sesiones de la Asamblea Regional de Cantabria, 5/6/1997.

375 Luz de Liébana, 1997, nº 370.

376 Europa Press, 25/5/2002.

377 Diario de Sesiones de la Asamblea Regional de Cantabria, 17/11/1998.

378 Luz de Liébana, 2001, nº 394.

379 Boletín Oficial de Cantabria, 3/12/2001.

presupuesto"[380]. Continuaba la información dando algunos detalles:

"*La actuación se ha hecho con materiales de la zona con el fin de que la edificación se integre en el paisaje y respetando el medio ambiente, de manera que las personas que utilicen las instalaciones tengan la posibilidad de refugiarse en caso de mal tiempo. Así, las instalaciones aprovecharán el agua del nevero que se formará en los alrededores gracias a la instalación de dos depósitos para recoger la misma, asimismo, se colocarán varios paneles solares y el proyecto recoge una gran pared de cristal que cerrará el edificio en la zona pegada a los Picos permitiendo la contemplación de los mismos.*

Por un lado, se rehabilitará la zona de embarque y desembarque de viajeros. Se ampliará esta zona, con nuevas zonas de espera y de acceso al paseo exterior. En el segundo nivel de actuación se ubicará la cafetería, con una ampliación de la existente por lo que servirá como sala de espera y se crearán espacios destinados a aseos generales. Asimismo, un nuevo espacio excavado en la roca servirá como zona de espera. En total la superficie construida ascenderá a 836,50 metros cuadrados".

Como vemos, entre lo realizado se incluía el aprovechamiento del agua del nevero mediante depósitos y es que la estación superior hasta entonces -y también después- se ha encontrado siempre con grandes limitaciones debidas a su ubicación y la altitud en que se encuentra. Una de ellas es la ausencia de agua en sus proximidades por lo que se ha recurrido a los citados depósitos, siendo necesario cuando se agota el agua de los neveros transportarla en cisternas desde el arroyo Resalao, situado en las proximidades del Chalet Real, en Áliva. Otra de sus limitaciones es la falta de tendido eléctrico por lo que la electricidad se obtiene con un grupo electrógeno que funciona con el gasoil transportado hasta allí bien en el propio teleférico en viajes fuera del horario de apertura bien desde Espinama, por Áliva, en carroceta.

Acabadas las obras, que ascendieron finalmente a 1.516.081,20 euros, la nueva estación superior fue inaugurada el 7 de abril de 2003 por el presidente de Cantabria, José Joaquín Martínez Sieso. Se concreta, entonces, lo realizado y, así, el espacio excavado en la roca "*hará funciones de centro de interpretación, ya que acoge una zona de proyección y diversos paneles explicativos*"; la superficie del nivel 0, de 257,82 m², se destina a zona de embarque y desembarque, área de espera y de acceso al paseo exterior

380 EL Diario Montañés, 11/9/2002.

y zona de aseos; en el nivel 1, de 578,68 m², destaca la ampliada cafetería, que puede servir de sala de espera, con grandes cristaleras que permiten disfrutar de la vista de los Picos desde su interior. "*Con esta modernización las instalaciones ofrecen a los viajeros un servicio más acorde con los tiempos, ya que hasta la fecha el estado de la estación había suscitado muchas críticas*"[381], que, como vimos, se remontaban ya a varios años atrás.

Tal vez con la intención de conocer las nuevas instalaciones de la estación superior, aquella Semana Santa de 2003 "*el teleférico de Fuente Dé registró un incremento en torno al diez por ciento de viajeros en relación a las mismas fechas del año anterior*"[382], información que contrasta con la que se daba un año antes en la que se decía que hubo tal cantidad de gente que "*se llegó a la situación de tener que devolver el importe del billete por la imposibilidad de llegar a cubrir el servicio para todos los que querían utilizar dicha instalación*"[383].

Sin embargo, había sido el año 2000 el que había pulverizado todos los registros hasta entonces conocidos del teleférico. Por primera vez, y a la larga, única en sus primeros cincuenta años de vida, el teleférico superó los 600.000 usuarios (605.592 exactamente), a lo que contribuyó, aparte de un buen comportamiento durante todo el año, el hecho de que se superaran los cien mil viajeros en el mes de julio, llegando a los 110.303.

Durante los cinco años siguientes la utilización del teleférico rondó en el entorno de los 550.000 viajeros, siendo únicamente el último, 2005, el que aumentó un poco más alcanzando los 581.840. En agosto de 2005 se batieron los records históricos de billetes diarios, llegándose primero a los 3.336 el día 14, superados después por los 3.394 del día 17.

De su rentabilidad durante estos años dan fe, por ejemplo, los datos de los ejercicios 2001 y 2002, con unos ingresos de 2.564.001,78 y 2.503.915,70 euros, y unos beneficios de 1.327.096,79 y 1.328.290,44, respectivamente. También el refugio de Áliva obtenía esos años beneficios con 28.271,82 y 35.220,88 euros respectivamente, con unos ingresos que rondaban los 200.000 euros anuales[384].

381 Luz de Liébana, 2003, nº 407.

382 Ib.

383 Luz de Liébana, 2002, nº 401.

384 El Diario Montañés, 6/4/2003.

4.- CUARTA ETAPA: 2006-2016

El año 2006 marcó otro hito para el Teleférico. El Gobierno de Cantabria procedió a renovar, una vez más, sus instalaciones, incluyendo un nuevo cambio de cabinas, el cuarto de su historia. Recordemos que había iniciado su funcionamiento con cabinas de siete pasajeros, para pasar, pocos años después, a las de catorce y, ya en 1990, a las de veintiocho, siempre más el conductor. En 2006, sin embargo, el cambio iba a disminuir su capacidad de transporte ya que las nuevas cabinas solo transportan a veinte personas y al conductor. La reducción se achacó a la aplicación de las normas de seguridad de la Unión Europea, que habían entrado en vigor el 3 de mayo de 2004, y a las limitaciones de la obra civil. Al parecer, la nueva normativa exigía, entre otras cosas, una distancia entre los cables de las cabinas variable en función de la capacidad de éstas y, para unas cabinas de 28 pasajeros, como las que tenía Fuente Dé hasta entonces, la distancia exigida era mayor a la existente, por lo que su mantenimiento hubiera requerido una modificación importante en las estaciones. Por ello, se optó por hacer unas cabinas a medida, de modo que tuvieran la mayor capacidad que la obra civil de Fuente Dé permitía.

En puridad, la Directiva 2000/9/CE, relativa a las instalaciones de transporte de personas por cable, no era aplicable a las instalaciones que ya estuvieran en uso el 3 de mayo de 2004, aunque sí a las modificaciones de que fueran objeto que requirieran nueva autorización de puesta en servicio. El teleférico de Fuente Dé, por tanto, en principio, podría haber continuado con sus cabinas de 28 pasajeros, sin modificación alguna. Sin embargo, diversas circunstancias (fundamentalmente, el estado de uno de los carros de las cabinas[385], un tanto desequilibrado, pese a diversos intentos de solucionar el problema) exigían actuar sobre ellas, lo que conllevó, en la búsqueda de la máxima seguridad y por exigencias de la Dirección General de Transportes y de la propia empresa Poma, el sometimiento a la nueva normativa.

Fue el ocho de abril de ese año 2006 cuando se procedió a la inauguración de las nuevas instalaciones que, sin embargo, ya habían funcionado el día anterior transportando a doscientas personas. Fue el consejero de Turismo del Gobierno de Cantabria, Francisco Javier López Marcano, quien la presidió. Se celebró en una carpa, junto a la estación inferior, en la que se instaló provisionalmente la cafetería, mientras era objeto de obras de reforma, y contó con la asistencia de un buen número de periodistas de Madrid y Barcelona, integrantes de la Cámara de Periodistas y Comunicadores de Turismo, invitados para la ocasión[386].

El teleférico había dejado de funcionar el 9 de enero pero, en realidad, había sido apenas un mes antes, el 6 de marzo, cuando habían comenzado las obras para colocar una "polea loca" y los nuevos cables[387]. Las cabinas nuevas, fabricadas a medida para la obra civil existente en Fuente Dé, llegaron el 15 de marzo, no sin que el transportista italiano lo pasara mal por el desfiladero de La Hermida, dada su estrechez y las dimensiones del camión[388]. Tienen un peso próximo a los 1.200 kg. Para el día 21 ya estaban colocadas y se trabajaba, primero, en "*ajustar los sistemas de frenado y la parte mecánica, para después proceder a los ajustes electrónicos*"[389].

385 Cada cabina se puede dividir en tres partes: el carro o carretón, que lleva el tren de rodaje; la suspensión, estructura que une el carro con la cabina propiamente dicha; y la cabina, habitáculo en el que van las personas.

386 Luz de Liébana, 2006, nº 423.

387 El Diario Montañés, 3/3/2006.

388 El Diario Montañés, 16/3/2006.

389 El Diario Montañés, 22/3/2006.

"*La inversión realizada asciende a más de 591.117 euros más el IVA correspondiente, y contempla el cambio de las cabinas y la instalación de una "polea loca con carpintería asociada". El nuevo equipo cuenta con importantes mejoras. Por un lado destaca el sistema de frenos de emergencia y, por otro, se ha instalado una polea nueva para mejorar la adherencia del cable y así cumplir una vez más las directrices europeas. Pero no se han reemplazado los cables carriles ni los cables tractores y la velocidad máxima seguirá siendo de 10 metros por segundo. Las cabinas han sido construidas en Suiza por la empresa Vangoof, que también fabrica autobuses. Sin embargo, la tecnología y toda la parte mecánica -carretones, soportes y demás- ha sido desarrollada en Italia, por la empresa Poma, que tiene base en Turín*"[390].

Pese a las empresas citadas, lo cierto es que el contrato firmado por el Gobierno de Cantabria lo fue con la empresa "Teleféricos y Nieve, S.L".

Los avances técnicos, lógicamente, eran evidentes y, así, por aquellos días, José Luis Martín, "Pinchón", uno de los controladores del teleférico durante más de tres décadas, constataba que "*El manejo es totalmente distinto. El sistema de freno es más seguro y sofisticado. Si se atasca sólo hay que presionar un botón desde aquí mientras que antes un hombre tenía que ser fuerte y sudar un rato para restablecerlo*"[391]. Los frenos mecánicos pasaban a ser historia. Además, la nueva polea de deflexión, situada sobre la motora, permitía aumentar la adherencia del cable al eje motriz, impidiendo deslizamientos.

Pero la gran novedad externa de la renovación estaba constituida por las nuevas cabinas, casi totalmente acristaladas, lo que aumenta la visión durante el trayecto de todo el entorno. Las cabinas rojas, que habían caracterizado durante décadas a Fuente Dé, pasaban a ser historia. De hecho, tras especulaciones diversas acerca de su posible uso (se habló, por ejemplo, de su conversión en tienda), quedaron expuestas, a modo de monumento, en los aledaños de la estación inferior.

En cuanto a la cafetería, totalmente renovada, entró en servicio unos meses después. En abril se anunciaba que tendría "*dos plantas,*

390 Luz de Liébana, 2006, nº 424. Reproduce parcialmente la noticia de El Diario Montañés de 16/3/2006.

391 El Diario Montañés, 8/4/2006.

una de 200 metros cuadrados con un restaurante de autoservicio, y otra de 192 metros cuadrados con un comedor para grupos y eventos especiales. La Consejería de Cultura, Turismo y Deporte ha invertido 270.000 euros en esta remodelación, que sumados a los 591.000 euros de las nuevas cabinas, la inversión total asciende a casi 900.000 euros"[392].

La inversión final, sin embargo, fue bastante mayor, como se informaba en junio, al dar cuenta de que la inauguración de la nueva cafetería sería a finales de julio:

"*Las obras consisten en la ampliación de la cafetería ya existente cuya superficie era de 267,35 metros cuadrados. Se ha construido una nueva planta de 393,03 metros cuadrados. De tal forma que el nuevo edificio cuenta con dos plantas, un self service en la primera con un amplio mirador hacia el trayecto del teleférico y un restaurante en la planta de abajo. Asimismo, se ha cambiado el tejado, instalándose pizarra noble y se ha rehabilitado el entorno, con la colocación de suelos nuevos y bancos y mesas en el exterior.*

Las obras se completan con la renovación del mobiliario y decoración; cambio integral y ampliación de la cocina y la adaptación de baños y rampas para minusválidos, además de la adecuación de espacios específicos para el personal en la parte superior del edificio.

La inversión total de la ampliación asciende a 600.000 euros, a los que hay que sumar los 700.000 euros invertidos en el cambio de cabinas. La empresa encargada de la obra es Ruercon".[393]

Durante aquel verano las cabinas funcionaron incesantemente. Entre julio y agosto más de 237.000 personas las utilizaron, menor número, en todo caso, que en los veranos anteriores debido a la reducción de capacidad y ello pese al mayor número de viajes realizado, alargando el horario desde las 9 a las 20 h., si bien la presencia de gente arriba hace que "*las cabinas no paren de bajar hasta que se acabe la cola de espera que se origina allí mismo y que, en ocasiones, llega a ser de dos horas*". Para subir, en agosto, las colas llegaron a ser de hasta cuatro horas[394], colas que se repitieron en el puente del Pilar, con más

392 El Diario Montañés, 9/4/2006.

393 Comunicado del Gobierno de Cantabria, 13/6/2006.

394 El Diario Montañés, 31/8/2006.

de 7.000 usuarios[395]. En total, 2006, pese a los tres meses de cierre por el cambio de cabinas y pese a la menor cabida de éstas, acabó con 550.611 viajeros, en línea con los transportados en años anteriores, con la excepción de 2005. El buen comportamiento de los últimos meses del año, motivado seguramente en parte por el deseo de muchos de viajar en las nuevas cabinas acristaladas, contribuyó a ello.

En la Semana Santa siguiente, la de 2007, pese a algunos problemas momentáneos originados en los accesos por la nieve, se llegó a los 8.359 usuarios (casi 2.600 de ellos el Viernes Santo), y la recaudación de aquellos días ascendió hasta los 145.000 euros[396].

Poco después, el 6 de mayo de 2007, el teleférico es cerrado y las cabinas, aún en garantía, son trasladadas a revisión a Italia para verificar el estado del carretón. El hecho de que el cierre se produjera apenas acabado el Año Santo Lebaniego y en época no habitual de revisiones, llevó al Partido Popular de Cantabria, en la oposición, a cuestionar al Gobierno regional si había habido deficiencias, contestando el Gobierno que se trataba de poder garantizar la mayor seguridad a los usuarios[397].

La proximidad del verano hacía temer a los lebaniegos posibles complicaciones y tardanzas en la reapertura con las graves consecuencias que ello tendría para la comarca. Sin embargo, el 23 de mayo fueron instalados nuevamente los carretones[398] y, tras unos días de prueba, el día 26 el teleférico fue reabierto al público.

Sin embargo, a partir de la reapertura, en todo el verano de aquel año no alcanza el volumen de viajeros del año precedente, terminando 2007 con 32.000 usuarios menos pese a haber estado en funcionamiento más días. Quizás se manifestaba ya la crisis económica que en los años siguientes va a provocar que los niveles de usuarios se queden muy lejos de los 518.344 de 2007. Así, en 2008 son 452.540; en 2009, 457.119; en 2010, 420.155; en 2011 repunta hasta los 463.543 para volver a caer a 407.798 en 2012 y llegar al mínimo de 376.321 en 2013 (nivel propio de finales de la década de los 1980). En 2014 y 2015 se produce un repunte, con 388.692 y 410.745 viajeros respectivamente, que parece consolidarse en los prime-

395 El Diario Montañés, 17/10/2006.

396 El Diario Montañés, 8/4/2007 y 10/4/2007.

397 El Diario Montañés, 10/5/2007.

398 El Diario Montañés, 24/5/2007.

ros meses de 2016, últimos datos disponibles al redactar estas líneas.

Pese a estos datos, muy alejados de los niveles alcanzados antes de la crisis, también en estos años ha habido momentos puntuales con datos muy positivos, como los registrados en los cuatro días del puente de San José de 2009; los del Viernes Santo del mismo año; los de dos días de la Semana Santa de 2010; o los del puente de la Constitución de ese mismo 2010. En la Semana Santa, pese a alguna interrupción en el servicio provocada por el fuerte viento, y en el puente de Los Santos de 2011 también se trabajó bien, lo mismo que en las Semanas Santas de los años siguientes o el puente de mayo de 2012, por ejemplo.

En 2008 se puso en marcha la tarjeta "Amigos del Teleférico" que, por 70 euros al año, daba derecho al uso ilimitado del teleférico, siguiendo el modelo que había iniciado Cantur con las instalaciones del Parque de la Naturaleza de Cabárceno[399].

Este año 2008, sin embargo, fue el Parador el que más novedades experimentó. Las obras realizadas supusieron una redistribución de su espacio interior. A 1.130.000 euros ascendía la inversión prevista que incluía la sustitución de las carpinterías exteriores, la puesta a disposición de sus clientes de un punto de conexión a Internet, la eliminación de barreras arquitectónicas, la modificación del acceso al teleférico con una conexión más directa, la instalación de un parque infantil en el exterior dentro de una ampliada zona ajardinada y la habilitación de una mejor zona de aparcamiento, además de la actualización de las habitaciones de las plantas segunda y tercera. Las obras se completaron en los primeros meses de 2009.

Además, después de diecisiete años en los que el Parador permanecía abierto de marzo a noviembre, cerrando en la época invernal, se dispuso su apertura durante todo el año, salvo el mes de vacaciones del personal, si bien la crisis económica, que afectó especialmente a la empresa Paradores, llevó a que nuevamente se ampliara el cierre, aunque sin llegar a la situación anterior, de modo que, por ejemplo, en el invierno 2015-2016 se extendió entre el 8 de diciembre y el 4 de febrero.

En 2009, se produjo una triste noticia: el fallecimiento de Ángel de la Lama, director de las instalaciones de Cantur en Liébana durante casi treinta años, que causó un gran impacto en toda la comarca y, en especial, entre los trabajadores de Cantur que le dedicaron una placa instalada en el Refugio de Áliva.

399 Comunicado del Gobierno de Cantabria, 23/1/2008.

Ese año se llevaron a cabo obras en el aparcamiento de Fuente Dé, incluidas dentro de lo que se conoció como el "Plan E" del Gobierno central. Las obras consistieron en la construcción de un muro de escollera y en el acondicionamiento del terreno colocando un pavimento que permite que crezca la hierba en él. Durante su realización, en particular en el puente del Pilar, la imposibilidad de utilizar el aparcamiento junto a la gran afluencia de vehículos originaron graves atascos y problemas en el tráfico.

La llegada al Gobierno de Cantabria del Partido Popular en 2011, con la auditoría externa a la que sometió, entre otras empresas regionales, a Cantur, la que gestiona las instalaciones de Fuente Dé y Áliva, provocó algunas destacadas decisiones. La auditoría, realizada por la consultora riojana Seain, se refería a cada una de las instalaciones. "*Sobre el Teleférico de Fuente Dé, un seguro en cuanto a ingresos, la consultora calcula que deja de ganar al año más de medio millón de euros al haber cambiado las cabinas por otras de menor capacidad. Propone reorientar esa decisión, como en general las fechas de apertura de todas las instalaciones, para acotarlas a los meses donde de verdad sean rentables*"[400].

Se criticaba en la auditoría el aumento habido en el personal de la empresa y, así, se indicaba que "*el Hotel Áliva, que abre al público del 15 de junio al 30 de septiembre y cuenta con diez empleados fijos y siete eventuales. "No parece razonable que un establecimiento que permanece abierto cuatro meses tenga su personal con contratos fijos todo el año*", *sentencian los auditores*", que reconocen, sin embargo, que en Fuente Dé el personal "*está ajustado*", salvo en la hostelería, "*deficitaria y con 21 empleados entre la cafetería, el bar y la tienda*"[401].

Con todo, se reconocía que en 2010 el teleférico había conseguido un beneficio de 1.558.000 euros y el Hotel Áliva de otros 44.000.

Como solución, ante las pérdidas en buena parte de los servicios de restauración, se propone por la consultora su externalización, es

400 El Diario Montañés, 5/11/2011. A este ejemplar pertenecen también las citas siguientes.

401 El Diario Montañés, 23/2/2012.

decir, su privatización. El Gobierno de Cantabria, siguiendo estos consejos, sacó a licitación, en lo que a Fuente Dé concierne, el contrato de explotación del negocio hostelero de las instalaciones del teleférico de Fuente Dé y el hotel-refugio de Áliva, con un precio de licitación de 1.865.715,00 euros por un periodo de 10 años[402], sin que llegara a adjudicarse.

Pese a la recomendación de cerrar las instalaciones en los meses en que no son rentables, lo cierto es que el teleférico cumple, incluso en los meses de temporada baja, un importante papel para la economía local, recibiendo también en ellos buen número de visitantes de los que se benefician restaurantes y otros establecimientos. Por ejemplo, entre el 1 de noviembre de 2011 y el 31 de enero de 2012 recibió 14.629 visitantes que dejaron en taquilla 209.357 euros. En la práctica los datos alcanzan hasta el 8 de enero, ya que desde el 9 permaneció cerrado por la revisión técnica anual.

Es por estas fechas cuando se pone en marcha la que ha sido la última gran intervención en el teleférico en sus primeros 50 años de vida. Se trata del suministro de maquinaria e instalación para la renovación de sus accionamientos para "*la modernización de los motores, reguladores y sistemas de mando, con soluciones actuales, de acuerdo a las nuevas tendencias y tecnologías del mercado, que ofrezcan una mejora en la eficiencia energética y en la seguridad integral de la instalación*"[403], que salió a licitación en abril de 2013, con un precio, IVA incluido, de 1.464.384,35 euros, siendo adjudicada finalmente a la multinacional alemana Siemens. La maquinaria con la que funcionaba hasta entonces era la instalada en 1990, "*y a lo largo de este tiempo ha funcionado sin fatiga durante unas 30.000 horas, un límite próximo a su vida útil con plenas garantías, lo que hizo que la Sociedad Regional de Promoción Turística licitara ese cambio de maquinaria*"[404].

Las obras se llevaron a cabo desde el 12 de enero de 2015. El Gobierno de Cantabria daba cuenta en un comunicado el 10 de enero de

402 Boletín Oficial de Cantabria, 30/8/2012. Considerar independientes las cafeterías de Fuente Dé y El Cable no parece lógico. Como se ha visto, son instalaciones de apoyo al teleférico que tienen que funcionar todo el tiempo que funcione éste, por lo que la rentabilidad debe medirse en bloque

403 Boletín Oficial de Cantabria, 19/4/2013.

404 El Diario Montañés, 10/12/2014.

otros detalles de las mismas:

"Los trabajos contemplan el cambio de piezas y maquinaria que controla tanto la red principal como las de emergencia y rescate (motores principal y auxiliar, aparatos de control y mando, señales de comunicación entre cabinas y estación superior e inferior, frenos y sistema de protección, entre otras).

Otra de las ventajas del nuevo sistema que se va a instalar se traduce en la operatividad y rapidez a la hora de detectar hipotéticas averías y ofrecer soluciones más rápidas a problemas que se puedan plantear al contar con piezas y mecanismos de nueva generación tecnológica, con vigencia en el mercado".

Y añadía:

"Personal especializado de la empresa Siemens se encargará del desmontaje del equipamiento actual y del montaje de los nuevos equipos y su cableado. Igualmente, un ingeniero de la empresa alemana verificará, con la supervisión de los técnicos de Cantur y responsables del teleférico, la puesta en marcha y las pruebas y ensayos del nuevo sistema, con un periodo de prueba de rodaje de 100 horas en vacío (sin usuarios en las cabinas).

Las nuevas piezas han sido construidas por Siemens en diversas factorías de la compañía en Europa y ensambladas en la planta española, en Madrid".

Terminadas las obras, y tras realizar las anunciadas cien horas de funcionamiento en vacío para verificar el correcto funcionamiento de la nueva instalación, el teleférico comenzó nuevamente a funcionar al público el 20 de marzo de 2015.

Durante el tiempo de inactividad, Cantur aprovechó para realizar en las instalaciones de Fuente Dé otros trabajos de reforma y mejora de elementos e instalaciones internas, entre ellas la remodelación de escaleras y la iluminación e impermeabilización de espacios destinados al personal, mejorando las condiciones de seguridad y protección de los trabajadores en la estación inferior.

Coincidiendo con la reapertura, el alcalde de Camaleño, Óscar Casares, aprovechó para lanzar peticiones para nuevas actuaciones de Cantur, indicando la necesidad de ampliación de los aparcamientos en el entorno de Fuente Dé y de crear un parque infantil en los terrenos de Cantur. Además, *"«Es fundamental la remodelación del hotel de Áliva,*

en pleno corazón del interior de Picos de Europa», afirmó el regidor", que, añadió que "desde el Ayuntamiento «lanzaremos una propuesta de mejora de la instalación y de su entorno, para que por medio de un concurso de ideas se cambie el mirador del Cable por otro más espectacular, logrando con ello una mayor afluencia de visitantes, ya que se trata del séptimo mirador de montaña más visitado del mundo»"[405].

En octubre de 2015, durante más de quince días, se llevaron a cabo trabajos de mantenimiento del teleférico no habituales o, por mejor decir, habituales cada 25 años: la renovación de las poleas y rodamientos de la instalación, en total 9 poleas y 18 rodamientos, "*piezas esenciales para que el cable que sustenta y eleva las cabinas pueda cumplir con su función*". Para realizarla es necesario, en primer lugar, destensar el cable tractor, como explicaba Antonio Marcano, director del teleférico: "«*Hay un contrapeso de 30 toneladas en la estación superior que mantiene la tensión del eje motriz del teleférico, y por eso hay que apoyar ese peso en el suelo y destensar el cable, para que solo quede su propio peso, y, así, poder sacarlo fuera de las poleas de la estación superior» relata Marcano, que destaca además que «estas maniobras las realizamos con personal del teleférico y nos llevan un día»*". Una vez realizado, técnicos de la empresa Gomur fueron los encargados de sustituir poleas y rodamientos. Marcano destaca las importantes medidas de seguridad:

"«*Cuenta con dos sistemas de gran seguridad, con dos motores independientes, y dos convertidores independientes para regular su velocidad. Otro aspecto destacable es que el viento está controlado en las cabinas con inclinómetros, de forma que si la cabina supera seis grados con respecto a la vertical, el teleférico automáticamente reduce* velocidad, *y si es de nueve grados el teleférico se detiene. Es importante este sistema, porque aquí no solo influye la velocidad del viento, sino la dirección. Podemos tener vientos de hasta 100 kilómetros por hora en la estación superior y si son de componente norte, el teléferico apenas lo nota, ni se mueve, dada la orientación que tenemos, pero si son de componente sur, la oscilación de la cabina es muy grande y por eso este control de seguridad tan necesario», relata*"[406].

Esta preocupación por la seguridad, considerada prioritaria, es parte del éxito del teleférico.

Un éxito que sigue teniendo su manifestación económica. Pese a la crisis económica y el bajón causado en el número de usuarios, según se desprende de la memoria de Cantur, incluida en sus cuentas anuales, el año 2014 terminó con una facturación en las instalaciones de Fuente Dé de 3.019.050,27 euros, mientras el año precedente, 2013, había sido de 2.922.526,76. El Hotel de Áliva, por su parte, tuvo en esos años un volumen de negocios de 282.204,29 y 249.807,27 euros, respectivamente. El teleférico, como durante sus cincuenta años de vida, sigue siendo rentable y continúa siendo el principal activo económico de la comarca de Liébana.

405 El Diario Montañés, 22/3/2015.

406 http://www.soydeliebana.es/actualidad/2015-10-14/revision-todo-alto-2043.html (consultado 30/6/2016).

5.- INSTALACIONES ACTUALES

Hotel Áliva

El refugio que se inaugurara en julio de 1930 es hoy, tras la evolución que hemos visto, un hotel de 2 estrellas, con capacidad para 70 plazas que dispone de habitaciones individuales, dobles, de cuatro y hasta de seis personas, dotadas de baño completo y calefacción. Cuenta con restaurante y servicio de cafetería. Además, tiene una bolera tradicional, que es la situada a mayor altura de toda Cantabria.

Abre desde junio hasta el puente del Pilar.

Teleférico de Fuente Dé

Sus dos cabinas de pasajeros siguen uniendo ambas estaciones en un trayecto de poco más de tres minutos. El personal de cabinas fijo, incluyendo al encargado, está compuesto por diez personas, todos hombres. Otras 16 personas, mayoritariamente mujeres, trabajan en las cafeterías y el Hotel Áliva. Además, tres mujeres trabajan en las tiendas. Al frente del Teleférico, se encuentra su director Antonio Marcano.

En total, pues, unas treinta personas son empleadas de Cantur en Fuente Dé y Áliva. A ellas se añaden, en verano y en momentos puntuales, otras contratadas temporalmente.

Parador de Fuente Dé

Categoría: Hotel de 3 estrellas.

Número de habitaciones: 77 (51 con dos camas; 24 con cama de matrimonio; 1 doble superior; y 1 accesible). Por tanto, su capacidad de alojamiento es de 154 plazas.

- Salones:

1. "Salón Chimenea", de 189 m^2, permite ofrecer banquetes para 125 personas o cócteles para 150.
2. "Salón Remoña", de 125 m^2.

- Director: Florentino García García.

Restaurante Marmitia Parador de Fuente Dé:

Jefe de cocina: José Román Lera Lera.

Maître: Inés Molina García.

Número de trabajadores: Entre 25 y 42, según la época del año.

VI.
50 AÑOS DE VIDA: VISITANTES, EVENTOS, ANÉCDOTAS

1.- VISITANTES ILUSTRES

Durante sus cincuenta años de funcionamiento muchos han sido los personajes que han utilizado el teleférico. Además de buena parte de las autoridades que han participado en las diversas inauguraciones que han tenido lugar, como hemos visto, con motivo de la apertura o de posteriores reformas, destaca la visita realizada en agosto de 1971 por los entonces príncipes de España Juan Carlos y Sofía.

Los príncipes, que llegaron a Liébana en el vehículo conducido por el propio Juan Carlos de Borbón, fueron recibidos en Potes y visitaron después el monasterio de Santo Toribio, donde adoraron el Lignum Crucis. "*Inmediatamente partieron para Fuente Dé y subieron en el teleférico*" con los ministros, Garicano Goñi y Oriol, que les acompañaban, y con otras autoridades. Allí, "*desde la estación superior del Teleférico contemplaron de cerca las moles de Peña Vieja, Tesorero, Remoña, el caos de rocas de Lloroza y, sobre todo, quedaron vivamente impresionados del bellísimo anfiteatro de Fuente Dé y de los maravillosos e impresionantes Picos de Europa en contraste con el verdor de los montes y praderías del Valle de Liébana*"[407].

407 Luz de Liébana, nº 129, septiembre de 1971.

Si Juan Carlos y Sofía fueron los primeros miembros de la familia real en hacer uso del teleférico, su hijo Felipe, entonces príncipe, actual rey Felipe VI, hizo lo propio unos cuantos años después, en septiembre de 1999. Fue tras acabar la visita oficial de tres días a Cantabria, durante la cual ya había estado en Liébana, en el monasterio de Santo Toribio en concreto.

"*Dos días después, el príncipe visitó de nuevo Liébana, pero esta visita fue como la de un turista más. De todos es sabido la gran afición del príncipe por la naturaleza. El sábado día 25, D. Felipe llegó a la estación del teleférico de Fuente Dé, ante la atónita mirada de los muchos turistas que por allí se encontraban. Tras saludar a la gente y atender a la prensa, el príncipe y sus acompañantes entre los que se encontraba el Consejero de Medio Ambiente José Luis Gil, realizaron una excursión de unas dos horas de duración en la que demostró su gran forma física dejando atrás a parte de su comitiva. Más tarde visitó el Chalet del Rey, lugar donde pernoctaba su bisabuelo, el Rey Alfonso XIII, cuando venía a cazar a los Picos de Europa. Tras la comida en el refugio "Toño Odriozola", donde se degustaron productos de la tierra, el príncipe volvió a Madrid*"[408].

También Elena y Cristina de Borbón, hermanas de Felipe VI, visitaron Fuente Dé y subieron en el teleférico, al igual que diferentes mandatarios o ex-mandatarios extranjeros. Así, el 17 de junio de 1989 fue el ex-presidente de México, Miguel de Lamadrid, de ascendencia cántabra, quien, acompañado del presidente de Cantabria, Juan Hormaechea, visitó Liébana, en concreto la Torre del Infantado, el Teleférico de Fuente Dé y el Refugio "Toño Odriozola" de Áliva[409].

El 16 de junio de 1983 visitaron Fuente Dé el nuncio del Papa en España, monseñor Inocenti; el obispo de Santander, Juan Antonio del Val; el secretario de la Nunciatura, monseñor Berloto; y el Vicario General de la Diócesis de Santander, Carlos Osoro. "*Después de almorzar en Cosgaya, se desplazaron hacia los Picos de Europa subiendo en el Teleférico de Fuente Dé, donde en medio de un día radiante de sol y calor, pudieron disfrutar del incomparable paisaje que ofrecían los Picos y los montes lebaniegos. Monseñor Inocenti y sus acompañantes, guiados por el Sr. Arcipreste de Liébana y el Vicario Episcopal de la Zona, quedaron impresionados por la belleza del panorama que contemplaban desde el mismo Mirador del Cable*"[410].

Otros extranjeros visitaban los Picos realizando estudios. En el verano de 1981, por ejemplo, se daba cuenta de la visita de investigadores suecos:

"*Desde 1975 en que fue reformado y ampliado el actual edificio del Refugio Nacional de Turismo en Aliva, en pleno corazón de los Picos de Europa, todos los años llegan al mismo y en él establecen su cuartel general grupos de científicos procedentes de Suecia: entomólogos, ornitólogos, botánicos.*

Su llegada coincide con la apertura del Refugio cada temporada veraniega. A partir del 20 de junio han visitado los Picos tres grupos integrados por estudiosos de ambos sexos y de todas las edades que recorren infatigablemente las más altas zonas del imponente macizo".

Las estancias, de unos quince días, eran organizadas por una importante agencia de turismo de Suecia, una de cuyas especialidades era los viajes científicos. Durante su estancia visitaban también pueblos de la comarca lebaniega, además de lugares como Santillana o Covadonga. El jefe de esa sección de la agencia, al marchar con uno de los grupos, mostró su agradecimiento tanto al personal del Refugio como al del Teleférico por las atenciones recibidas. "*Nuestros científicos* -agregó- *están admirados por la grandiosidad y belleza de los Picos de Europa y por el interés de los estudios que sobre la flora y la fauna han realizado, descubriendo especies que no conocíamos. Los que han venido en las sucesivas visitas realizadas desde 1975, informan allá a sus compañeros y despiertan todos el deseo de conocer esta maravillosa zona de alta montaña*"[411].

Ese mismo año 1981 fue un grupo de miembros de Guardia Real Inglesa quienes, durante su estancia de varios días en la comarca, ascendieron en el teleférico, pernoctando en la estación superior desde la que realizaron cortas travesías[412].

Probablemente hicieran uso también del teleférico y se hospedaran en el Parador algunos de los actores que participaron en el rodaje

408 Luz de Liébana, nº 385, 1999.

409 Luz de Liébana, nº 319, 1989.

410 Luz de Liébana, junio de 1983.

411 Liébana Mensual, julio-agosto de 1981.

412 Luz de Liébana, marzo de 1981.

de la película "Marianela", dirigida por Angelino Fons, rodada en el verano de 1972 en Espinama, Pido, Las Ilces, Cosgaya... y Fuente Dé (aparecen, por ejemplo, los restos del cable minero que allí se conservan). Junto a Rocío Dúrcal, la protagonista, estuvieron en Liébana Lola Gaos, Amparo Soler Leal, Alfredo Mayo, José Suárez y Germán Cobos, entre otros[413]. La película fue un éxito y casi un millón de personas (957.766 exactamente) la vieron en los cines[414].

No tuvo tantos espectadores otra película rodada al año siguiente, 1973, en la zona. Se trata de "Habla mudita", de Manuel Gutiérrez Aragón, protagonizada por José Luis López Vázquez y Kiti Manver, que rodó parte de sus escenas en el Refugio de Áliva. Estrenada en febrero de 1974, tuvo 211.215 espectadores en los cines.

Las mismas cabinas del Teleférico aparecen en otra película, rodada años más tarde. Fue a principios de noviembre de 2002 cuando el director Álvaro del Amo rodó en Fuente Dé algunas escenas de su película "Una preciosa puesta de sol", protagonizada por Marisa Paredes, Ana Torrent y Marta Larralde. La película, estrenada en septiembre de 2003, resultó un fracaso de público y apenas la vieron en los cines 13.405 espectadores, si bien el hecho de haber sido emitida posteriormente por televisión, como también sucedió con "Habla, mudita", aumentó su alcance.

Famosos como los cantantes Ana Torroja, Paloma San Basilio, Carmen Sevilla o "Los del Río", la actriz Verónica Forqué, los políticos Manuel Fraga o Joaquín Leguina..., han sido algunos de los muchos visitantes que Fuente Dé, su teleférico y su parador, han tenido en estos cincuenta primeros años de vida. De algunos de ellos quedan anécdotas como la que se produjo con motivo de la subida en el teleférico de Paco Gento, el futbolista del Real Madrid. Nos cuentan que Gento preguntó al empleado de la cabina si sabía quién era él, a lo que éste le contestó: *"Sí, hombre. Uno que cuando le veo por la tele le dice la gente «Retírate que ya no puedes con los pantalones»*". Gento, al parecer, se moría de risa al escucharlo y, cuando marchó, dejó una buena propina para que tomaran algo con los compañeros.

413 Luz de Liébana, agosto de 1972.

414 Base de datos de películas del Ministerio de Cultura (consultado 14/5/2016). http://www.mecd.gob.es/bbddpeliculas/buscarDetallePeliculas.do?brscgi_DOCN=000003485&brscgi_BCSID=04a325e5&language=es&prev_layout=bbddpeliculasResultados&layout=bbddpeliculasDetalle

2.- EVENTOS

Fuente Dé, durante todos estos años, ha acogido algunas actividades que merecen citarse. Así, el 3 de julio de 1977 recibió la visita de 200 personas, participantes y acompañantes en el XLII Congreso Nacional de Urología, celebrado en Santander hasta el día anterior. Como despedida, se organizó una excursión a Liébana que incluía comida campestre, subida en el teleférico y visita a Santo Toribio. El doctor Julio Picatoste, uno de los organizadores, agradeció las atenciones de Ángel de la Lama, el director de Fuente Dé, y de todo el personal, tanto de teleférico como del Refugio y la cafetería, destacando "*la comida sencilla pero excelente -preparada con tanto trabajo como interés, desde la madrugada, por el personal del Refugio de Aliva, y cuidadosamente entregada, con toda amabilidad, por el personal de la Cafetería de Fuente Dé-*"[415].

No ha sido el único congreso médico que ha recalado en Fuente Dé. En el Parador se celebró en octubre de 2007 el IX Congreso Astur-Cántabro de Medicina de Urgencia.

415 Luz de Liébana, nº 200, agosto de 1977. El doctor Picatoste era gran conocedor de la zona ya que tenía una residencia en las proximidades de Fuente Dé.

El Parador ha sido el lugar elegido por diferentes empresas para celebrar distintas actividades. Así, por ejemplo, en 1978, entre el 21 y el 28 de mayo, acogió el I Seminario Anual de la empresa CLESA, al que asistieron unas ochenta personas[416].

También en 1978 tuvo lugar otra actividad destacada. Fue el 20 de abril cuando se llevó a cabo la celebración del Día Forestal Mundial, organizada por el Servicio de Extensión Agraria, con asistencia de unas 600 personas de toda la provincia, llegadas en autobuses. A las doce comenzaron los actos previstos, que incluían entrevista a autoridades, concurso de fotografía sobre naturaleza, charlas "*y como acto principal la plantación de diferentes árboles aptos para alta montaña, pinos, abetos, etc., en las parcelas que rodean el Teleférico*"[417]. Al parecer, se habían olvidado ya los consejos de José Antonio Odriozola quien, como vimos, cuando propuso la instalación del teleférico, defendió la plantación de árboles autóctonos frente a especies como pinos o abetos.

En el verano de 1977, a propuesta de "Luz de Liébana" y con el apoyo de José Calvo y Armando Cuesta, se organizó, con el fin de hacer publicidad de la zona, un partido de fútbol entre el Racing de Santander, entonces en Primera División con Nando Yosu de entrenador, y una selección de jugadores de Liébana. Fue el 14 de agosto y el campo donde se disputó se habilitó en el puerto de Áliva. El Racing[418] se impuso por 3-2. Tras el partido, prosiguió el homenaje al Racing en el refugio de Áliva con una comida a la que asistieron directivos y jugadores con sus novias y esposas[419]. Fue el primer contacto del Racing con la zona pero no el único.

Un cuarto de siglo después, en el verano de 2002, el Racing, recién ascendido a Primera División, realizó la concentración de pretemporada en Liébana. Durante una semana, el Parador de Fuente Dé fue su lugar de descanso, desde el que se trasladaban a realizar los entrenamientos al campo de fútbol de Tama[420], circunstancia que se repitió al año siguiente y también en 2005.

416 Luz de Liébana, nº 210, junio de 1978.

417 Luz de Liébana, nº 209, mayo de 1978.

418 La alineación titular fue: Damas, Cabo, Arteche, Pelayo, Geñupi, Juan Carlos, Giménez, Portu, Quique, Lolo y Quinito. También jugaron Alba, Monchi, Mantilla, Sergio, Víctor, Barrero, San Román y un paraguayo a prueba llamado Diego.

419 Luz de Liébana, nº 201, septiembre de 1977.

420 Luz de Liébana, nº 403, 2002.

En años posteriores, el Racing volvió a Liébana en alguna ocasión más y también a la zona de Fuente Dé, utilizada para mejorar las condiciones físicas de sus jugadores. Así lo hizo, por ejemplo, el 22 de marzo de 2011, día en que, aprovechando el parón liguero, jugadores y técnicos se desplazaron hasta Fuente Dé, donde realizaron un entrenamiento en altura, consistente en bajar andando desde El Cable hasta Espinama. Tras la subida en el teleférico y unos momentos de disfrutar del paisaje y de la nieve, emplearon casi dos horas y media en la marcha de trece kilómetros. Ya en Espinama, los jugadores se metieron en el río Nevandi, siguiendo la recomendación del preparador de aplicar frío y calor en las recuperaciones.

No ha sido el partido del Racing de 1977 la única actividad deportiva celebrada en Fuente Dé o Áliva. Las excepcionales condiciones que presenta el anfiteatro de Fuente Dé, por su elevado desnivel, han sido aprovechadas para organizar, con notable éxito, desde el año 2010 el Kilómetro Vertical de Fuente Dé que ha sido Campeonato de España de la especialidad tanto en 2015 como en 2016. La prueba, que habitualmente cubre el cupo de participación permitida por el Parque Nacional de los Picos de Europa (300 atletas en sus últimas ediciones; 100, en las primeras), ha tenido los siguientes ganadores en las categorías absolutas:

Año	Categ. femenina	Categ. masculina
2010	Beatriz Fernández	Luis A. Hernando
2011	Azara García-Salmones	Javier Gutiérrez
2012	Azara García-Salmones	Javier Gutiérrez
2013	Laura Orgué	Íñigo Lariz
2014	Azara García-Salmones	Íñigo Lariz
2015	Paula Cabrerizo	Jessed Hernández
2016	Maite Maiora	Oriol Cardona

Ya antes se habían aprovechado esas condiciones para otro acontecimiento. Fue el 17 y 18 de junio de 1989 cuando el Gobierno de Cantabria organizó, con gran éxito de participación, un Festival Aéreo de Parapentes en Fuente Dé, como medio de publicitar la reciente apertura

del Hotel Refugio de Áliva[421]. Y es que desde aproximadamente 1987 hasta que la declaración del Parque Nacional de Picos de Europa supuso la prohibición de realizar vuelos, Fuente Dé era lugar muy frecuentado para la práctica del parapente.

Otro campeonato de España que ha acogido esta zona, con una importante colaboración del teleférico de Fuente Dé, es el de Raquetas de Nieve de 2015 y de 2016, coincidiendo con la disputa de la Picos Snow Running, prueba que se comenzó a celebrar en 2014. En el Campeonato de España de 2015, celebrado el 22 de marzo, se impusieron Manuel Merillas y Mari Tamarit. En el de 2016, el 6 de marzo fueron Roberto Ruiz y Azara García de los Salmones quienes se proclamaron campeones. Roberto Ruiz ya había ganado la primera edición de la Picos Snow Running.

También vinculada a la nieve es la más veterana de las pruebas deportivas que se celebran en el entorno de Fuente Dé: la Travesía de Esquí de Montaña Andrés de Régil, que celebró en 2016 su edición 41ª. La primera fue en 1969 con el nombre de Rally de Esquí de Montaña Picos de Europa, denominación que varió desde 1971 para incluir el recuerdo a Andrés de Régil, uno de sus fundadores, tristemente fallecido. Desde entonces han sido cientos de esquiadores los que se han acercado hasta Fuente Dé para tomar parte en la prueba que se celebra todos los años en los meses de marzo o abril. La prueba fue también Campeonato de España de Esquí de Montaña en los años 1993, 1994, 1995 y 1996.

Otro acontecimiento deportivo que ha llegado a los pies del teleférico ha sido la Vuelta Ciclista a España. Fue el 5 de septiembre de 2012 en una etapa que será recordada por la gran gesta de Alberto Contador que, con un ataque lejano en el puerto de Hoz, ganó la etapa y accedió al liderato. Alejandro Valverde fue segundo en la etapa, mientras que Joaquín Rodríguez, hasta entonces líder, bajó al tercer puesto de la clasificación general, tras los dos citados.

No fue, sin embargo, el estreno de Fuente Dé como final de etapa de una carrera ciclista ya que otra prueba, el Circuito Montañés, ya había llegado allí en alguna contada ocasión. Las dos últimas veces fue en dos años consecutivos 2002 y 2003.

421 Luz de Liébana, nº 319, 1989.

En 2002 fue el 24 de junio cuando la octava etapa del Circuito, iniciada en Renedo de Piélagos, llegaba a Fuente Dé tras recorrer 166,20 kilómetros. El vencedor fue Sergio Domínguez, seguido de Óscar Serrano.

Al año siguiente, 2003, el 23 de junio, llegó la sexta etapa del Circuito, que comenzó en Torrelavega. Fue Óscar Serrano, del equipo portugués Vila do Conde, segundo el año anterior, el primero en completar los 166 kilómetros, con el mismo tiempo que otros dos corredores, que se adelantaron en ocho segundos a otro terceto. Y es que la subida a Fuente Dé, sin ser excesivamente dura, suele hacer daño y provocar que el pelotón llegue disgregado en multitud de pequeños grupitos.

A la hora de escribir estas líneas, en junio de 2016, se da como muy probable que Fuente Dé vuelva a ser final de etapa en la Vuelta Ciclista a España de 2017, coincidiendo con la celebración del Año Santo Lebaniego.

Precisamente con motivo del anterior Año Jubilar Lebaniego, el de 2006, se organizó otra prueba deportiva: el Torneo de Ases de "Cantabria 2006. Liébana Tierra de Júbilo" de bolos. Se celebró el 3 de julio en la bolera situada en Áliva, junto al Hotel Refugio, la situada, junto con la del santuario de la Virgen de la Luz en Peña Sagra, a mayor altitud de toda Cantabria y, seguramente, del mundo. Participaron los mejores jugadores tanto masculinos como femeninas del momento que se repartieron los mayores premios de la historia de un campeonato de bolo palma, con 12.500 euros para el ganador que fue Óscar González. En féminas, se impuso Laura Abascal, que se llevó 800 euros de premio[422].

No fue este torneo el único acto en la zona de Fuente Dé y Áliva del Año Jubilar 2006 ni, pese a su éxito, el más multitudinario. Y es que para la clausura de ese Año Jubilar se organizó en Fuente Dé el 21 de abril de 2007 un espectáculo encargado al grupo catalán "La Fura dels Baus". La representación del espectáculo "Luz en las montañas" atrajo tal número de gente, varios miles de personas, que varios cientos más no pudieron acceder por el cierre de la carretera, lo que originó algunos incidentes en Potes.

En una noche de temperatura agradable, el espectáculo comenzó con

422 Alerta, 4/7/2006.

puntualidad, a las diez, y lo hizo con una gran noria, con ocho personas en su interior, izada por una grúa y trasladada así de un extremo al otro del aparcamiento de Fuente Dé. Esta noria representaba el inexorable paso del tiempo, con sus continuas vueltas, ante el que nada se puede hacer. Los grandes focos proyectaban su sombra sobre las paredes del circo de Fuente Dé haciendo más vistosa la representación.

A continuación, en paneles colocados en la campa, en la zona próxima al aparcamiento, se mostraron diversas imágenes de los "Comentarios al Apocalipsis" del Beato de Liébana para seguir con una procesión, acompañada por la música de una banda típica de Semana Santa, que acabó junto a un gran ojáncano, de nueve metros de alto, siguiente protagonista del espectáculo. Se enfrenta a quienes procesionaban hasta que, de la cabina del teleférico, detenida tras una lenta subida unos cuantos metros por encima del ojáncano, se descuelga una anjana de la que queda prendado, lo que le deja indefenso ante los de a pie, uno de los cuales trepa por él y consigue darle muerte. El espectáculo concluye con el traslado del cadáver del ojáncano, sobre el que va la anjana, escoltado por el pueblo, hasta ser incinerado.

Cuarenta y cinco minutos fue la duración del espectáculo que no colmó, ni con mucho, las grandes expectativas levantadas, sobre todo teniendo en cuenta las muchas horas de espera que llevaba la mayor parte del público asistente. Para rematarlo, el caos reinó en el desalojo de Fuente Dé por los miles de espectadores y de vehículos, a lo que se añadió el corte de carretera realizado en Potes como protesta por quienes no pudieron subir a Fuente Dé, hasta el punto de que pasada la una de la madrugada seguía habiendo gente en Fuente Dé esperando para poder bajar.

También ha sido Fuente Dé escenario de reuniones oficiales. Por ejemplo, el 20 de abril de 1996 el Parador Nacional de Fuente Dé fue el lugar elegido para firmar el convenio "Plan Jacobeo 99" por los consejeros de Cultura de siete comunidades autónomas por las que pasa el Camino de Santiago[423].

El Parador sirvió igualmente de escenario dos años después a las Jornadas sobre Turismo, Tejido Asociativo y Medio Ambiente, organizadas por el Fondo Ibérico para la Conservación de la Naturaleza, a las que asistieron 55 personas tras ampliarse el cupo de treinta plazas

423 Luz de Liébana, nº 363, 1996.

ofertadas, por la alta demanda[424]. Durante varios años (en 2008 llegó a la décima edición) también acogió en el mes de septiembre unas Jornadas de Cocina Lebaniega.

El Hotel Áliva, por su parte, ha acogido diversas actividades, sobre todo en los últimos años, desde 2012, dentro de lo que se ha llamado "Áliva Activa" que incluye "Jornadas del Quesuco de Liébana y el Picón Bejes-Tresviso" u otras vinculadas al queso; talleres de astronomía y de fotografía, etc. La visión de las Perseidas, las llamadas "lágrimas de San Lorenzo", en torno al 10 de agosto de cada año, son otra de las actividades realizadas.

Señalemos, por último, que el 27 de julio de 2012 se inauguró en el Parador de Fuente Dé la exposición "La Casa del Oso en Liébana", organizada por la Fundación Oso Pardo. En ella, se hace un recorrido por la historia del oso, se da cuenta de su vida en las diferentes estaciones del año, se muestran sus huellas, cepos usados para cazarlos ilegalmente, etc. Fotografías antiguas y actuales, un vídeo y la reproducción de una osera completan la muestra que, en principio, iba a ser establecida de modo permanente en Potes, en el antiguo matadero. Sin embargo, el retraso, provocado por la crisis, en la adaptación del inmueble llevó a la Fundación a realizar la instalación temporalmente en Fuente Dé, aunque en 2016 continúe allí.

424 Luz de Liébana, nº 379, 1998.

3.- ANÉCDOTAS

La primera anécdota que vamos a destacar es la que tuvo lugar con motivo de la inauguración oficial del teleférico por el entonces jefe del Estado Francisco Franco en septiembre de 1966. Y es que como anécdota hay que calificar el hecho de que quien realiza la inauguración no haga uso del teleférico. Franco lo inauguró pero, para subir al Refugio Nacional de Áliva, donde iba a permanecer los días siguientes practicando la caza, prefirió bajar hasta Espinama y subir en Land Rover. Hay quien achacó la no utilización del teleférico al miedo a un posible atentado. Fuere por el motivo que fuere, lo cierto es que Franco no utilizó el teleférico.

Ya antes de la inauguración oficial había tenido lugar otro hecho curioso. Nicolás Soto, un trabajador de la Diputación Provincial de Santander, se había colado de polizón en uno de los viajes de prueba del teleférico, en julio de 1966, convirtiéndose así en el primer pasajero del mismo. Se da la circunstancia de que Nicolás Soto, según escribió el presidente de la Diputación, Pedro Escalante Huidobro, era también quien había colocado unos años antes el jalón que marcaba el punto en el que se determinó ubicar la estación superior.

Dos lebaniegos sobre los cables, sujetos con arnés

José Antonio Odriozola, como vimos uno de los grandes impulsores del teleférico, llamó la atención también sobre un hecho curioso: la intervención de una empresa de nombre "Nueva Montaña" para instalar el teleférico en el lugar donde muchos años antes hubo un cable minero que él atribuía a la compañía "Vieja Montaña"[425].

Al parecer también tuvo lugar antes de la inauguración otro hecho que quedó inmortalizado en una fotografía de Eusebio Bustamante. Dos vecinos, supuestamente de Espinama, bajaron, jugándose la vida, desde El Cable hasta la estación inferior de Fuente Dé con los pies puestos en uno de los cables y sujetos del superior mediante un arnés. El hecho recuerda, aunque con notables diferencias, a lo realizado por

425 Odriozola Calvo, J. Antonio, op. cit., p. 221. Sobre la supuesta autoría de la "Vieja Montaña" tratamos en el capítulo II.

Buena parte de los primeros trabajadores del teleférico en la celebración de la jubilación de uno de ellos

el ingeniero que instaló el primer cable minero que, como reflejamos en su momento, concluyó el viaje iniciado en el interior del cubo trepando agarrado del cable. Hay quien dice, sin embargo, que los dos hombres accedieron a los cables desde un andamio no visible en la fotografía.

De los primeros años de funcionamiento del teleférico es otra anécdota que nos cuentan. En esa primera época los trabajadores debían quedarse a dormir en la estación superior, en un pequeño refugio que, como vimos, se había habilitado al efecto. Solían quedarse en parejas, dos de ellos, alternándose cada semana, de modo que, en teoría, estaban una semana completa sin bajar a casa. Pues bien. Al parecer, de vez en cuando, "cuando echaban de menos a su mujer", uno de los dos, con la complicidad del otro, dispuesto a quedarse solo, marchaba

andando por entre las peñas para bajar a pasar la noche junto a su esposa en Pido o Espinama, volviendo a primera hora de la mañana, como si nada hubiera ocurrido. Los de Espinama solían bajar por el collado de Valdecoro mientras los de Pido bajaban por el lugar denominado Las Fuentes a salir a Naranco.

Los empleados no percibían cantidad alguna por quedarse allí arriba. Al parecer, el motivo de quedarse era evitar robos o que dañaran las instalaciones. Uno de los trabajadores recuerda que una vez preguntó al facultativo de Los Corrales que llevaba el control que si iba alguien a robar qué tenía que hacer, a lo que le respondieron que "*hacer frente a los ladrones*", a lo que él respondió que ahí se iba a jugar él la vida no cobrando nada por ello.

El descontento de los trabajadores por no cobrar nada por la permanencia nocturna se incrementaba aún más por el control de que eran objeto ya que, según recordaba uno de ellos, "t*odas las mañanas una o dos horas antes de amanecer nos llamaban por la emisora para comprobar que estábamos*" y, aunque el que había bajado a visitar a su esposa no hubiera llegado, siempre contestaba el otro. Esas llamadas por la emisora propiciaban también alguna pequeña disputa con los de Santander que llamaban, como una vez que, al preguntar qué tiempo hacía y decirles que se presentaba un día totalmente despejado, desde Santander les llamaban mentirosos ya que, lloviendo como estaba lloviendo en Santander no creían que allí hiciera tan bueno.

Esta permanencia nocturna en la estación superior propició que los trabajadores del teleférico confraternizaran a menudo con montañeros que, acogidos con gran generosidad, pasaban allí la noche para poder emprender sus escaladas con el amanecer o poco más.

También, en alguna ocasión, fueron pasajeros que no pudieron bajar, bien por llegar cuando ya había dejado de funcionar el teleférico bien por impedirlo las circunstancias climatológicas, los que compartieron refugio con los empleados. De uno de estos casos, motivado por el fuerte viento, dejó constancia "Luz de Liébana" en un relato del que transcribimos parte por incluir también, en boca de alguno de los trabajadores, anécdotas ocurridas con pasajeros. Este es el diálogo entre Pascasio, un lebaniego que había subido en el

teleférico acompañando a otro que, emigrante, volvió con ganas de conocer las instalaciones de Fuente Dé, y los empleados del teleférico "El Gobiernu", que es el primero de ellos en hablar, y Juan Tomás:

"-Ahora sí que la hemos hechu buena, dice Pascasio, pos yo aquí no me quedo.

-Pues no tienen más solución que echarse a volar por aquí abajo, bajar en rapel como si fueran escaladores, para eso tienen aquí cuerdas en abundancia, o salir caminando por el camino de Aliva hasta Espinama.

-Esta sí que es buena. Tirarme a volar, hablo por mi, dice Pascasio, estaría loco para hacerlo, bajar en rapel no estoy tan abirru como pa colgarme. Dir por Aliva..., está escurísimo y amás que ni yo ni mi amigu sabemos el caminu. Esto es pa desesperase.

-No hombre, no, por eso no se desesperen que pueden, nos dice el empleado Juan Tomás, pasar la noche con nosotros, un servidor y este compañero Dosa, en nuestro refugio.

-¿Y dónde está esi?

-Vengan, vengan con nosotros.

-Y nos metieron aplomu abajo por unas escaleras, que talmente me paecía que de un saltu nos íbamos a plantar en Fuente De. Menos mal que llegamos a una plataforma y al fin entramos en una habitación, que era una casa en pequeño: había cocina, televisión, un tresillo con algunos papeles y un libro de cuarenta hojas, literas para dormir, en fin todo lo que se puede hallar en una casa decente.

Me cachis qué mala suerte, dice Pascasio, los empleados y su amigo Pedro tratan de consolarlo, pero él no puede echar de la memoria que su mujer Paca y sus hijos van a estar con gran preocupación porque no regresaban como habían prometido.

Un largo rato de charla y, por fin, nos dice Juan Tomás, la conversación está bien pero hay que cenar. En un santiamén preparó la cena para los cuatro.

La caminata, el frío, los aires habían despertado en Pascasio, que en aquellos momentos se olvidó de sus penas, y en su amigo un apetito desordenado, dieron cuenta fácilmente de la suculenta cena, que alternaban con los embites [sic] *al porrón del vino, que si gana con la altura, allí ha de saber a gloria.*

La sobremesa, el parte de la Tele y a dormir se ha dicho.

Pascasio pensaba que era el momento de echar a un lado todas las penas, pero le salió rana... Pedro, amigo, sentía curiosidad por saber la historia del teleférico, el número de viajeros, su vida en los largos meses de invierno, etc., y a todo daban cumplida explicación los simpáticos empleados.

-También tendrán muchas anécdotas que contar y cosas curiosas que les hayan pasado en el trato con la gente en estos parajes que están fuera del mundo ¿no es verdad?

-Hombre sí, presenciamos muchas cosas muy curiosas.

Un buen día subía en la cabina un padre con dos chavales. Apenas arrancó la cabina les dijo: "Os juro por tu madre que no vuelvo a jurar más en la vida"; pero al llegar arriba, nervioso como estaba, soltó una por todo lo alto y al instante recapacita y añade lo malo es que tengo que bajar.

Un asturiano: "Ricaela, por un chon de oro no monto yo más en esti calderu..."

Otro día bajaba en la cabina un chófer hablando contra todo lo divino y lo humano, si no cambia de conversación, dice un empleado, paro la cabina; se quedó blanco, pezlló los labios y no volvió a decir otra palabra.

Es el momento de bajar en la cabina, en la cola se halla una señorita, la llega el momento de entrar, pero se pone nerviosa y no hay manera de hacerla dar un paso, restriba los pies y que nones, hasta que un empleado les dice: lo que agarra un lebaniego no se escapa y adentro con ella.

Sin conciliar el sueño el amigo Pascasio..."[426].

De la permanencia nocturna en la estación superior de los empleados y los acompañantes que tenían de vez en cuando, dejó constancia un poema escrito por "Marcelina", una lebaniega que en 1973 trabajaba en la cafetería de Fuente Dé. Bajo el título "El corazón de los Picos", dice así:

"Hay en los Picos de Europa
metido en la peña un nido,
donde el "Guri" y el "Gobierno"
"Luanto" y el padre "Jacinto"
"Marines" y el "Pichón"
se turnan, y entretenidos
miran la televisión
hasta quedarse dormidos.
Algunos más en el turno
entran del bello recinto;
para poder atender
a las gentes que a capricho
suben con gran ilusión
a las montañas y riscos.
También algunos turistas
la noche allí pasan tranquilos
después de larga jornada;
que es dulce dejar los ruidos
de la ciudad, y pasarlo
donde solo pajarillos
se escuchan en dulce canto
por este tan suave aprisco"[427].

Se recogen en él los nombres o apodos de los empleados que se quedaban a dormir en aquellas alturas, que, inicialmente, eran los que hacían cabinas, aunque a última hora se amplió la obligación a todos. Como ya dijimos, los primeros trabajadores contratados fueron José María Sebrango, en los mandos, y Jacinto Antón y Juan Tomás López, para las cabinas. También para cabinas fueron contratados después Mariano Bedoya y Francisco Dosal ("Guri"), siendo sustituido el primero, que emigró a Santander, por Julián Santos. Emeterio Prado ("El Gobierno") completó una plantilla inicial a la que se añadieron pocos años después José Merino ("Pinchón") y Jesús Santos. Todos eran residentes en el Concejo de Espinama (pueblos de Espinama, Pido y Las Ilces) y la mayoría de ellos eran lo que entonces se conocía como "obreros mixtos", los que compatibilizaban su trabajo en una empresa con el cuidado y sostenimiento de una pequeña ganadería.

426 Luz de Liébana, mayo de 1971. Lo firma "Peñacastillo", uno de los pseudónimos que utilizaba Ambrosio Cuesta, el párroco de Baró fundador de la revista. La transcripción está realizada literalmente, con la puntuación y ortografía empleadas en el original.

427 Luz de Liébana, agosto de 1973. La autora debía ser Marcelina G. Sebrango que, en posteriores números de "Luz de Liébana", firmaba así otros poemas.

Volviendo al control de que eran objeto los empleados del teleférico, nos cuentan otra muestra, de la que fue protagonista el gobernador civil López Cancio. Al llegar un día a Fuente Dé se encontró el teleférico cerrado debido al fuerte viento. Como quiera que en la estación inferior no se percibía tal viento y como le dijeran que era en la superior donde lo hacía, ni corto ni perezoso, pensando que era una excusa de los empleados para no trabajar, cogió un todoterreno y subió a ésta por Áliva. Al llegar, preguntando dónde estaba el viento, le dijeron que abriera la puerta de salida y, al hacerlo, le llevó la puerta con ella. "No dijo más", cuentan.

Esta circunstancia del viento que, al alcanzar ciertas velocidades, impide el funcionamiento de las cabinas, ha originado no pocas disputas. Estos últimos años, con los avisos de Protección Civil anunciando con antelación la presencia del viento, se han incrementado, poniendo a la dirección del teleférico en un brete. Si a la hora anunciada el viento no llega y suspenden el funcionamiento de las cabinas, los usuarios se quejan; si no lo suspenden y llega el viento, se arriesgan a que pueda ocurrir algún incidente. En la decisión a adoptar en cada momento influyen hechos como el número de personas de las que han subido que faltan por bajar o si hay salida "por detrás", expresión con la que se alude a si está abierta a los vehículos la pista que va de la estación superior a Áliva y Espinama.

Otra situación de la que fueron protagonistas los primeros empleados de cabinas del teleférico tiene que ver con la prueba que pasaban para ser admitidos. Tras haberlos adiestrado en el manejo de los mandos y en lo que tenían que hacer en determinadas circunstancias, se les ponía a subir solos en la cabina y en un momento del trayecto se la paraban en seco para ver si reaccionaban adecuadamente y ponían en práctica lo que se les había indicado para esa situación.

Por cierto que, según nos cuentan, en la contratación de José María Sebrango para la sala de mandos influyó, al parecer, el hecho de que tuviera carnet de conducir, lo que en los años 1960 no era nada habitual en aquellos pueblos.

Eran unos tiempos, además, en los que la subida en el teleférico causaba más impresión que hoy en día. La generalidad de la gente apenas si conocía el cine o la televisión, que había empezado a emitir

pocos años antes; había viajado poco; buena parte de ella procedía del mundo rural; y el contacto con las tecnologías era mínimo. Por ello, montarse en una cabina y viajar suspendido de un cable sobre el vacío era toda una experiencia y tenía mayor impacto y no son de extrañar reacciones como las que vimos en el relato de "Luz de Liébana" de las anécdotas de los empleados o situaciones de pánico como la de aquel asturiano que subió con su hijo, pasándolo muy mal, y que, al cabo de un rato de estar arriba, volvió a las cabinas a decir que no le esperaran para bajar.

Los empleados de las cabinas recuerdan preguntas de viajeros como la de aquella señora que quería saber si el teleférico se había caído muchas veces o la de aquella otra que preguntaba qué había arriba y no se creía lo que le decía el empleado de que andando un poco se llegaba a un campo que no podía andarlo un caballo en un día (refiriéndose a los puertos de Áliva).

Citemos, simplemente, sin profundizar más, situaciones sorprendentes de las que han sido testigos los trabajadores del teleférico como mujeres subiendo en las cabinas con tacones u otras con escasa ropa, sin ser conscientes de que la climatología en la estación superior es, o puede ser, muy diferente a la de la inferior y rápidamente cambiante.

Para acabar con estos comentarios relacionados con los empleados merece la pena destacar la labor que realizan de mantenimiento y preparación de las instalaciones en tiempo de invierno, que las nuevas tecnologías han permitido conocer, mediante la difusión por redes sociales de vídeos. Así, el que muestra lo que fue necesario hacer, para que el teleférico pudiera funcionar tras las nevadas de los primeros días de marzo de 2016 y ante las buenas previsiones del tiempo para el fin de semana del 12 y 13 de marzo, lo que en el vídeo llaman la "Operación Garrido". Nacho Garrido, uno de los empleados, sube con esquíes a la estación superior a través de Áliva para vaciar de nieve los compartimentos de entrada de las cabinas.

En cuanto a otras curiosidades de estos cincuenta años en Fuente Dé y Áliva, digamos que, por ejemplo, durante tres días del mes de julio de 1976, invitados por la Federación de Montaña de Madrid, estuvieron en el refugio de Áliva 28 montañeros de, ni más ni menos,

que 24 nacionalidades diferentes, incluyendo franceses, belgas, alemanes, holandeses, rusos... Realizaron diversas rutas por los macizos central y oriental de Picos.

Curioso fue también el error cometido el 29/8/1975 por la agencia de noticias EFE, grave error que, aún hoy, es apreciable en su web[428]. Acompañó la noticia de la inauguración de la ampliación del Parador con unas imágenes que no correspondían al Parador de Fuente Dé. Los textos que las acompañaban dejan bien claro el error: "*Uno de los torreones del Parador Nacional de Turismo* "*Río Deva*"*, cuya ampliación inaugurará mañana el ministro de Información y Turismo, León Herrera*" y "*Una de las puertas de la muralla del Parador Nacional de Turismo «Río Deva»*". El Parador no tiene ni torreones ni muralla.

Por cierto que algunos de los anuncios realizados en todo este tiempo por el Parador han sido particularmente llamativos. Allá por 1986, por ejemplo, el texto con el que Paradores anunciaba el Parador Río Deva decía: "*A pie de montaña. A pie de teleférico. Amplios jardines en forma de bosques y valles agrestes*"[429]. ¡Con jardines así, cualquiera se resiste!

También han sido llamativos otros anuncios realizados, en esta ocasión, por Cantur. Desde el año 2003, al menos, Cantur y la empresa Cafés El Dromedario han llegado al acuerdo de que los sobres de azúcar distribuidos por dicha empresa llevaran ilustraciones y unas breves indicaciones de las diferentes instalaciones turísticas de aquélla. De este modo, tanto el teleférico de Fuente Dé como el Hotel Áliva han aparecido en diversas series de los azucarillos, ilustrados con diferentes imágenes.

En otra de las campañas publicitarias, la de 1995-96, coincidiendo con el Año Jubilar Lebaniego, el folleto de promoción del teleférico publicado por Cantur incluía este texto de José María de Pereda:

"*Jamás había visto yo porción tan grande de mundo a mis pies, ni me había hallado tan cerca de su Creador, ni la contemplación de su obra me había causado tan hondas y placenteras impresiones*".

El texto, aunque no se indicara en el folleto, fue incluido por Pereda en su obra "Peñas Arriba" y, si bien podía aplicarse perfectamente a la vista que se contempla desde el Balcón del Cable, y de ahí su inclusión en el folleto, no fue escrito pensando en ese lugar.

Y es que hay personas religiosas que encuentran en Fuente Dé una muestra más de la obra de Dios. Así, por ejemplo, cuentan que en cierta ocasión, en temporada baja, subía en la cabina del teleférico con el empleado una sola persona, un fraile "muy grandote, que llevaba sandalias, con unas uñas enormes", y, de repente, a medio trayecto aproximadamente, comenzó a gritar "¡pero qué grande es Dios y qué pequeño el mundo!", repitiéndolo continuamente hasta el punto de que el empleado llegó a dudar si no estaría loco.

La publicidad de Fuente Dé ha llegado hasta a los billetes de lotería. En concreto el billete del sorteo del 12 de junio de 2010 de la Lotería Nacional llevó como ilustración una imagen del Parador de Fuente Dé, con este nombre "Parador de Fuente Dé". Y es que, aunque el nombre otorgado con motivo de su inauguración fue "Parador Nacional Río Deva", lo cierto es que tal denominación no se impuso nunca sobre la de Fuente Dé. Es una de las "maldiciones" que persiguen a los nombres oficiales que se han otorgado por la zona. Sucede lo mismo con el Parador "Toño Odriozola", nombre con que se bautizó al antiguo Refugio de Áliva tras su gran reforma de 1986, que ha acabado siendo el Hotel Áliva. O con la "Asomada del Marqués", nombre que la Diputación dio en 1975 al Balcón del Cable para homenajear al Marqués de Santa María del Villar, y que, en la práctica, nunca se llegó a utilizar, manteniéndose aquel nombre o el de "Mirador del Cable".

Recapitulemos también en este apartado de curiosidades algunas de las cifras que hemos dado en el capítulo anterior. El año récord en número de viajeros fue el 2000, con 605.592, único que superó los 600.000 en los cincuenta años de historia. Eran los tiempos de las cabinas de 28 pasajeros. Con las actuales, de 20, será casi imposible alcanzar ese número. De momento, el récord con estas cabinas es el de 2006, con 550.611 viajeros.

En cuanto al mes que más viajeros ha tenido ha sido, como no podía ser menos, un agosto, el de 1995, con 171.573 viajeros, seguido del de 2000, con 169.529.

428 Disponible en http//www.efedata.com/foto/parador-rio-deva/FOTOTECA/8/3808/888904 (consultado 1/6/2016).

429 Por ejemplo, en La Vanguardia del 29/7/1986.

Más difícil es, sin disponer de todos los datos, determinar cuál es el récord diario, máxime cuando las informaciones de prensa aluden en unas ocasiones a viajeros y en otras a billetes. El récord absoluto puede ser el del día 17 de agosto de 2005 en el que se expidieron 3.394 billetes, que equivale a algo menos de 6.500 viajeros. Con las actuales cabinas, el 9 de agosto de 2007, en el que hicieron uso del teleférico 5.219 viajeros, es si no el de más afluencia uno de los que más.

Para completar estas curiosidades estadísticas, digamos que las cabinas están en marcha cada año algo más de 1.500 horas (por ejemplo en 2008 funcionaron 1.526 horas); que cada año hacen en torno a 21-22.000 viajes, aunque oscila de un año a otro; que en un día de agosto pueden llegar a hacerse hasta 169 viajes (9 de agosto de 2007); y que en los últimos doce años, al menos, no ha habido ni un sólo día que abriera el teleférico en el que no tuviera algún pasajero.

Un hecho que también debe de figurar aquí, en este repaso a anécdotas y hechos anómalos, es un robo. Fue en la noche del 22 al 23 de diciembre de 1999 cuando el cajero automático que el Banco Santander tiene en Fuente Dé fue reventado. "*Según las fuentes de la entidad bancaria, los ladrones se llevaron un millón seiscientas mil pesetas tras romper la puerta de entrada y romper cuanto encontraron a su paso*"[430].

Más felices han sido otros acontecimientos ocurridos en Fuente Dé. Así, por ejemplo, las cabinas del teleférico han servido también como lugar para pedir matrimonio. Fue en agosto de 2014 cuando un joven de Albacete, tras las correspondientes gestiones previas con Cantur, utilizó ese exclusivo lugar para conseguir que su novia le diera el "sí, quiero"[431].

También fue positivo lo ocurrido en junio de 2014 cuando Fuente Dé fue elegido como una de las siete maravillas naturales de España, en una votación popular organizada por Allianz Global Assistance a través de Internet. Los 82.000 votos emitidos determinaron que Fuente Dé, uno de los veinte lugares previamente seleccionados para ser objeto de la votación, quedara en el sexto puesto. Una placa acreditativa de tal distinción le fue entregada al alcalde de Camaleño, Óscar Casares, el 18 de julio en el mismo Fuente Dé.

Un tema polémico a lo largo de los años, sobre todo los últimos, es el de los precios del teleférico que han suscitado a menudo muchas críticas por estimarlos abusivos. Es cierto que pensando que por un trayecto de poco más de tres minutos se pagan X euros parece excesivo. Sin embargo hay que valorar otras cosas. En Foropicos, un foro de Internet sobre los Picos de Europa, en una de esas polémicas, uno de los usuarios, Dani Rodrigo, escribió en 2005, cuando el precio del billete de subida en el teleférico era de siete euros, lo siguiente:

"*yo también opino que no es "caro", o al menos no tan caro como parece si lo comparamos lo que nos "ofrecen" por 7 € que será lo que vale solo la ida.*

Que un artefacto sea capaz de subirte hasta casi 2000 mts y te deje en un lugar que si no existiese el teleférico no sería tan fácil el llegar hasta ahí (no me imagino al 90% de la gente que sube en teleférico subir por la Jenduda, si acaso supiesen que por ahí se llegaría hasta el Cable y en caso de saberlo que llegasen "sanos y salvos", sólo para asomarse para ver Peña Remoña, el circo de Fuente Dé, el Tesorero y la Cordillera) y ponerle 7 € me parece algo lógico. Será caro, ¿pero acaso hay algo que no lo sea?

Por 1 € voy en metro o en bus de un sitio a otro de Bilbao y poner ese precio al teleférico sería un poco de risa.

Por 2 € me dan una caña y comparar una caña con el Cable....

Por 3 € me dan lo mismo, pero en vez de española es holandesa y en botella verde, que pal caso....

O sea que si cojo el metro, pillo una caña, pillo otra cerveza y vuelvo en metro debería de tener la misma sensación que si subo en teleférico?

¿Que es caro el teleférico?, seguro, pero hay cosas más cotidianas que también lo son y que al final salen bastante más caras. Tal y como están las cosas un precio menor seria un poco la risa..."[432]

En todo caso, el precio del billete se ha incrementado considerablemente con el paso del tiempo. Las 75 pesetas (0,45 €) del precio del billete de ida y vuelta en el momento de la apertura del teleférico

430 Luz de Liébana, nº 380, 1999.

431 El Diario Montañés, 23/8/2014.

432 Ver en http://www.foropicos.net/foro/viewtopic.php?f=1&t=5804 (consultado el 6/6/2016).

en 1966 equivalen prácticamente a 11 euros[433] de 2016, que es el precio actual del billete de una sola dirección, mientras que el de ida y vuelta cuesta 17 euros. Esto quiere decir que los precios del teleférico han subido mucho más de lo que lo ha hecho la inflación.

No hemos podido reconstruir la evolución completa del precio a lo largo de estos cincuenta años pero, a modo indicativo, digamos que en 1983 el billete de ida y vuelta costaba 325 pesetas (1,95 €); en 1992, 800 pesetas; en 1999 su precio era ya de 1.300 ptas. (7,81 €) y de 800 ptas. solo una dirección; en 2002, 8 € (5, ida o vuelta) que pasan a ser 10 y 6 en 2003 y 2004 y 12,5 y 7 € en 2005. En 2015 ya eran 16 y 10 €, subiendo para 2016 un euro tanto en los billetes solo de un sentido como en los de ida y vuelta.

En el Refugio de Áliva, reconvertido como hemos visto en Hotel Áliva, lógicamente los precios también han evolucionado muchísimo. Lejos quedan aquellas 25 pesetas que, como vimos, costaba la pensión completa en 1931, al poco de abrirse. En 1962, cuando el científico francés Adrian Roudier pernocta en el Refugio el 31 de julio y el 1 de agosto el precio de la habitación es de 50 pesetas diarias, los desayunos cuestan 25 ptas. y las comidas, 88 ptas. (en Potes, en el Hostal Picos de Europa, donde estuvo por aquellos días, el precio de la habitación era el mismo pero desayunos y comidas eran más baratos, 20 y 70 ptas. respectivamente)[434].

En 1999 los precios oscilaban entre las 7.500 pesetas de la habitación doble y las 12.500 de la séxtuple, pasando por las 10.500 de la de cuatro personas. El desayuno costaba 400 pesetas y la pensión completa 3.300.

Ya en euros, las tarifas en 2002 eran de 60,50 la habitación doble; 87 la cuádruple; y 102,50 la séxtuple. El desayuno costaba 4,50 euros por 12,50 el almuerzo y la cena. La pensión completa ascendía a 23,50 euros y la media pensión era de 15,50.

433 Aplicando el cuadro de la evolución del poder adquisitivo de la peseta durante el siglo XX que figura en la web http://www.aldeadelpinar.com/costumbres/monedas/adquipeseta.html resulta que 1 peseta de 1966 equivalía a 17,78 de 2000. Y aplicando la variación del IPC que da el Instituto Nacional de Estadística desde 2000 a mayo de 2016 resulta que la peseta de 1966 equivale a 24,59 de 2016. Convertido a euros y considerando las 75 del precio de 1966 resultan 11,08 euros.

434 Ver http://www.foropicos.net/foro/viewtopic.php?f=6&t=27309 (consultado el 30 de junio de 2016).

En la actualidad, 2016, la habitación doble ha subido hasta los 80 euros y la séxtuple a los 135 y se ofrecen también habitaciones individuales (50 €) y triples (95 €). La pensión completa es de 30 euros por persona y la media pensión, de 20. El desayuno/buffet se ofrece por seis euros por persona.

Ha habido ocasiones, sin embargo, en las que el uso del teleférico ha sido gratuito. El caso más significativo fue el 6 de diciembre de 2003. Unas 2.000 personas se beneficiaron aquel día de la decisión de no cobrar entrada para celebrar el Día de la Constitución.

La crítica a los precios muchas veces se hace sin valorar todas las circunstancias. Ya hemos comentado, por ejemplo, las grandes restricciones a que está sometida la estación superior del teleférico y la cafetería allí instalada por la falta de agua y electricidad. Incluso la carencia de teléfono fijo fuerza a operar los terminales de punto de venta (TPV) mediante la línea del teléfono móvil. También las aguas residuales, tratadas con una pequeña depuradora, trasladando los lodos y líquidos resultantes vía Espinama a una planta autorizada de tratamiento, aumentan los costes.

Si los precios del teleférico han sido objeto de críticas también su horario ha recibido las suyas, sobre todo el invernal que es de 10 a 18 horas. Los montañeros, sobre todo, consideran que la apertura es demasiado tardía para poder realizar, en los cortos días invernales, escaladas en los picos un poco alejados.

También en 2016 la extensión de este horario, 10 a 18 horas, incluso hasta el mes de julio, ha suscitado importantes críticas por no entenderse cómo a las seis de la tarde, con muchas horas de luz por delante, deja de funcionar y cómo se impide aprovechar más las primeras horas del día. Incluso se abrió una petición dirigida al presidente de Cantabria en la web change.org en tal sentido.

Tradicionalmente, el horario de verano es de 9 a 20 horas[435] que tiene el gran inconveniente de que la gente aprovecha la tarde por lo que, a la hora de bajar, se forman importantes colas que hacen que el teleférico siga funcionando muchos días hasta las once de la noche para poder evacuar a todos los que están en la estación superior. Esas horas extraordinarias que tiene que hacer el personal, durante

435 Hay que tener en cuenta que la última subida de clientes se realiza diez minutos antes del cierre.

muchos años, no les han sido retribuidas, pese a los importantes beneficios obtenidos por la instalación, que tampoco se han dedicado a la contratación de personal suplementario para la temporada alta que permita afrontar mejor tan largos horarios.

Vamos, por último, a referir un hecho ocurrido el 16 de junio de 2015. Se trata del simulacro de rescate que tuvo lugar en el teleférico. Se reprodujo la situación que, como vimos, se había producido en 1976: la cabina queda suspendida en mitad del trayecto y no es posible acceder a ella por ningún medio externo, de modo que es necesario recurrir a la trampilla situada en el suelo de la cabina y al descenso de los pasajeros mediante una cuerda perpendicular al suelo. También estaba prevista, como alternativa, la participación del helicóptero del Gobierno de Cantabria que, en una situación real, intervendría si la parada de la cabina se produce en la mitad superior del trayecto, donde el terreno es más accidentado, dificultando el descenso a través de la cuerda. Sin embargo, finalmente, se suspendió la participación del helicóptero en el simulacro.

En cualquier caso ha de tenerse en cuenta que el descenso utilizando la cuerda es el último recurso de emergencia con que cuenta el teleférico. Como explicó aquel día Antonio Marcano, el director de Fuente Dé, "*Si falla el accionamiento principal, la primera alternativa consiste en recurrir al motor auxiliar. Si se fuera la luz, tenemos un generador aparte con energía suficiente para funcionar con normalidad. Si se rompen los cables, que sería el accidente más grave -aunque afortunadamente no se producen-, se puede utilizar una jaula de socorro para llegar hasta la cabina donde estuvieran los pasajeros. Y ya en caso de que se rompiera el cable carril, la vía de evacuación sería la que hemos practicado hoy, mediante rescate vertical o en helicóptero*"[436].

Como hemos visto en nuestro recorrido por los 50 primeros años de vida del teleférico únicamente en dos ocasiones las cabinas se han detenido durante el trayecto con pasajeros dentro. En la primera, en febrero de 1976, se recurrió al rescate vertical a través de la trampilla; en la segunda, en agosto de 1997, bastó con poner en marcha el motor auxiliar para que las cabinas completaran el viaje. En ambos casos, no hubo que lamentar desgracia alguna. Como escribimos hace cinco años en la web dedicada al Concejo de Espinama, comentando el primero de los accidentes[437], "*Han pasado 35 años* [ahora, en 2016, son 40] *desde este suceso. Millones de personas han subido y bajado en el teleférico y nunca más se ha vuelto a producir incidente alguno que haya afectado a alguna persona. Las medidas de seguridad son, si cabe, cada vez mayores, y los avances técnicos contribuyen a ello. Por lo tanto, el teleférico es una buena, y segura, opción para acercarse a los Picos de Europa. Aproveche y ¡a disfrutar de la Naturaleza!*".

436 El Diario Montañés, 17/6/2015.

437 http://espinama.es/historia/accdteftede22021976.html

VII.
CONSECUENCIAS Y PROYECTOS

1.- CONSECUENCIAS

Ya José Antonio Odriozola se hizo eco de las consecuencias inmediatas que, cuando se construyó, tuvo el Teleférico:

"*Consecuencias directas de la construcción de este teleférico han sido el reacondicionamiento y asfaltado de la carretera Potes-Espinama, la construcción de un magnífico tramo desde Espinama hasta Fuente-Dé (4 Km.), la de un Parador del Turismo en este último punto, y muy especialmente la electrificación de 28 pueblos de la comarca, apoyándose en la línea eléctrica montada para llevar energía a los motores del aparato*"[438].

Téngase presente que en la década de los 1960 Liébana era una comarca completamente rural, alejada de la capital de la provincia, que vivía en una situación de subdesarrollo, sin perspectivas, lo que, como vimos, llevaba a buena parte de sus gentes a emigrar. La mejora en las comunicaciones y la llegada de la electricidad contribuyeron a mejorar esa situación y permitieron a sus vecinos disfrutar de unas primeras comodidades, comunes a la mayor parte de los españoles, desconocidas hasta entonces.

438 Odriozola Calvo, J. Antonio, op. cit., p. 221.

La creación de empleo que proporcionaron las obras, primero, y la puesta en marcha del teleférico y del parador, después, contribuyeron a mitigar algo el gran problema de emigración que afectaba a la comarca pero no impidieron, ni mucho menos, que siguiera adelante. Así, si en el censo de 1960 el municipio de Camaleño tenía 2.236 habitantes, en el de 2011 la población se había reducido en un 53,98% hasta quedar con 1.029. Es cierto que esa caída es un poco inferior a la experimentada por otros municipios de la comarca de Liébana que pueden servir de referencia de cuál hubiera sido la evolución de Camaleño de no haber contado con esas instalaciones. En el mismo periodo 1960-2011, Vega de Liébana perdió un 58,35% de su población, Cabezón de Liébana un 62,79% y Pesaguero un 65,20%.

Por lo tanto, simplificando mucho, se podría atribuir a la puesta en marcha de Fuente Dé una menor caída de población de en torno al 10%, menor disminución que, además, es achacable fundamentalmente a las décadas 1960 y 1970 pues en el censo de 1981 Camaleño había perdido un 37,30% de la población que tenía en 1960, mientras que Vega de Liébana perdía un 43,08% y Cabezón de Liébana y Pesaguero poco menos del 50% cada uno de ellos. En las décadas posteriores, la evolución ha sido más semejante.

La población femenina, en particular, encontró en las nuevas instalaciones, en especial en el Parador pero también en las cafeterías de Fuente Dé y en el refugio de Áliva, una salida laboral que les permitió contar con una alternativa para mantenerse en los pueblos.

Al tiempo, en la zona de mayor influencia de Fuente Dé, se ha incrementado considerablemente el nivel de vida, más que en otras zonas de Liébana.

Pero, también en otro sentido, la instalación del teleférico de Fuente Dé supuso para toda la comarca de Liébana, y sobre todo para los ayuntamientos de Potes y Camaleño, un gran empuje. Aunque, en contra de lo que se esperaba cuando la Diputación lo puso en marcha en 1966, la iniciativa privada no llevó a cabo la urbanización de Fuente Dé y solo un establecimiento se instaló allí, el Hotel El Rebeco, inicialmente mucho más modesto de lo que es hoy, fueron muchos los negocios que se abrieron, con el paso de los años, en la carretera que llevaba hasta Fuente Dé.

En 1978, con motivo del Año Santo Lebaniego, se cuantificó el número de establecimientos de hostelería existentes en Liébana. Eran estos[439]:

- Hoteles: 2, uno en Áliva y otro en Fuente Dé.
- Hoteles-residencias: 2 en Potes y 1 en Cosgaya.
- Hostales: 7 en Potes y 1 en Cillorigo.
- Casas de huéspedes: 1 en Potes.
- Camping: 1 en Turieno.
- Fondas: 3 en Espinama; 3 en Potes; 1 en Fuente Dé; 2 en La Hermida; y 2 en Cillorigo.
- Casas particulares: 26 en Potes; 31 en Camaleño; 20 en Vega de Liébana; 19 en Cillorigo y 10 en Pesaguero.
- Hospedería del Monasterio de Santo Toribio.
- Mesones: 2 en Vega de Liébana.

Vemos que, salvo en casas particulares y mesones, categorías en las que aparecen Vega de Liébana y Pesaguero, en dos carreteras nacionales, el resto de establecimientos están todos en los términos de Cillorigo, Potes y Camaleño, esto es, en la ruta que lleva a Fuente Dé, ruta en la que continúan incrementándose en los años siguientes. Así, en el verano de 1979 se inauguraba en Cosgaya el hostal "Posada de la Casona", con 30 camas, tras la rehabilitación llevada a cabo por el arquitecto Javier Docal y el ingeniero José Antonio Odriozola; y en enero de 1980 se daba cuenta de que en el mismo pueblo acababa de inaugurarse la fonda del "Mesón Cosgaya", remodelación del antiguo figón "Casa Bernabé", y se construía "*un hotel de dos estrellas -ampliación de "El Oso"- de gran categoría arquitectónica y con capacidad para 36 habitaciones dobles*"[440], que se inauguró el 20 de abril bajo el nombre de "Hotel Oso Pardo". Unos días antes, el 30 de marzo, es en Espinama donde se inaugura el "Hostal Residencia Remoña", con 14 habitaciones dobles con baño, además de bar y restaurante. Antes del verano, completaba el gran boom hostelero de aquel año la inauguración en Camaleño del Mesón El Caserío.

En el verano de 1983 en Luz de Liébana comentaban que "*de no mucho tiempo a esta parte, han aumentado considerablemente los establecimientos relacionados con la hostelería, lo que quiere decir que un buen número de familias tiene ahí una fuente de ingresos; se han creado pues-*

439 Luz de Liébana, junio de 1978. Los hostales vienen divididos en dos entradas, quizás por error en la categoría que se quería indicar en una de ellas. Por un lado, vienen 3 en Potes; y, por otro, 4 en Potes y 1 en Cillorigo.

440 Luz de Liébana, enero de 1980.

tos de trabajo aún cuando sean de temporada; las actividades de la construcción se han visto beneficiadas en alguna medida por quienes desean alquilar un apartamento, construir una vivienda o arreglar la propia. Las parcelas de terreno han incrementado su valor; muchos pueblos han reavivado su fisonomía y lo que antes era ruina ahora ofrece un talante bien diferente. No se puede afirmar rotundamente que el turismo es el factor definitivo de nuestro relativo desarrollo, pero sí ciertamente que es un factor más que ha contribuido al mismo. Directamente o indirectamente hay más beneficiados que perjudicados" por el turismo, que también tiene sus inconvenientes: "*Todo tiene su precio y éste a veces también hay que pagarle. Nos lamentamos de cierta carestía con relación a épocas normales; las incomodidades al haber más aglomeración de gente, lógicamente aumenta*[n]*; no siempre vemos respetados los espacios naturales, llámense ríos, praderías, puertos, con el consiguiente perjuicio para personas y animales*"[441].

Un año después se insiste en la misma línea y, para justificar las inversiones que se solicitaban en el macizo oriental de Picos y en la zona de Potes (Arabedes, Ullances, San Carlos...), se dice:

"*El impacto causado por el Teleférico de Fuente Dé en las décadas de los setenta y de los ochenta, ha sido muy superior a los cálculos más optimistas en cuanto a su repercusión en el desarrollo turístico de la Comarca*"[442].

Resultó decisivo para ese éxito el aumento del nivel de vida de los españoles que se produjo en España en las décadas de 1960 y 1970 como consecuencia de las medidas liberalizadoras y los planes de desarrollo puestos en práctica por el régimen. Ese mayor nivel de vida permitió la difusión entre los españoles de los vehículos particulares, que en unos pocos años quedan al alcance de buena parte de la población, lo que unido a la promoción que se hace del turismo, con campañas como la de "Conozca usted España", puso Fuente Dé al alcance de mucha más gente de la inicialmente prevista, sorprendiendo su éxito incluso a los propios promotores.

Carmen Gil de Arriba, estudiosa del turismo en Cantabria, ha destacado que el "*desarrollo turístico precoz y puntual de estas zonas interiores de montaña se vio principalmente motivado por la dotación en infraestructuras y equipamientos específicos, establecidos ya en torno a los años 60'. El caso más destacado en cuanto a la oferta hotelera de la que dispone es el del municipio de Camaleño, donde la expansión turística se potenció desde 1966 con la construcción del Teleférico de Fuente Dé, hoy en día gestionado por la Sociedad Regional de Promoción Turística, s.a. Cantur*"[443]. En este sentido destaca que el ayuntamiento de Camaleño tenía, ya en 1998, 11 hoteles con 471 plazas, lo que suponían, respectivamente, el 4,3 y el 3,5% de los de toda Cantabria, y que en 2007 era el segundo municipio de Cantabria en número de plazas de alojamiento hotelero en relación a su población: 45 plazas por cada cien habitantes, solo superado por el de Arnuero.

Hoy en día, la presencia del complejo de Fuente Dé sigue siendo determinante para que el ayuntamiento de Camaleño ostente una clara hegemonía en la hostelería de la comarca lebaniega, si exceptuamos, lógicamente, Potes. Así, en 2014, último año del que se disponen datos en el Instituto Cántabro de Estadística, el ayuntamiento de Camaleño tenía un total de 39 establecimientos de hostelería, más del doble que en cualquiera del resto de municipios "rurales" de Liébana ya que en Cabezón de Liébana eran 17; en Cillorigo, 14; en Pesaguero, 8; y en Vega de Liébana, 11. Buena parte de esos establecimientos hosteleros de Camaleño se concentran, además, en las localidades más próximas a Fuente Dé, como son Espinama y Cosgaya, además de en el propio Fuente Dé.

Probablemente haya que relacionar esta mayor importancia de la hostelería con el menor envejecimiento de la población del municipio respecto a los similares de Liébana. En Camaleño, la tasa de envejecimiento (población mayor de 65 años) era en 2015 del 27,98%. En cambio en Cabezón de Liébana sube al 30,39%; en Pesaguero, al 32,37%, y en Vega de Liébana llega al 35,31%. En cambio y de manera un tanto sorprendente, la tasa de juventud, que mide la población menor de quince años, en 2015 es en Camaleño del 8,83% frente al 10,29% de Cabezón o el 10,59 de Pesaguero. Sólo en Vega de Liébana, con el 6,94%, es menor.

441 Luz de Liébana, julio/agosto 1983.

442 Luz de Liébana, septiembre de 1984.

443 Gil de Arriba, Carmen "Turismo y alojamiento hotelero en Cantabria. Algunas bases de análisis para la caracterización de la actividad turística regional" en Boletín de la A.G.E., nº 48, 2008, p. 283.

En el ayuntamiento de Camaleño están radicados dos albergues; ocho apartamentos; cuatro campings; una casa de labranza; cuatro hostales; ocho hoteles; un palacio-casona; dos pensiones; once posadas; y quince viviendas rurales. La importancia de este sector hostelero es determinante de que de los 287 afiliados a la Seguridad Social del municipio 171, prácticamente un 60% del total, correspondan al sector servicios. De ellos, una treintena es personal contratado directamente por Cantur para el teleférico y sus actividades conexas (cafeterías y tiendas) y para el Hotel Áliva. El Parador, por su parte, da trabajo a entre 25 y 42 personas según la época del año.

Además de las repercusiones que tuvo para el desarrollo de la comarca, el teleférico supuso un gran avance para los montañeros. Aunque los más puristas critican el uso de medios mecánicos, lo cierto es que el teleférico les permite situarse en los 1.900 metros de altitud, a que, aproximadamente, se encuentra su estación superior, con gran rapidez, evitando largas y, con frecuencia, penosas travesías y hacerlo, además, descansados. "*Con el teleférico, el centro del Macizo, (Horcados Rojos, Cabaña Verónica, Collada Blanca), es alcanzable tras marcha relativamente moderada, habiéndose solucionado en principio la aproximación invernal, hasta el punto de permitir en esta época salidas "fin de semana" al interior de Picos*", señala Odriozola[444].

Ello se notó, de un modo especial, en los primeros años de funcionamiento del teleférico, cuando se organizan diversas expediciones de montañeros pretendiendo ser los primeros en abrir vías en algunas de las cimas de los Picos de Europa. Especialmente popular entonces fue la rivalidad por coronar el Naranjo de Bulnes en invierno por su cara oeste, popularidad en parte debida a los rescates que fue necesario realizar. Si el teleférico puso los Picos al alcance de un mayor número de montañeros, también fue importante su participación en los rescates. El Naranjo de Bulnes y el Espolón de los Franceses, sobre todo, acumularon en aquellos años varias muertes de montañeros: Arrabal (1970), Mayral y Ruiz (1972), Echano, Aguirre y Jiménez (1977)...

Con el paso del tiempo y el uso de helicópteros en los rescates, el teleférico ha perdido importancia en este aspecto pero, aún así, sigue siendo utilizado cuando es necesario, como fue el caso en 2008 de su apertura en plena madrugada para permitir la evacuación de un montañero que había roto las dos piernas.

Con todo, pese a la ventaja que para las expediciones montañeras invernales suponía el teleférico, es en este aspecto del turismo invernal en el que más fallaron las previsiones de Odriozola cuando promovió el teleférico. Como hemos visto, Fuente Dé no llegó a convertirse nunca en una estación de esquí pese a los intentos realizados, con la instalación de un telesquí incluido. Quizás, si se hubiera realizado todo lo que Odriozola preveía (telecabinas entre El Cable y Áliva y entre El Cable y el Pico de la Padiorna), la situación hubiera cambiado y la zona también se hubiera convertido en estación de esquí. Nunca lo sabremos. Hay que tener en cuenta también que las caídas de temperatura entre los años cuarenta y setenta dibujaron un mapa climático bien distinto del actual.

Lo cierto es que Fuente Dé nunca llegó a ser considerada una estación de nieve y, desde el principio, ha sido visitada fundamentalmente en verano. Las estadísticas de usuarios así lo confirman. Según los datos de que disponemos, desde 1972, los meses de verano (julio, agosto y septiembre) han concentrado más de dos tercios de los viajeros del teleférico hasta 1992. En 1993 por primera vez este porcentaje baja del 66%, con el 64,06%, no volviendo a alcanzar nunca aquel porcentaje, lo que demuestra una creciente desestacionalización aunque, en todo caso, muy limitada, ya que el año en el que menor ha sido la participación de los meses de verano en el total de viajeros ha sido en 2009 con un 52,49%. Es decir que siempre, desde su inicio, más de la mitad de los usuarios del teleférico han hecho uso de él en verano.

Por el contrario, los cuatro meses de invierno (de noviembre a febrero, ambos incluidos), nunca han llegado a suponer ni el 10% del total de usuarios. Fue en 2007, con el 9,77% cuando más se aproximaron. En todo caso, sí que han ido ganando mayor peso relativo, ya que en los primeros años apenas si alcanzaban el 5% del total. De este aumento de viajeros en invierno no son ajenos los planes de vacaciones del Inserso aparecidos con la generalización del estado del bienestar. Hay que tener en cuenta, también, que normalmente el teleférico cierra, aproximadamente un mes, una vez pasadas las fiestas navideñas para realizar su revisión anual.

444 Odriozola Calvo, J. Antonio, op. cit., p. 222.

Esta distribución estacional a lo largo del año es muy similar a la que se da entre los visitantes del Parque Nacional de Picos de Europa, en el que se enclava Fuente Dé. En él, el 67% de las visitas se reciben en el verano (julio, agosto y septiembre) y Semana Santa; el 22%, en primavera y el mes de octubre; y el 11% restante en los meses de noviembre a febrero[445].

La tesis doctoral de la que extraemos estos datos del Parque Nacional nos aporta otros interesantes datos como que de los cientos de miles de visitantes que anualmente recibe el Parque Nacional de Picos de Europa por Fuente Dé, buena parte de los cuales hace uso del teleférico, entre el 75 y el 80% es un "visitante generalista", que se concentra fundamentalmente en el verano y en Semana Santa, y que apenas si se aleja del teleférico. Como se dice en el estudio de hace poco más de diez años referente al Parque[446], "*su preparación física o el equipamiento que dispone para caminar por la montaña suelen estar muy lejos del óptimo, por lo que nunca realizan rutas de senderismo superiores a una o dos horas*", y la visita al interior del Parque es generalmente inferior a la media jornada.

Entre el 15 y el 20% de los visitantes, por el contrario, es un "visitante especialista - naturalista", que practican el senderismo, la fotografía, observación de fauna y contemplación del paisaje. Suelen acudir fuera de la temporada alta y realizan excursiones a pie de varias horas o de jornada completa, contando con suficiente preparación física y equipamiento.

Queda, finalmente, entre un 3 y un 5% de visitantes que son considerados como "especialista de alta montaña". Van al Parque a realizar una actividad deportiva, sea rutas de alta montaña, travesías a pie, escalada, espeleología, esquí de travesía o raquetas de nieve. Permanecen una jornada completa o más en el Parque, utilizando refugios o haciendo vivacs en alta montaña. "*No demandan ningún servicio que no tenga que ver con el desarrollo de su actividad deportiva, incluso a veces no ve con buenos ojos el despliegue de medios que se realizan desde el parque*".

445 Muñoz Santos, María, "Evaluación y financiación del uso público en espacios naturales protegidos. El caso de la red española de Parques Nacionales" (tesis doctoral), Madrid, 2008, p. 256.

446 Ib., p. 255.

Con estas proporciones de los distintos tipos de visitantes no es de extrañar que una de las actividades favoritas de quienes acuden al Parque Nacional de Picos de Europa sea, precisamente, la subida en el teleférico.

Recordemos que ya cuando a finales de los años 1920 se hablaba de construir la carretera entre Espinama y Áliva había quienes consideraban que suponía quitar sabor montañero a las rutas, en una postura que se sigue repitiendo con el paso de los años.

Como también se ha repetido, como hemos visto, el éxito del teleférico. Más de diecisiete millones de viajeros (ver anexo II)[447] han hecho uso de él en los cincuenta años de vida, lo que supone unos nueve millones de personas o de billetes. Ello se ha traducido en importantes beneficios económicos. Ya hemos visto los resultados obtenidos en diferentes años de diversas épocas. Recordemos, por citar unos ejemplos, los 3.116.735 pesetas de beneficio de 1970; los 115.174.329 de pesetas de 1993; los 244 millones de pesetas de 1998; o el millón y medio de euros que venía ganando anualmente en los años previos a la crisis iniciada hacia 2008, beneficios algo reducidos estos últimos años pero, en todo caso, importantes. Cantur, la empresa explotadora, ha tenido en el teleférico una fuente de ingresos segura que le ha permitido cubrir buena parte de las pérdidas generadas en otros de sus establecimientos. De hecho, durante décadas, salvo contadas excepciones, Fuente Dé era el único que producía beneficios, unos beneficios que han cubierto holgadamente las fuertes inversiones realizadas en las distintas renovaciones que se han llevado a cabo a lo largo de sus cincuenta años de vida y que hemos tenido ocasión de ver a lo largo de este trabajo.

447 Son los cuadros elaborados por Antonio Marcano, con los viajeros desde 1971. Sumando los de los años anteriores, de los que no hay datos oficiales, se superan esos 17.000.000. En el anexo III, se incluye un cuadro con datos facilitados por Cantur, con el número de billetes de los últimos años. Téngase en cuenta que, en el cómputo de viajeros, una persona que saca billete de ida y vuelta cuenta por dos.

2.- PROYECTOS DE FUTURO

Al cumplirse los cincuenta años de la instalación de teleférico y parador en Fuente Dé, tras todas las vicisitudes que hemos visto, todavía hay algunas cosas que mejorar y proyectos para hacer de Fuente Dé un lugar aún más atractivo. La principal carencia se refiere a los aparcamientos del teleférico. El que se habilitó en la parte inferior de la carretera, ocupando parte de la dehesa de Espinama, se queda pequeño en los días de gran afluencia, como son los de Semana Santa y los del verano (agosto, sobre todo), provocando que los coches aparquen en una de las orillas de la carretera, ocupando el arcén y parte de un carril. Los coches así aparcados se extienden en ocasiones un par de kilómetros, con el riesgo que conlleva el hecho de que sus ocupantes tengan que ir y volver andando por la carretera, compartiéndola con los vehículos que suben y bajan. Para tratar de solucionar la situación se ha estudiado la posibilidad de ampliar el aparcamiento existente con una planta superior, aprovechando el hecho de que se encuentra a un nivel inferior a la carretera. Sin embargo, por el Gobierno de Cantabria se ha desestimado esta propuesta por considerar que ello obligaría a cobrar por aparcar, lo que estiman que no es conveniente, aparte del fuerte impacto ambiental.

Lo que sí se prevé realizar y, en breve plazo (quizás para el otoño de este mismo año 2016), es habilitar un aparcamiento especial para autobuses que se llevaría a efecto en la zona de pradera situada entre la plaza de Fuente Dé y el tramo final de la carretera, por encima de la estación inferior, en dos fincas propiedad de Cantur. El aparcamiento así habilitado tendrá una capacidad para treinta autobuses y algunas plazas más para turismos.

Otras actuaciones de las que se ha hablado tienen que ver con la necesidad de ofrecer distracciones a los usuarios del teleférico mientras esperan que les llegue su turno de acceder a las cabinas. La instalación de un parque infantil es una de las posibilidades barajadas. También se podría acondicionar una zona de interpretación de los Picos o del Parque Nacional, sin llegar al nivel del Centro de Sotama, o, incluso, de la minería que se explotó por la zona. Ello ayudaría a divulgar conocimientos al tiempo que se entretiene a los visitantes.

Los proyectos más novedosos, sin embargo, afectan a los aledaños de la estación superior del teleférico, al Balcón del Cable en concreto, y al Hotel Áliva.

El alcalde de Camaleño, Óscar Casares, es el principal promotor de que el Balcón del Cable sea objeto de rehabilitación. Como ya hemos visto, ha experimentado varias a lo largo de su historia, desde aquel primer mirador de madera de principios del siglo XX. Casares propone que se realice un concurso de ideas para dar una nueva imagen, todavía más atractiva que la actual, a este privilegiado lugar desde el que se divisa un vasto panorama. Piensa el alcalde en soluciones que posibiliten un mayor vuelo del mirador sobre el vacío y que, incluso, lo hagan a dos niveles como está, por ejemplo, el mirador de la cima del Alpspitze, en los Alpes alemanes.

También aquí se podría crear un "área del Cable", con una interpretación del paisaje que se divisa y de la historia de la instalación.

En cuanto al Hotel Áliva, lo que se propone no afecta tanto a las instalaciones que, aunque requieren algunas labores de mantenimiento y mejora, en lo esencial son correctas, sino a que se extienda su periodo de apertura. Desde que se inauguró, en 1930, como hemos tenido oportunidad de ver, el entonces Refugio de Áliva, ha abierto siempre desde junio a octubre. En aquellos primeros años, en los que se gestionaba mediante arrendamiento, existía la posibilidad de que se abriera en otros periodos para grupos, contactando previamente con el administrador. Sin embargo, desde que su gestión pasó a Cantur esta posibilidad desapareció y el periodo de apertura es el señalado.

Pues bien. La gran novedad en los próximos años puede ser la apertura en otros periodos. Al parecer, se pretende que abra desde el mes de febrero los fines de semana. Las dificultades de acceso que en época invernal puede causar la nieve se salvarían haciendo uso desde donde fuera necesario de unos vehículos de tipo "tractor oruga" ("hagglunds"), que circulando sobre la nieve por la pista que sube desde Espinama llevarían a los usuarios hasta el Hotel, convirtiendo el viaje mismo en un atractivo más.

Se puede dar, así, la circunstancia de que desaparezca el motivo que llevó a Odriozola a pensar en la instalación del teleférico. Recordemos que él pensaba en el teleférico, sobre todo, como medio para posibilitar la práctica del esquí y del montañismo en periodo invernal, cuando las nieves caídas imposibilitaban acceder en vehículo a las zonas altas. Con los tractores oruga la presencia de nieve no sería obstáculo para circular sobre ella. Sin embargo, no parece previsible que ello reste viajeros al teleférico ya que, por una parte, como hemos visto a lo largo de este trabajo, el funcionamiento principal del teleférico ha sido siempre en verano y, por otra, parece que los tractores oruga tendrían un tipo de usuario diferente al que utiliza el teleférico en invierno.

En todo caso, deben medirse bien los proyectos a ejecutar para conseguir lo que pretendía José Antonio Odriozola: "«*no meter» la civilización en los Picos*". Si se logra, Fuente Dé y Áliva seguirán siendo un lugar atractivo y recibiendo los cientos de miles de visitantes que reciben cada año.

ANEXO I

CONSIDERACIONES PARA LA INSTALACIÓN DE UN TELEFÉRICO EN FUENTE-DÉ, POR JOSÉ ANTONIO ODRIOZOLA. LIÉBANA. ENERO 1962

CONSIDERACIONES PREVIAS PARA LA INSTALACION DE UN TELEFERICO ENTRE FUENTE-DE Y EL MIRADOR DEL CABLE

0. OBJETO DEL ESTUDIO

Existe la pretensión de incrementar el turismo en Liébana, que actualmente afluye relativamente en escasa cantidad, y prácticamente sólo en los meses de verano.

Aunque en esta época la población flotante aumenta de modo apreciable, si de su cifra global se descuentan los lebaniegos que tienen fijada su residencia fuera de la región, y que retornan a pasar el verano con sus familiares (por lo que en buena lógica no podemos considerarlos como turistas), se demuestra la afirmación, arriba apuntada, de que son muy pocos los turistas que nos visitan, y que su número está en evidente desproporción con el que cabe esperar de las bellezas que de todo orden encierra Liébana.

En las siguientes páginas se recogen y analizan algunas ideas conducentes a tratar de canalizar una corriente turística hacia la región lebaniega. A estas ideas, desde antiguo en el ánimo de todos, trataremos aquí solamente dar forma práctica, dejando para los organismos competentes y los especialistas en la materia, la tarea de los estudios económicos y de las realizaciones definitivas.

I. CONSIDERACIONES GENERALES

Las condiciones fundamentales para tener éxito en el logro de la canalización de una corriente turística hacia una zona determinada, son, como es bien sabido las que se derivan de disponer en ella de los convenientes:

1. Accesos y comunicaciones
2. Alojamientos
3. Propaganda bien organizada
4. Lugares de interés

Pasemos a comentar cada uno de éstos apartados:

1. Accesos y comunicaciones

El único acceso a Liébana en buenas condiciones es la carretera de Unquera a Potes, cuya conservación y trazado, dadas sus especiales características, honra a la Jefatura de O.P.

De todos es conocido también el muy aceptable estado del tramo Unquera-Santander, y, con las obras en curso, será en breve modelo en su género el recorrido Oviedo-Unquera.

Es decir, que hasta la fecha Liébana estaba "solo" cerca de Santander: dentro de escasos meses lo est[a]rá también de Asturias.

Los otros accesos (San Glorio y Piedras Luengas), por su trazado y piso, no pueden figurar en ninguna guía turística, pues el exceso de nieve y la falta de asfalto los hacen intransitables con harta frecuencia.

En cuánto a los ramales que derivan de estos ramales principales, y que conducen a diversos poblados lebaniegos, no es preciso comentarlo: en viajes hasta Pembes, Pido, Viñón, etc, se recorren kilómetros y kilómetros en los que el firme descarnado y los baches semirellenos de tierra son la pesadilla del automovilista. Quizá podamos exceptuar de este juicio la carretera a Sto. Toribio.

Y pese a contar en la región con un establecimiento de la Dirección General del Turismo, -Refugio de Aliva-, la carretera a este punto, -estudiada hace años-, no se ha iniciado aún.

A La Real Compañía Asturiana de Minas hemos de agradecer el

acondicionamiento del primitivo camino carretero y su conversión en pista apta automóviles, pero que no todos son capaces de remontar.

Otra carretera de gran interés turístico, también estudiada y también paralizada en su último tramo, es la de Potes a Sta. Marina de Valdeón.

De todo ello se deduce que a Potes se puede llegar en todo tiempo por una sóla buena carretera. Y dentro de Liébana no hay ni una que podamos calificar de regular a secas.

Por tanto, el panorama actual de las comunicaciones en Liébana es desolador, y se impone una labor conjunta, para, al menos, poner en condiciones las carreteras existentes.

2. Alojamientos

Los existentes, la mayoría adecuados, resultan en conjunto insuficientes para absorber un incremento apreciable de las cifras actuales de turistas. Si agregamos a ésto el hecho de que casi todos estos alojamientos están concentrados en Potes, llegamos aquí también a la poco favorable conclusión de que Liébana no está en este campo a la altura que merece.

Hoy día están fuera de toda duda la utilidad y rentabilidad de los "CAMPINGS", y escenarios naturales para instalar docenas de ellos si que hay en la región. Este sistema de alojamiento, actualmente muy en boga, puede prepararse con gastos iniciales mínimos, perfectamente soportables, bien por los Ayuntamientos o Juntas Vecinales, bien por la iniciativa privada. Al menos dos campings tendrían éxito inmediato en Liébana: uno en Potes y otro en Fuente-Dé.

Y no es de desdeñar el hecho de que, dada la extraordinaria difusión que hoy tiene el camping, los propios usuarios pueden convertirse en propagandistas de alcance insospechado.

3. Propaganda bien organizada

Muy poco, por no decir nada, se ha hecho en este sentido, aparte de la labor aislada y casi siempre dentro del terreno de lo particular, de unos pocos lebaniegos. Mención especial merecen sin embargo los trabajos desinteresados, documentadísimos y nunca bastante agradecidos, del Marqués de Sta. María del Villar, a quien Liébana debe un homenaje.

Es indudable que regiones peor dotadas que la nuestra desde el punto de vista turístico, han sacado mejor partido de sus posibilidades, gracias a una propaganda inteligente.

Se impone, con el asesoramiento y la colaboración de la D.G. del Turismo, la edición de carteles murales, folletos ilustrados, etc, y distribuirlos gratuita, abundante y racionalmente.

El procedimiento no es caro: cuesta mucho dinero, -que no es lo mismo-, porque a la larga resulta rentable.

No deben olvidarse tampoco ni la prensa ni la radio, cuyo poder difusor no vamos a descubrir aquí.

4. Lugares de interés

La realidad demuestra que, turísticamente hablando, fuera de nuestra Provincia, Liébana es conocida principalmente gracias a Los Picos de Europa.

Sin embargo, las obras actualmente en curso de ejecución, son garantía de que en breve, el primitivo y vetusto caserón de Sto. Toribio, se habrá convertido en marco adecuado para albergar al Lignum Crucis, así como también en inigualable meta de peregrinaciones. El nuevo Santuario podrá mostrarse al mundo, no ya sin sonrojo como hasta la fecha, sino con legítimo orgullo.

No hace mucho se terminó el ramal de carretera que permite llegar en automóvil a Sta. María de Lebeña y a su antiquísima y original iglesia, Monumento Nacional.

También contamos en Liébana con la joya ignorada y en peligro de ruina inminente, que es la iglesia de Piasca.

No debe, pues, desdeñarse el interesantísimo ciclo religioso-histórico-turístico que en breve tiempo puede recorrerse en Liébana: Lebeña-Sto. Toribio-Piasca, para completar el cuál es preciso acondicionar el acceso a Piasca y hacer algo positivo e inmediato para contener el inminente desmoronamiento de la iglesia.

De producirse éste, aquél viejo y popular dicho "de la pared de Piasca", se nos podrá aplicar sin apelación a todos los lebaniegos.

En el momento oportuno puede y debe ser editado un pequeño folleto con 10 o 12 buenas fotografías, y un conciso y documentado texto acerca de estos tres monumentos. Las fotografías no son difíciles de

obtener, y plumas capacitadas y eruditas hay en Liébana para las que no sería problema redactar el citado texto, relativo a las características e historia de estos tres templos.

El folleto puede constar de una sóla hoja, convenientemente plegada, análoga a las que con profusión edita la D.G.T. para otras regiones españolas.

Cómo arriba se apuntó, quizá el más fuerte contingente de forasteros que llega a Liébana, lo constituye el que viene a visitar los Picos, pese a las dificultades de todo orden que encuentra para su acceso.

Para acercarse a los Picos pueden utilizarse las siguientes carreteras:

a) Por Cabrales hasta Puente Poncebos (hasta 300 m. de altitud).
b) Por Portilla de la Reina y Pandetrave a Sta. Marina de Valdeón (1.158 metros).
c) Por Covadonga a los Lagos (1.108 m. el de La Ercina).
d) Por Potes a Espinama y Aliva (1.920 m. en la Horcadina de Covarrobres), o a Fuente-Dé (1.060 m.).

Es decir, que en coche puede llegarse como máximo a las altitudes citadas. Observemos que las localidades que se encuentran aproximadamente a altura equivalente son:

Por un lado, Potes y Puente Poncebos (aprox. 300 m).

Por otro, los Lagos de Covadonga, Sta. Marina de Valdeón y Fuente-Dé, todo ello sensiblemente a 1.100.

Lo que quiere decir que los tres terminales de carreteras o pistas que se acercan a los Picos, mueren a la misma altura, 1.100 m.

Existe, sin embargo, una cuarta posibilidad de acercamiento, si no por carretera, al menos por pista acondicionada sobre el viejo camino carretero. Nos referimos al recorrido Espinama-Aliva por Las Portillas, que permite llegar hasta los 1.920 metros de altitud de la Horcadina de Covarrobres. En esta ruta los 1.100 metros de altitud corresponden sensiblemente a los invernales de Igüedri más próximos a Espinama.

Como arriba se indica, no se trata de una carretera propiamente dicha (aunque los estudios están terminados hace años), sino de una pista sin afirmar que la Real Compañía Asturiana de Minas preparó, ensanchando el antiguo camino, para facilitar la explotación de sus yacimientos de Aliva. Posteriormente, la Dirección General del Turismo prolongó hasta el Refugio primero, y hasta la Horcadina después,

la citada pista, por la que ya se puede llegar hoy día hasta el Balcón o Mirador del Cable.

Por todo ello puede afirmarse que Liébana es la puerta de los Picos de Europa, puesto que por Liébana puede llegarse a ellos en coche, a alturas muy superiores (800 metros más), que las que alcanzan las restantes carreteras.

II.- TELEFERICO DE FUENTE-DE

En páginas anteriores hemos expuesto la deficiencia de las comunicaciones en Liébana, y pese a ello, los Picos siguen siendo foco de atracción de forasteros: es lógico pensar que si aquéllas se mejorasen, la afluencia de éstos aumentaría, ensanchándose el círculo de visitantes, reducido hoy día casi exclusivamente al de montañeros y cazadores.

Por otra parte, hemos visto que Liébana es la puerta de Los Picos: esta situación de privilegio puede aún explotarse al máximo con una ordenación racional de las posibilidades que encierra el binomio Fuente-Dé-Aliva, o mejor aún, el conjunto Fuente-Dé-Lloroza-Aliva, que puede y debe convertirse en estación turística de primer orden, utilizable no sólo en verano, sino también en invierno para deportes de nieve, y con garantías de poder resistir ventajosamente la comparación con centros análogos que funcionan actualmente, no sólo en España, sino también en el Extranjero, y en orografías no tan magníficamente dotadas como ésta que nos ocupa.

El primer paso, y el fundamental para lograr la ordenación a que arriba aludimos, lo constituye la instalación de un TELEFERICO entre la pradería de Fuente-Dé y el Balcón del Cable, aproximadamente entre las cotas 1.050 y 1.850.

El que la idea es realizable lo prueba el hecho de que ya en las primeras décadas del siglo existió entre esos mismos puntos un sistema análogo, pero destinado solamente a bajar el mineral de blenda extraido de las zonas del Hoyo de Lloroza y adyacentes.

Precisamente el Mirador o Balcón del Cable debe su nombre a ese primitivo “cable” por el que se bajaba el mineral.

Pasemos a comentar por separado los apartados siguientes:

1. Emplazamiento y accesos
2. Teleférico en sí
3. Instalaciones complementarias
4. Proximidad de Aliva.

1. Emplazamiento y accesos

Se incluye, en el Gráfico nº 1, una fotocopia del Plano de J.M. Boada, correspondiente a la zona Espinama-Aliva-Fuente-Dé.

Hemos elegido este plano por ser de escala más adecuada para la reproducción fotográfica que el del Instituto Geográfico y Catastral (escalas respectivas 1/22.000 y 1/50.000), y porque al carecer de curvas de nivel, es más claro, aunque menos preciso que el segundo. En cambio, para todo este trabajo hemos preferido adoptar las altitudes oficiales del plano del Instituto Geográfico.

En el citado Gráfico nº 1 se indica, sin entrar en detalles, el posible emplazamiento de las instalaciones.

Fuente-Dé (apócope de Fuente del Deva, lugar del nacimiento de río), dista 3,3 Km. de la carretera de Espinama a Pido, es decir, de la carretera oficialmente designada como “de Potes a Sta. Marina de Valdeón”. Hoy día se puede llegar a Fuente-Dé en Jeep, utilizando el camino carretero, cuya conversión en pista apta para automóviles puede hacerse con unos cuantos barrenos y unos camiones de grava. Esta vía no presenta ni las curvas ni los repechos de la de Aliva, ya que en los 3,3 Km. antes indicados, el desnivel es de unos 120 metros (casi 4 veces menos que los 430 mts de desnivel entre Espinama y Las Portillas, separadas por distancia análoga, 3,7 kms).

Es de advertir que la carretera en proyecto Espinama-Aliva, para evitar precisamente las fuertes pendientes que acabamos de citar, se ve obligada a dar un rodeo hasta Fuente-Dé precisamente. El trazado de esta carretera está muy bien estudiado, ya que entre otras circunstancias favorables (la de unir Fuente-Dé con Aliva es una de ellas), transcurre por laderas orientadas al sur (margen izquierda del Deva y derecha del Nevandi), al revés que los viejos caminos, sombríos y húmedos, y más expuestos por tanto a la formación y permanencia de hielo sobre el piso.

De todo ello se desprende que, aunque no se abriese nueva carretera, Fuente-Dé es hoy accesible prácticamente durante todo el año, salvo en los contados días en que la nieve bloquee las pistas. (Recordemos que la altitud máxima de éstas sería la de 1.050 metros). Por lo tanto ni el acopio de materiales para la estación inferior del teleférico, ni el acceso a ésta presentarían problemas. Tampoco los habría para el transporte a la estación superior, ya que el Mirador del Cable es también accesible en jeep durante varios meses del año, dando el rodeo por Aliva.

Como ya se indicó, ha sido estudiado (como parte de la carretera Potes-Sta. Marina de Valdeón), el tramo Espinama-Valdeón, según nuestras referencias por Somo, a enlazar al Km. 7,5 de la de Portilla de la Reina a Arenas de Cabrales (cruzando el Valle de Valdeón), poco antes del Puerto de Pandetrave. Ninguna de estas dos carreteras ha sido terminada, pero el día en que lo sean, la posición estratégica de Fuente-Dé, turísticamente hablando, permitirá posibilidades no soñadas hoy día.

Incluimos una perspectiva esquemática (ver Gráfico nº 4) del conjunto del anfiteatro de Fuente-Dé, en el que puede apreciarse su privilegiada situación, en relación con el Macizo Central de los Picos de Europa, así como las grandes ventajas de que gozaría la estación terminal superior del teleférico, como punto de partida para recorridos por los Picos, ya que desde allí puede llegarse con relativa facilidad a los Refugios de Aliva, Collado Jermoso y Cabaña Verónica, e incluso al de la Vega de Urriello, al pié del Naranjo de Bulnes. Este último Pico está más cerca del Mirador del Cable que de Puente Poncebos, con la ventaja para el Cable de que desde aquí sólo hay que salvar un desnivel (subiendo) de unos 500 metros para llegar a Vega Urriello, mientras que desde Poncebos hay que ascender 1.700 metros: la diferencia es notoria, y se acrecienta si se tiene en cuenta que las distancias a recorrer son casi iguales en ambos casos -8 kms- (ligeramente más corta desde el Cable).

En otros dos gráficos (números 2 y 3) se representan los perfiles de los itinerarios desde Espinama a la Horcadina de Covarrobres. En el nº 3 se detallan distancias y diferencias de nivel.

2. Teleférico en sí

Centenares de teleféricos funcionan en el mundo desde hace decenios, por lo que la construcción de un aparato de este tipo está respaldada por una gran experiencia y una técnica muy decantada. Su instalación no equivale a correr alguna aventura.

Por todo ello no entramos en detalles, que quedan al mejor criterio de los especialistas en la materia. Opinamos, no obstante, que se ha de procurar que sus instalaciones y cables sean lo menos visible que se pueda, al objeto de no alterar el paisaje. El teleférico debe retirarse lo más posible a uno de los lados del anfiteatro, hacia Valdecoro. Debe, valga la frase, "esconderse" en un rincón de Fuente-Dé. La vista desde las cabinas durante el viaje no perdería por ello, y por otra parte, el panorama puede contemplarse, una vez arriba, desde el Balcón del Cable.

Deben eludirse los entramados metálicos, que si bien son económicos y presentan la ventaja de poder ser prefabricados, y de fácil transporte y montaje, no dejan de ser difíciles de armonizar en un escenario natural.

A nuestro juicio, estaciones terminales de hormigón, allí fáciles de cimentar, y preferiblemente recubiertas de piedra que oculte el cemento, encajarían bien en aquel paisaje.

En el mismo orden de cosas, es decir, desde el punto de vista de "no meter" la civilización en los Picos, con construcciones demasiado visibles desde las cimas, la estación terminal superior puede ubicarse al este del Balcón del Cable, y por debajo del nivel de éste.

Un detalle importantísimo es el de la energía necesaria para mover el sistema. No habrá dificultades técnicas para llevar una línea eléctrica a Fuente-Dé, pero es imprescindible preveer con suficiente antelación la forma de alimentarla.

Y precisamente ahora -principios de 1962-, es cuando debe abordarse este tema, puesto que si es cierto que una nueva distribuidora va a hacerse cargo del suministro de fluido eléctrico a los valles lebaniegos, y si piensa desterrarse el arcaico sistema de dar tensión sólo por la noche, al objeto de permitir el nacimiento y desarrollo de pequeñas industrias o regadíos, es indudable que las líneas eléctricas actuales son insuficientes para estas funciones, y habrá que instalar líneas de

más capacidad. Se impone por tanto una inmediata coordinación de estudios para que la nueva línea eléctrica que se prevea para Valdebaró sea de las características necesarias para permitir el transporte, no sólo de la energía que se ha previsto vaya a consumir el valle citado, sino también la necesaria para el funcionamiento del teleférico y dependencias.

Si este detalle no se tiene en cuenta ahora, será preciso más tarde montar una línea directa Ojedo-Fuente-Dé, exclusivamente para uso del teleférico, con lo que los costos prácticamente se duplicarían.

3. Instalaciones complementarias

El teleférico exige un hotel o parador en las inmediaciones, e indudablemente Fuente-Dé reúne todas las condiciones exigibles para ello. Agua abundante, acceso fácil, orientación al sur, terreno resguardado por el anfiteatro rocoso, etc.

Un edificio de piedra, de estilo montañés, con capacidad para unas 40 camas y con un comedor proporcionalmente mucho más amplio, parece ser lo más indicado. La experiencia indicaría si posteriormente procedería o no (es de suponer que sí), la instalación de piscina (atención a la temperatura del agua), campo de golf, boleras, pistas de tenis, etc, todo lo cual no exigiría grandes desembolsos.

Un "camping" en Fuente-Dé o en la vecina Vega de Naranco tendría muchos adeptos actualmente. Una vez construido el teleférico, su éxito estaría asegurado.

Al menos en verano, la explotación de la estación terminal superior del teleférico como terraza, podría tener éxito.

Para el caso, muy poco probable, de alguna interrupción imprevista en el servicio del teleférico, deben acondicionarse en algunos puntos los pasos del actual sendero que por la Canal de la Jenduda y Sobre-el-Agua, permite descender desde las proximidades del Balcón del Cable a Fuente-Dé, señalizando convenientemente el itinerario e instalando pretiles en puntos adecuados.

Finalmente, en Fuente-Dé hay unas instalaciones mineras semiabandonadas (o al menos paradas), con lavaderos, casetones, escombreras, etc, pertenecientes a la Real Compañía Asturiana. Si no piensa reanudarse la explotación, estas instalaciones deben demolerse o desmontarse, y en cualquier caso, unas fajas de arbolado, convenientemente dispuestas, pueden ocultarlas. Esta solución no lesionaría los derechos de la compañía citada, y la repoblación forestal que ello supone sería siempre interesante.

Aunque indudablemente sería más económico plantar árboles de rápido crecimiento (pino, abeto, etc,), preferible será hacer un esfuerzo y adoptar especies arbóreas locales (hayedos, robledales, castañares, nogales). La estética y el sabor local saldrían ganando con ello. No pretendamos hacer de Fuente-Dé un rincón suizo o canadiense, cuando podemos conseguir allí nada más y nada menos que un modelo de tipismo montañés, geográfica y arquitectónicamente hablando.

4. Proximidad de Aliva

A primera vista puede parecer poco adecuada la idea de un Parador u hotel en Fuente-Dé, que en línea recta y sobre el plano quedaría muy próximo al Refugio de Aliva (3 kms).

La realidad puede demostrar que el Parador y el teleférico de Fuente-Dé han de revalorizar el Refugio de Aliva, hoy cerrado (como desde su fundación), la mayor parte del año, ya que sólo se utiliza en los meses veraniegos con regularidad.

Esta revalorización se basaría en el hecho de que el turista situado cómodamente en el Cable, gracias al teleférico, iría desde allí con más facilidad a Aliva que desde Espinama, incluso en invierno. La actual expresión de "subir a Aliva", casi podría sustituirse por la de "bajar a Aliva". Por si esto fuera poco, el montaje del teleférico traería consigo la instalación en breve plazo de telesquís en Aliva y Lloroza, cuestión ésta de la que ya se viene hablando hace tiempo. Ni que decir tiene que el teleférico y los telesquís convertirían aquello en una estación invernal de categoría, que permitiría mantener abierto todo el año el Refugio de Aliva, o al menos unos meses más que actualmente.

Tampoco puede perderse de vista la diferente climatología de Aliva por un lado, y de Fuente-Dé (y el valle en general), por otro. La palabra puede parecer un poco fuerte, pero el hecho real es que, debido a la configuración y a la orientación de los dos Macizos Central y Oriental, la niebla "entra" en Aliva con desesperante frecuencia, y

despuebla el Refugio, en tanto que "abajo" (en Fuente-Dé y resto del Valle), luce un sol espléndido.

El cliente de Aliva se va de la región, y no vuelve, al menos hasta el año siguiente: en cambio, si dispusiera de otro Parador en Fuente-Dé, el éxodo apuntado sería sólo parcial, hasta que mejorase el tiempo "arriba" (Aliva).

Además, a causa de la dureza de las pendientes y del estado del piso de la pista hasta Aliva, hay mucho público que da media vuelta desde Espinama. Este retorno, que supone la pérdida de muchos clientes en potencia al año, podría evitarse con el Parador en Fuente-Dé, ya que hasta allí la pista es mucho más suave; estas personas, bien permanecerían en Fuente-Dé, bien seguirían viaje a Aliva en el teleférico, puesto que todo se reduciría a organizar regularmente el servicio de jeep Aliva-Cable que actualmente, y de manera esporádica, hace el vehículo al servicio del Refugio.

Es decir, que los dos refugios o paradores tan próximos, Aliva y Fuente-Dé, se complementarían en vez de hacerse la competencia.

Volviendo a la diferencia climatológica a que antes aludíamos, no debe perderse de vista que los casi 1.000 metros de desnivel entre Fuente-Dé por un lado y Lloroza y Aliva por otro, se traducen en que en el primero de estos lugares no ha caído aún un sólo copo, cuando ya hay una buena capa de nieve en los otros dos. Es decir, que el teleférico nos situaría en las pistas de esquí y en las rutas de los Picos sin esfuerzo, incluso cuando la nieve y el hielo cierren el paso a Aliva por Las Portillas.

III.- POSIBILIDADES PARA EL FUTURO

Aunque algunas de estas posibilidades se han citado en las páginas precedentes, resumiremos aquí las principales.

En una primera fase, supongamos acondicionada la pista Espinama-Fuente-Dé, e instalado el teleférico entre este punto y el Mirador del Cable. Con ello quedaría asegurado en todo tiempo el acceso al Hoyo de Lloroza, antesala de los Picos de Europa (ver Gráfico nº 4),

a 1.850 metros de altura, es decir, a casi más de 200 por encima del Refugio de Aliva.

En una segunda fase, un camping o parador o ambas cosas en Fuente-Dé, a 1.050 m. de altura, y un pequeño edificio de una planta en la estación terminal superior del teleférico (en el que en caso necesario pudiesen servirse comidas), aparte de ser centro ideal, bien de descanso, bien de punto base para recorridos por los Picos, permitiría la práctica del esquí, desde una base -Fuente-Dé-, en unas zonas -Lloroza y Aliva-, hoy accesibles en invierno para una muy escasa minoría, a causa del largo recorrido a pié desde Espinama. Destaquemos la fuerte diferencia de cota, salvada por el teleférico, que hace que Fuente-Dé esté sin nieve (o con muy poca), cuando en Lloroza hayan caído ya fuertes nevadas, que crearon buenas pistas, pero que cerraron el paso al Refugio de Aliva por Las Portillas.

En una tercera fase, se estudiarían instalaciones de telesquís o telesillas en Aliva; el proyecto más ambicioso sería el del enlace Mirador del Cable-Horcadina-Refugio de Aliva, que admite múltiples variantes.

Con todo ello, el conjunto Fuente-Dé-Lloroza-Áliva quedaría convertido en un centro de atracción de forasteros de primer orden, no sólo desde el punto de vista turístico o montañero, sino también del de estación para deporte de nieve, de inigualables características, e ilimitadas posibilidades, ya que no debe olvidarse que las condiciones naturales son óptimas, puesto que apenas 140 kms, separan el Sardinero de Fuente-Dé, con 1.000 metros de desnivel entre ambos puntos: el teleférico salvaría otros 1.000 en contados minutos, lo que quiere decir que en poco más de tres horas, y sin el menor esfuerzo, sería posible en Santander pasar de la playa de moda a las nieves perpetuas.

Y ya, en una cuarta fase, la terminación de las carreteras Potes-Santa Marina de Valdeón (falta Pido-Valdeón), Espinama-Aliva-Tielve-Cabrales, así como la Puente Poncebos-Valdeón, constituiría una culminación que desgraciadamente entra casi en la categoría de sueño irrealizable.

En relación con este problema de las comunicaciones, sería de excepcional interés para Liébana la adjudicación o adquisición de una máquina quita-nieves, que permitiese mantener abiertos el máximo posible las carreteras de la región, Piedras-Luengas, San Glorio, Fuen-

te-Dé, etc, ya que están fuera de toda duda las repercusiones que ello tendría para la vida económica de la región.

Finalmente, y en otro orden de cosas, de todos son conocidas las reservas cinegéticas de Liébana, cuya variedad de fauna no encuentra rival en toda España. Complemento indispensable sería el ofrecer al futuro visitante la posibilidad de practicar la pesca deportiva. Debe solicitarse, del Servicio de Pesca Fluvial y Caza, una repoblación racional de los ríos y arroyos lebaniegos, con las especies y en la forma que dictaminen los técnicos del Organismo citado. Aprovechemos al menos las únicas ventajas -limpidez y pureza de los cursos de agua-, que ahora supone la falta de industrialización de Liébana.

Si no estamos mal informados, la piscifactoría más próxima a Potes es la de Infiesto, a 134 kms de distancia de Fuente-Dé, circunstancia ésta que en escasas horas permitiría completar la repoblación piscícola de la cuenca del Deva, del que prácticamente son afluentes todos los cursos de agua lebaniegos.

No deja de ser triste para nosotros, que este río salmonero, conocido como tal dentro y fuera de España, empiece a serlo precisamente en cuanto abandona Liébana.

Salvo la mejor opinión de los expertos en la materia, la repoblación podría hacerse con truchas, ya que la experiencia demuestra que los estrangulamientos del cauce en algunos puntos del Desfiladero de La Hermida, no permiten la subida, en cifras apreciables, del salmón a Liébana, si no es a base de costosas y poco duraderas limpiezas del cauce en los puntos citados.

Repoblando los ríos, repetimos, se complementaría y completaría la labor iniciada hace años en las reservas de caza.

IV.- RESUMEN GENERAL

Hemos esbozado un programa ambicioso, que exige la inversión de fuertes capitales para su desarrollo completo, pero que tiene, sin embargo, la ventaja de poder acometerse por etapas y sin interferencias entre sus diversos capítulos, que resumimos brevemente a continuación:

1º.- Estudio de las posibilidades del circuito turístico-religioso-arqueológico de Lebeña – Santo Toribio – Piasca, así como de la forma de restaurar esta última iglesia. Citamos este tema en primer lugar porque mañana puede ser demasiado tarde, ya que un derrumbamiento -inminente-, no tendría remedio.

2º.- Acondicionamiento del camino a Fuente-Dé.

Secillísimo de realizar, de costo insignificante y que sería el primer paso para el capítulo siguiente, o sea:

3º.- Instalación de un teleférico entre Fuente-Dé y el Cable.

Es la base fundamental en la que se apoyaría toda la ordenación turística de Liébana, y que convertiría a esta zona en estación invernal de rango internacional.

4º.- Construcción de un Parador en Fuente-Dé.

Este Parador y sus dependencias serían la consecuencia lógica del Teleférico. A complementar con Campings en otros puntos (por ej. en Potes y Fuente-Dé).

5º.- Montaje de Telesquís en Aliva y Lloroza

También serían consecuencia, y además complemento, del Teleférico, ya que los casi 1.000 metros de desnivel entre Fuente-Dé y Lloroza, salvados por el teleférico, haría que las pistas de esquí, a 2.000 metros, quedasen siempre fácilmente accesibles desde Fuente-Dé. (Es indudable que los capítulos 2 al 5 contribuirán a revalorizar el Refugio de Aliva, de la D.G.T.)

6º.- Líneas de energía eléctrica

Nos referimos a las necesarias para la alimentación de los motores del teleférico y telesquís, y que deben estudiarse con la debida antelación, y coordinándolas con las que se prevean para pasar del actual sistema imperante en Liébana (orientado casi exclusivamente hacia el alumbrado), al futuro, que permita instalar pequeñas industrias y regadíos.

7º.- Repoblaciones fluviales.

Ríos abundantes en pesca, aparte de su interés turístico, reportan ventajas innegables a los ribereños. Las repoblaciones de este tipo serían de éxito seguro en Liébana, por las favorables condiciones -pureza y limpidez-, de sus cursos de agua; el costo de la operación no creemos que fuese elevado, por lo que podría efectuarse en cualquier momento.

7º [sic].- Máquina quita-nieves.

La adquisición o adjudicación de una máquina quita-nieves, permanentemente adscrita a la región lebaniega, sería de capital interés desde cualquier ángulo que se mirase: resulta obvio hablar de sus ventajas.

9º.- Mejora de las comunicaciones.

Comprende el asfaltado de las carreteras existentes y la terminación de las proyectadas. Por los gastos que estas obras originan, la tarea escapa a las posibilidades regionales, pero no por ello debe dejar de insistirse una y otra vez ante los organismos competentes.

A este respecto, es muy de tener en cuenta que el esfuerzo ha de ser conjunto, siendo conveniente en intercambio de ideas con los Consejos de las regiones limítrofes, interesadas también en las obras de carreteras comunes.

V.- ANEXO GRAFICO

Como aclaración a algunos de los conceptos que se han expuesto, y en particular de los relativos a la instalación del Teleférico en Fuente-Dé, se incluyen en las páginas siguientes cuatro gráficos:

GRAFICO 1.- Fotocopia de un fragmento del Plano de J.M. Boada, en el que se aprecia claramente el circuito Espinama-Fuente-Dé-Lloroza-Horcadina de Covarrobres-Refugio de Aliva-Las Portilla-Espinama.

GRAFICO 2.- Perspectiva simplificada del mismo circuito.

GRAFICO 3.- Perfil a escala, desarrollado, del mismo circuito.

GRAFICO 4.- Perspectiva esquemática, muy simplificada, en la que aparece la situación del Teleférico de Fuente-Dé, en relación con algunas de las cimas más representativas de los Picos de Europa.

Santander, Enero de 1962

Fdo. José A. Odriozola Calvo

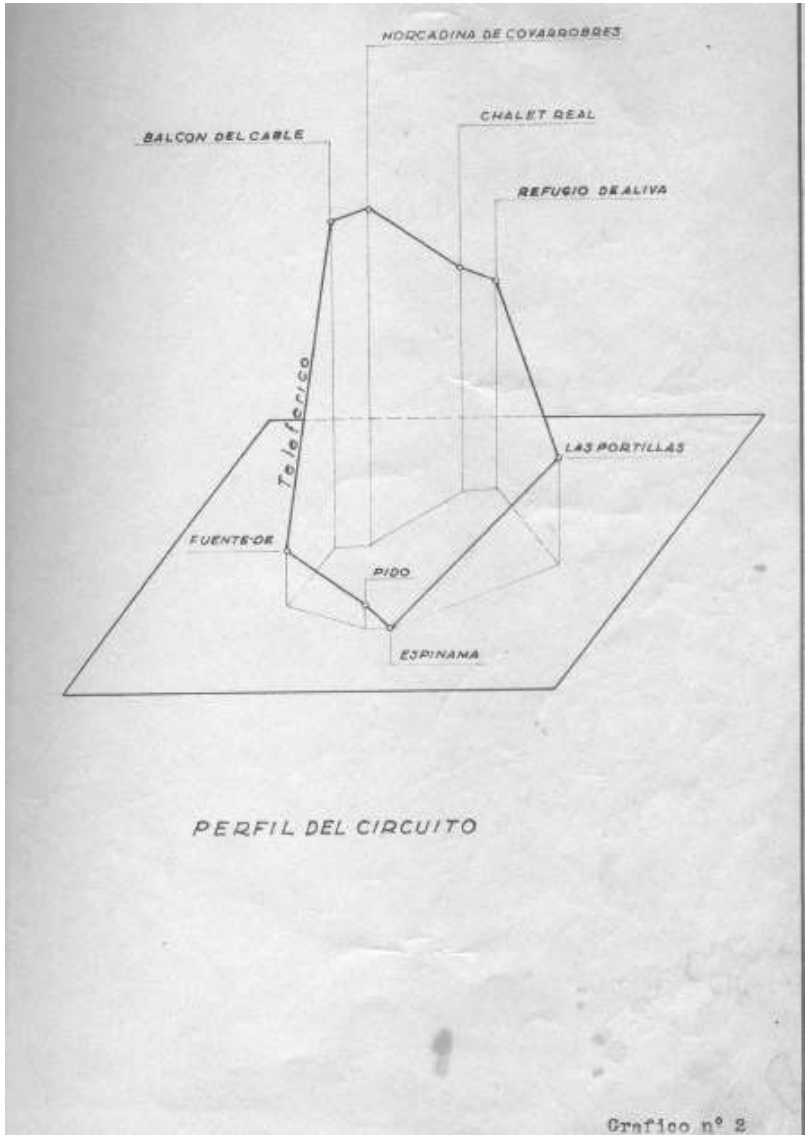


Gráfico 2

PICO TESORERO
PEÑA VIEJA
LLACERICH
REFUGIO DE ALIVA
Hoyo Oscuro
LLOROZA
HORCADINA DE COVARROJAS
EL CABLE
VEGA DE LLORDES
TELEFERICO
LAS FORTILLAS
VALDEBODRO
FUENTE A DE
IGUEDRI
Vega de Naranco
NORTE
0
1 Km.
FIDO
REFINAMA
PLANTA GENERAL DE LA ZONA ESPINAMA-FUENTE DE-ALIVA
(Fragmento del plano de J.M. Bocolo)
GRAFICO Nº 1

Gráfico 1

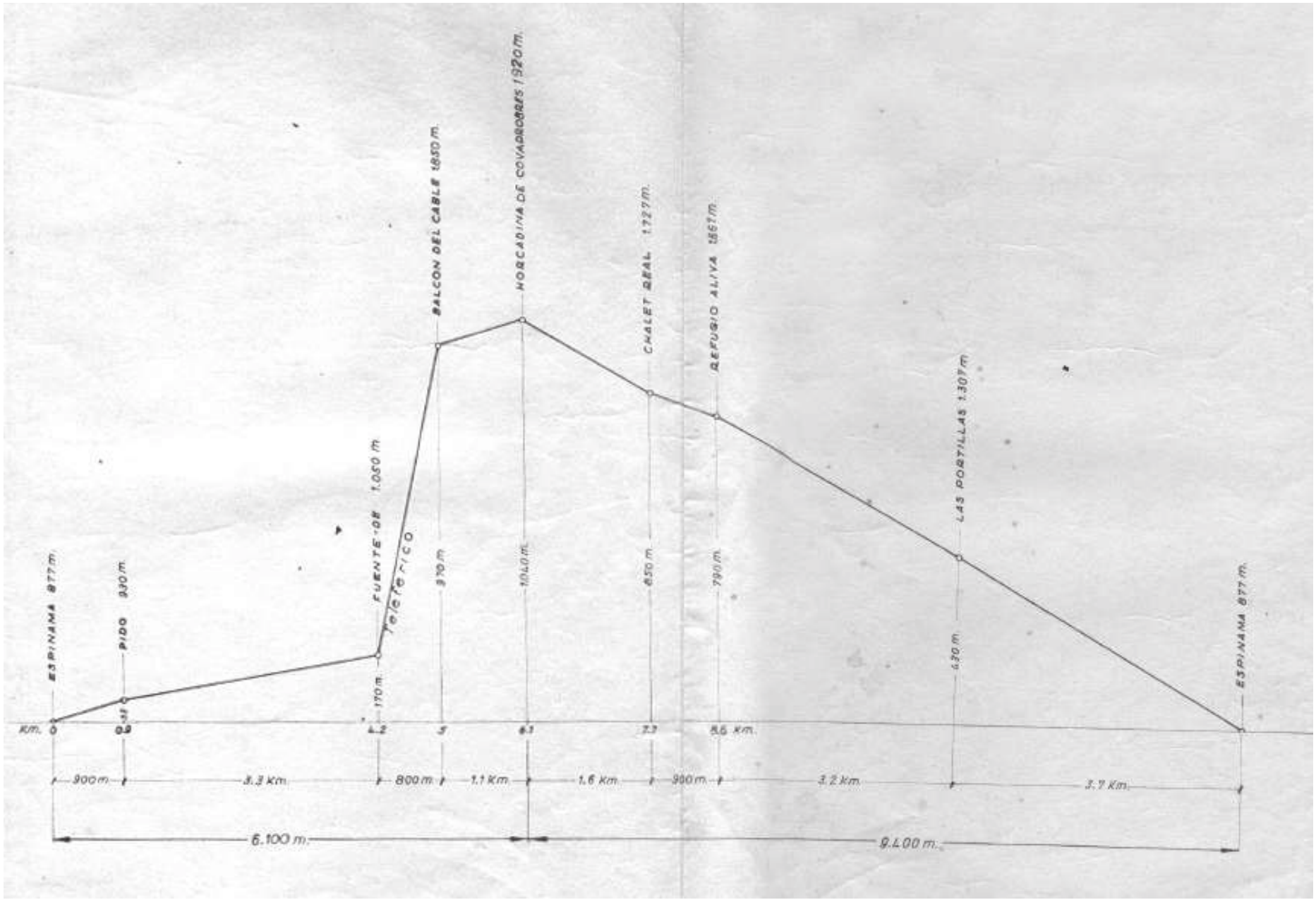
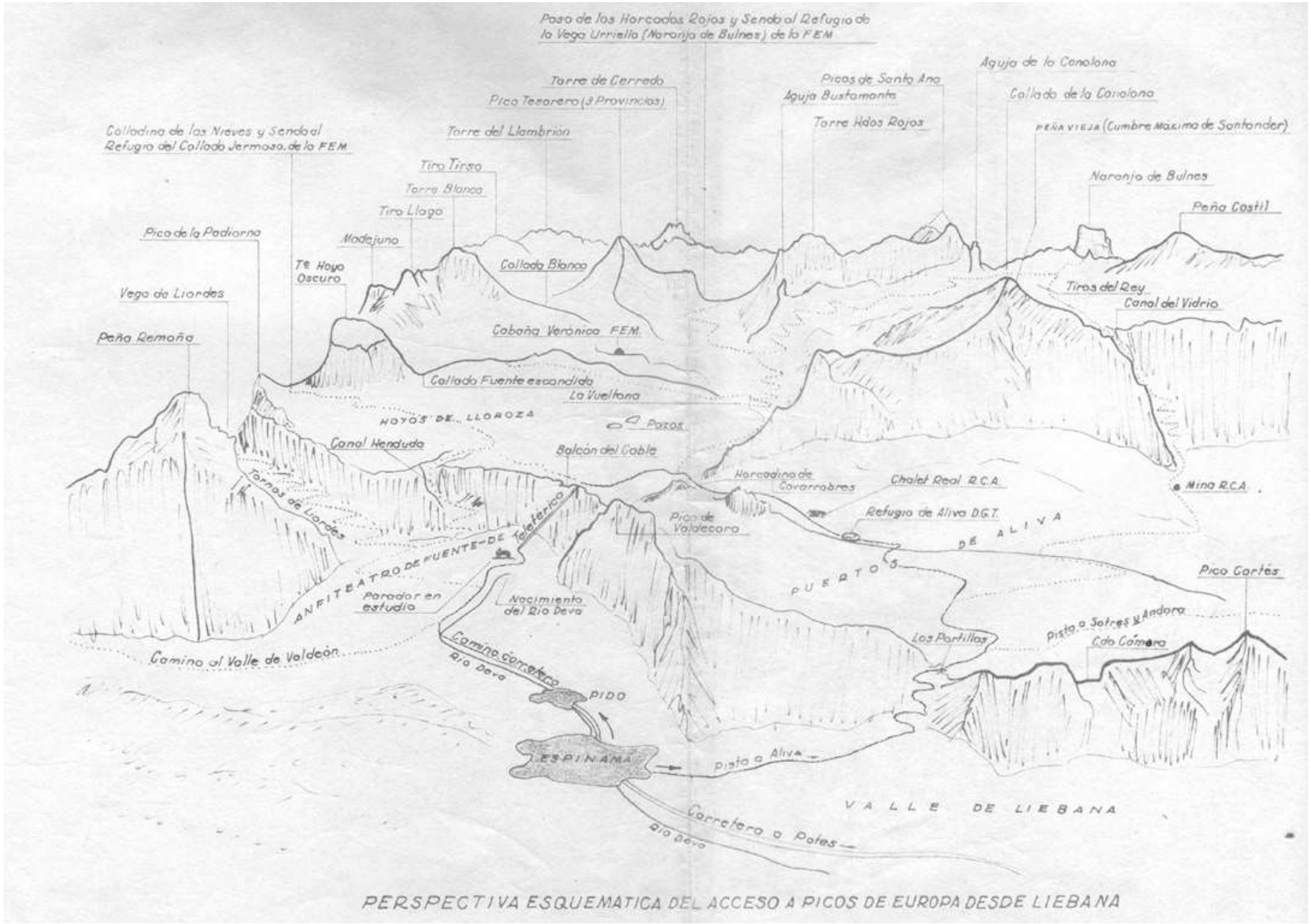

ESPINAMA 877 m.
PIDO 930 m.
FUENTE DE 1.050 m.
Teleférico
BALCON DEL CABLE 1850 m.
HORCADINA DE COVADONGA 1920 m.
CHALET REAL 1727 m.
REFUGIO ALIVA 1567 m.
LAS POSTILLAS 1307 m.
ESPINAMA 877 m.
170 m.
370 m.
1040 m.
650 m.
790 m.
630 m.
Km. 0
0.9
4.2
5
6.1
7.3
8.6 Km.
900 m.
3.3 Km.
800 m.
1.1 Km.
1.6 Km.
900 m.
3.2 Km.
3.7 Km.
6.100 m.
9.400 m.

Gráfico 3



PERSPECTIVA ESQUEMATICA DEL ACCESO A PICOS DE EUROPA DESDE LIEBANA

Gráfico 4

ANEXO II

NÚMERO DE VIAJEROS POR AÑO EN EL TELEFÉRICO DE FUENTE DÉ

VIAJEROS TELEFÉRICO FUENTE DÉ - 71 / 80

AÑO	1971	1972	1973	1974	1975
Enero	-	490	911	1.295	2.817
Febrero	-	855	1.179	1.041	2.522
Marzo	-	5.490	5.303	3.067	8.701
Abril	-	6.709	11.254	8.790	4.653
Mayo	-	7.790	6.695	6.717	12.074
Junio	-	17.837	17.500	13.581	16.238
Julio	-	35.557	39.486	36.925	45.452
Agosto	-	49.320	46.969	51.735	74.378
Septiembre	-	13.734	18.825	14.416	22.332
Octubre	-	7.112	7.469	3.012	5.171
Noviembre	1.795	1.760	2.155	2.610	3.898
Diciembre	1.026	-	1.058	1.392	3.123
TOTAL	**2.821**	**146.654**	**158.804**	**144.581**	**201.359**

1976	1977	1978	1979	1980
2.341	2.499	1.890	1.711	
1.204	1.753	878	-	
-	4.880	13.110	-	561
8.264	12.482	7.720	-	17.265
13.352	9.108	14.402	-	9.919
23.650	14.811	33.512	-	17.874
44.959	40.519	51.239	-	44.570
77.419	63.562	85.979	-	79.569
20.194	22.276	33.730	-	27.848
6.597	9.683	10.547	-	5.208
2.207	3.690	3.321	-	2.499
1.804	2.255	2.159	-	2.398
201.991	**187.518**	**258.487**	**1.711**	**207.711**

Comentarios:

El primer dato disponible es del 1 de noviembre de 1971
En 1975 las cabinas pasan a ser de 14+1
El 23/2/1976 se rompió el cable tractor (apertura 14/4)
El 28/1/1979 se rompe el cable tractor en los viajes de prueba.
Apertura el 28/3/1980.

Total Acumulado:

1.511.637

VIAJEROS TELEFÉRICO FUENTE DÉ - 81 / 90

AÑO	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
Enero	2.333	2.544	2.951	2.150	1.053	1.379	1.974	2.627	114	-
Febrero	1.833	2.492	689	1.588	1.824	479	1.428	2.224	1.106	-
Marzo	4.636	5.659	5.565	4.975	3.235	17.986	4.799	6.525	22.011	-
Abril	16.772	17.075	7.749	22.815	13.236	3.614	22.764	15.918	10.256	-
Mayo	11.373	11.986	7.209	7.280	11.107	21.038	17.131	15.240	23.937	-
Junio	19.666	16.097	20.912	21.521	20.989	21.802	24.179	27.766	30.900	-
Julio	47.721	44.959	55.837	52.593	52.918	60.625	51.214	60.668	71.045	3.444
Agosto	83.414	80.864	76.272	84.146	90.130	87.785	92.844	95.938	106.373	160.022
Septiembre	29.731	28.982	25.221	35.630	36.668	35.279	39.934	41.377	53.848	61.244
Octubre	8.356	8.215	9.885	11.406	11.197	9.102	11.709	19.275	15.925	13.461
Noviembre	3.944	2.803	1.822	4.227	6.777	4.093	2.759	5.069	-	9.421
Diciembre	2.099	1.548	1.878	2.794	1.403	4.547	3.975	5.362	-	5.541
TOTAL	**231.878**	**223.224**	**215.990**	**251.125**	**250.537**	**267.729**	**274.710**	**297.989**	**335.515**	**253.133**

Comentarios:
El día 15 de octubre se cierra para hacer obras que incluyen el cambio de cabinas a 28+1, se reabre el día 21 de Julio de 1990.

Total Acumulado:
4.113.467

VIAJEROS TELEFÉRICO FUENTE DÉ - 91 / 00

AÑO	1991	1992	1993	1994	1995
Enero	1.238	1.639	2.944	938	915
Febrero	-	-	2.906	1.048	692
Marzo	27.249	10.794	11.742	18.343	10.491
Abril	16.817	37.037	40.474	27.913	54.425
Mayo	20.075	27.023	20.869	29.296	36.231
Junio	33.492	23.816	31.691	44.525	52.376
Julio	88.549	71.410	75.575	95.821	106.543
Agosto	163.516	147.977	144.317	163.985	171.573
Septiembre	66.916	52.708	55.417	68.337	65.995
Octubre	19.219	19.220	24.857	28.184	43.966
Noviembre	8.786	8.479	6.455	6.778	10.668
Diciembre	12.118	9.430	12.739	12.082	13.608
TOTAL	**457.975**	**409.533**	**429.986**	**497.250**	**567.483**

1996	1997	1998	1999	2000
1.173	457	2.100	3.089	2.546
-	-	2.759	-	-
18.408	40.918	17.178	23.071	16.532
50.884	22.197	29.753	42.631	56.234
33.850	40.525	32.315	33.160	40.889
41.815	35.514	40.550	47.342	54.372
89.675	85.765	88.075	87.973	110.303
132.133	140.078	164.035	155.482	169.529
66.678	65.078	73.597	69.902	88.744
25.887	29.358	39.890	44.528	44.215
14.674	10.022	13.081	10.240	11.040
4.309	11.305	10.873	14.299	11.188
479.486	**481.217**	**514.206**	**531.717**	**605.592**

Total Acumulado:
9.087.912

VIAJEROS TELEFÉRICO FUENTE DÉ - 01 / 10

AÑO	2001	2002	2003	2004	2005
Enero	510	1.356	1.889	3.845	4.236
Febrero	1.617	-	-	2.497	346
Marzo	11.341	45.885	18.821	17.508	40.285
Abril	55.384	29.608	51.549	48.397	29.850
Mayo	30.543	34.911	43.079	35.589	48.922
Junio	46.281	45.816	45.927	50.360	53.720
Julio	89.863	96.937	87.243	91.537	98.327
Agosto	165.170	149.141	157.648	162.103	161.669
Septiembre	78.051	76.788	78.874	73.823	76.613
Octubre	41.381	34.343	31.126	42.473	41.798
Noviembre	15.424	20.652	14.409	13.658	10.585
Diciembre	14.734	14.207	16.345	19.901	15.489
TOTAL	**550.299**	**549.644**	**546.910**	**561.691**	**581.840**

2006	2007	2008	2009	2010
1.867	5.503	3.766	3.156	2.415
-	7.983	11.242	5.513	1.927
-	21.399	29.843	23.463	16.070
54.800	62.275	25.366	45.027	41.144
44.480	12.790	38.467	31.969	25.701
51.934	49.812	39.028	45.312	39.209
100.286	88.691	79.233	76.613	75.418
137.843	123.370	115.803	103.023	111.645
78.426	68.748	58.522	60.310	55.050
46.811	40.624	29.797	40.248	31.588
17.997	20.027	10.525	10.204	10.030
16.167	17.122	10.948	12.281	9.958
550.611	**518.344**	**452.540**	**457.119**	**420.155**

Comentarios:
El 9 de enero del 2006 se cerró y se reabrió 7 de abril con cabinas de 20+1 y nueva polea de deflexión

Total Acumulado:
14.277.065

VIAJEROS TELEFÉRICO FUENTE DÉ - 11 / 16

AÑO	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Enero	1.150	2.691	2.527	2.215	4.862	2.692
Febrero	5.720	7.835	3.598	4.194	0	7.934
Marzo	18.350	23.418	27.129	14.435	12.446	31.817
Abril	48.120	33.315	19.978	39.097	39.935	23.696
Mayo	32.509	29.957	22.304	30.225	32.262	35.751
Junio	45.637	39.788	35.789	40.283	42.631	-
Julio	78.429	67.764	71.010	66.876	70.676	-
Agosto	110.320	103.989	101.053	90.267	111.864	-
Septiembre	57.586	49.306	47.856	49.296	51.121	-
Octubre	40.189	26.599	24.284	29.328	16.182	-
Noviembre	10.326	11.092	9.615	10.788	13.999	-
Diciembre	15.207	12.044	11.178	11.688	14.767	-
TOTAL	**463.543**	**407.798**	**376.321**	**388.692**	**410.745**	**101.890**

Total Acumulado:
16.426.054

ANEXO III

BILLETES EXPEDIDOS EN EL TELEFÉRICO DE FUENTE DÉ
(2004-2016)

TELEFÉRICO FUENTE DÉ - BILLETES

	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septbre.	Octubre	Novbre.	Dicmbre.	Total
2004	2.199	1.473	8.265	23.697	18.963	26.849	47.613	84.722	39.005	21.746	6.995	10.128	291.655
2005	1.969	0	20.166	14.278	25.251	28.499	53.671	85.352	40.018	21.708	5.362	8.033	304.307
2006	931	0	0	28.708	24.044	36.980	52.613	73.664	41.282	28.431	9.099	7.673	303.425
2007	2.864	2.864	10.004	31.554	6.684	26.292	47.293	65.514	36.199	22.334	9.570	8.616	269.788
2008	1.963	5.820	15.269	12.689	20.471	21.264	43.137	60.969	30.897	15.365	5.351	5.507	238.702
2009	1.599	2.943	11.491	22.840	16.963	24.615	41.803	55.125	31.986	20.907	5.023	6.287	241.582
2010	1.224	430	7.679	21.312	13.517	21.109	41.141	59.436	29.426	16.664	5.134	5.085	222.157
2011	586	2.908	9.148	24.704	17.201	24.765	42.800	59.444	30.344	21.316	5.350	7.883	246.449
2012	1.396	4.032	11.890	16.637	15.610	21.860	37.354	56.090	26.359	14.229	5.743	6.073	217.273
2013	1.305	1.894	13.716	10.149	11.388	19.385	38.968	54.652	25.754	13.006	4.692	5.629	200.538
2014	1.110	2.143	7.299	20.263	16.037	21.894	36.667	48.847	26.461	15.728	5.597	5.133	207.179
2015	2.467	0	6.202	20.233	17.393	23.160	38.902	60.467	27.515	9.006	9.172	7.933	222.450
2016	1.638	4.126	16.503	1.208	18.831	-	-	-	-	-	-	-	42.306
	21.251	**28.633**	**137.632**	**248.272**	**222.353**	**296.672**	**521.962**	**764.282**	**385.246**	**220.440**	**77.088**	**83.980**	**3.007.811**

ANEXO FOTOGRÁFICO

El circo de Fuente Dé desde los aledaños de Coriscao

Restos del cable minero y tolva en Fuente Dé

Estación superior y Balcón del Cable, desde abajo

Primeros viajes del teleférico

Cafetería de la estación superior. Imagen de documental de la Filmoteca

Portada folleto 1930

La estación inferior, poco después de su inauguración

La cabina en funcionamiento

Monumento a Pedro Escalante

El Balcón del Cable

Cabina de 28 pasajeros en la estación inferior

Hotel Áliva. Foto de la web de Cantur

Las cabinas acristaladas, principal novedad de la reforma de 2006

Estación inferior vista desde la cabina

Nueva cafetería

Nuevas instalaciones de la estación superior

Buena parte de los primeros trabajadores del teleférico en la celebración de la jubilación de uno de ellos

El teleférico pasando sobre el Parador

La cabina en pleno viaje

Escaleras de la estación inferior

El Hotel Áliva, al pie de los Picos

Fuente Dé, con el Parador en primer plano

Cabina en pleno recorrido

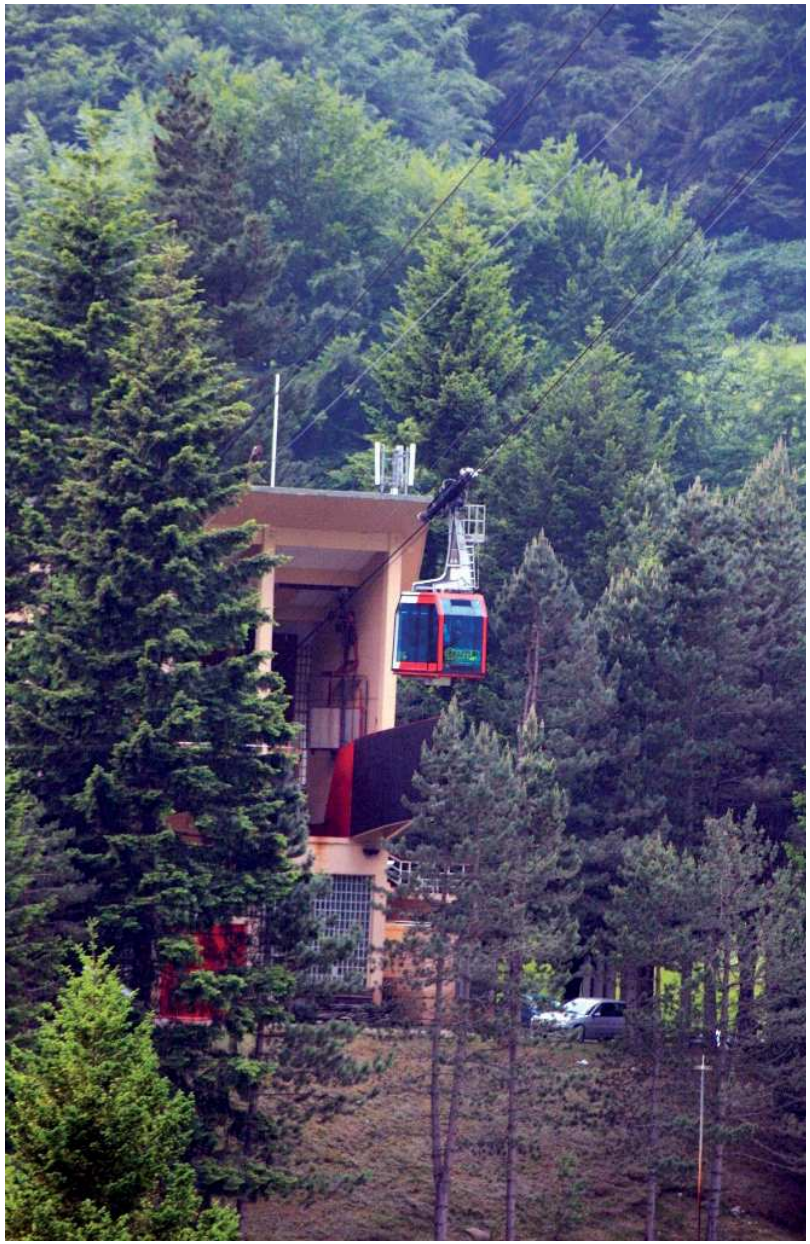
Instalaciones de la estación superior

Cabina llegando a la estación superior

El teleférico en marcha. Fotos de Miguel Fernández Santos

La cabina con diversos fondos. Fotos de Miguel Fernández Santos

Vista del trayecto. Foto de Miguel Fernández Santos



La cabina y la estación inferior. Foto de Miguel Fernández Santos

AGRADECIMIENTOS

A todos los vecinos de Espinama, Las Ilces y Pido que a lo largo de los años me han facilitado información, ejemplificados, en esta ocasión, en las personas de Vicente Prado, Inmaculada Rodríguez, Jesús Santos y Ana Isabel y Alicia Antón.

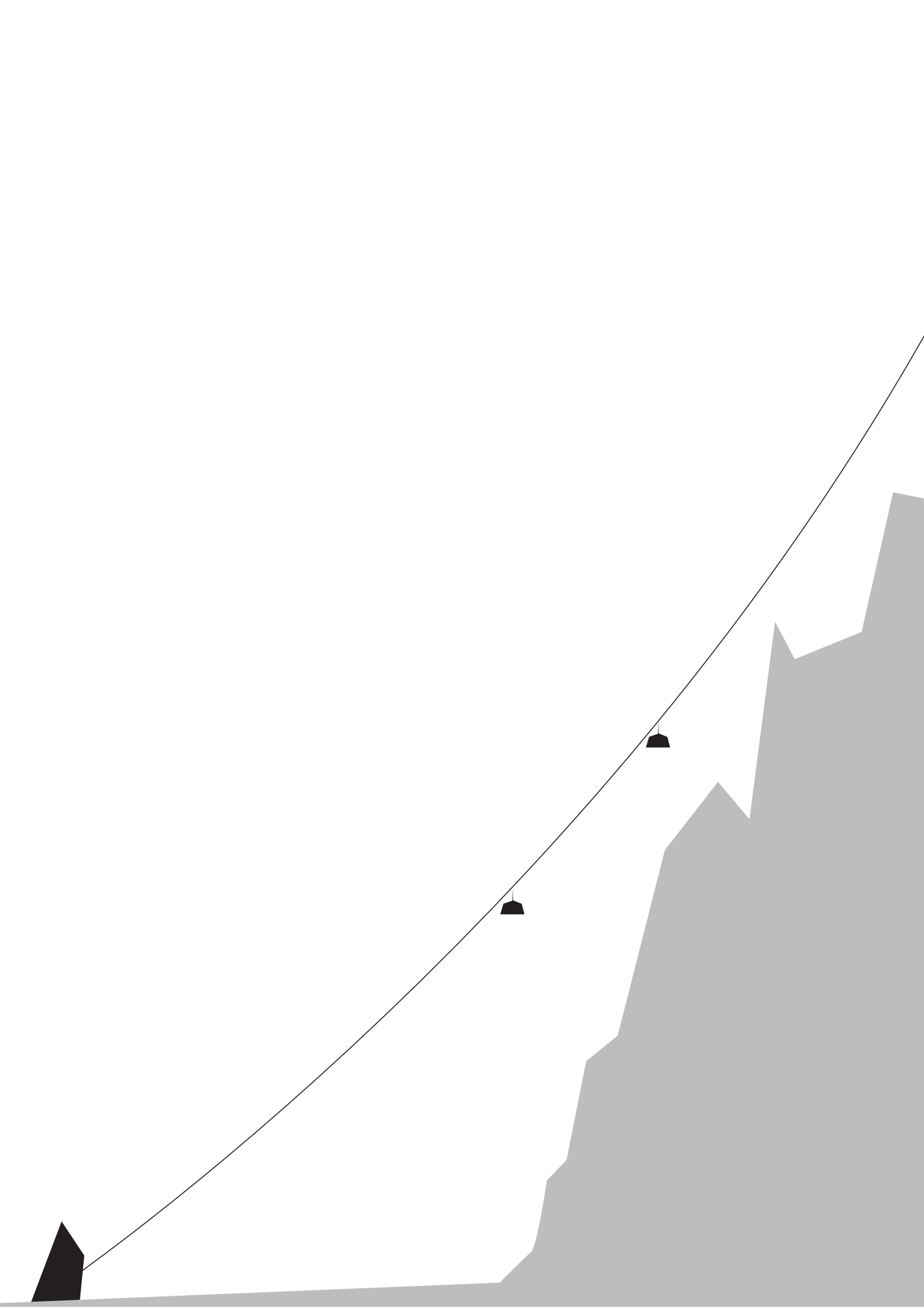
A don José Calavera, que tan amablemente me atendió hace cinco años.

A Pascual Rivas, por sus correcciones y su prólogo.

A José Luis Bustamante, por permitir el uso de las fotografías de Eusebio Bustamante y por la documentación facilitada.

A los herederos de José Ramón Lueje, por permitir el uso de sus fotografías que comparten públicamente en la web http://www.lamiradadelamontaña.es.

A Antonio Marcano y Mariola San José.

A toda mi familia.

Nota.- La foto que se incluye del Refugio de Áliva de Indalecio Ojanguren, procedente del Archivo General de Guipúzcoa, está disponible bajo licencia *Creative-Commons*.