

Así funciona la estación de La Molina, un derroche de técnica y coordinación

De la responsable de control de las instalaciones al jefe de producción de nieve y el colectivo de remontadores. En sus instalaciones trabajan durante 24 horas 120 empleados, cuyas responsabilidades muchas veces el cliente desconoce

El primer remonte que se puso en funcionamiento en la península Ibérica fue el 28 de febrero de 1943 en la Cerdaña, en un paraje pirenaico llamado Font Canaleta, la antesala de la actual estación de esquí de La Molina. Un entorno montañoso y rural en el que sus pobladores vivían de los aserraderos, de la ganadería, de la agricultura y de la minería. A la zona fueron llegando a principios del siglo XX jóvenes catalanes de clase acomodada para deslizarse sobre las laderas de las montañas nevadas. A reбуfo de ese divertimento, el sitio se fue desarrollando a base de una línea de telégrafo, un servicio médico, alojamientos y una línea de ferrocarril. El valle se convirtió en un reclamo turístico invernal.

Hoy la estación de esquí y snowboard de La Molina es una pequeña ciudad en el Pirineo catalán en la que la vida transcurre entre los 1.600 metros de altitud y los 2.537, de noviembre a abril (en verano, aquí es posible la práctica del senderismo y el descenso en bicicleta de montaña). En sus instalaciones trabajan durante 24 horas 120 empleados, conectados, coordinados y por turnos, para que miles de personas puedan disfrutar de una jornada de esquí desde las 9.00 hasta las 17.00. Hasta la fecha, 8.500 visitantes es el récord de afluencia en un día. Trabajar en una estación de esquí es formar parte de un gran engranaje donde cada colectivo cumple una función esencial para que el cliente disfrute de su experiencia. Cada uno de estos trabajadores cuando tienen que moverse, lo hacen sobre unos esquíes, que son su herramienta de trabajo y el mejor medio de transporte para ir de un sitio a otro de la estación.

La Molina está asociada a la vecina estación de Masella bajo la denominación Alp 2500, un topónimo que hace referencia a la cota de La Tosa (en realidad, son 2.537 metros de altitud) y al municipio al que pertenecen estas montañas. Guifré Sirvent Viñas, del departamento comercial y *marketing* de La Molina, explica que La Tosa es el techo y el punto de unión de ambas estaciones. A la misma se puede llegar desde una y otra. En el caso de La Molina, subido en el telecabina Cadí-Moixeró (nombre del parque natural en el que se encuentra). Esta emblemática instalación la pueden usar esquiadores y quienes solo quieran disfrutar de las vistas y tomar algo en el refugio Niu de l'Àliga.

En Alp 2500 todo está conectado mediante telesillas, telesquís y telecabinas — en La Molina también hay telearrastres y cintas—. Instalaciones que se pueden usar con un *forfait* conjunto. El dominio esquiable es de 145 kilómetros: 74 corresponden a Masella (68 pistas) y 71 a La Molina (66 pistas). Guifré afirma que la seguridad es la prioridad en la estación, que por eso siempre animan a la gente a consultar los planos (están a los pies de las pistas). Saber dónde estás y hacia dónde vas es clave para disfrutar de los deportes de nieve sin sobresaltos. También es recomendable no dejarse llevar por la emoción y esquiar en las pistas acordes al nivel de cada uno.

A veces, los sobresaltos a los usuarios les llegan vía teléfono móvil en forma de alerta por vientos extremos que obligan a cerrar la estación. “Trabajamos con el parte meteorológico prácticamente al día y a la hora, pero también con lo que vemos en tiempo real. La montaña es cambiante y puede contradecir cualquier previsión”, explica Guifré. La jornada laboral en La Molina, en ocasiones, puede ser igual de estresante que las urgencias de un hospital. En la sala de control de la estación constantemente se gestiona información y prioridades.

Ese estrés, *a priori*, desaparece por la noche, cuando en las oscuras y pronunciadas laderas de las montañas solo se distinguen las luces de las máquinas pisanieves. Estos vehículos retiran el exceso de nieve mediante una pala y después la compactan y fresan para dejarla en perfecto estado. Un trabajo mecánico con su dosis de introspección que se realiza en dos turnos entre las 17.00 y las 9.00 del día siguiente. Para Pol Sánchez, jefe de pistas, maquinistas y producción de nieve, pilotar una de esas máquinas que parecen sacadas del rodaje de la enésima película de *La guerra de las galaxias* es una experiencia muy particular. Quien realiza esa labor lo hace por vocación, en soledad y de manera metódica. A la mañana siguiente, los maquinistas dan el parte del estado de las pistas y de las últimas incidencias meteorológicas a los compañeros de la estación. “Una pista puede estar perfectamente pisada, pero si durante la noche ha llovido y luego ha helado, puede convertirse en una superficie muy dura a primera hora y eso hay que preverlo y balizarlo”, apunta Dani Busquets, jefe de explotación de La Molina. Su cargo tiene como función principal que las instalaciones funcionen correctamente, que las pistas estén bien pisadas y balizadas y que todos los servicios estén operativos: servicio de pistas, asistencia médica, limpieza de nieve en calzadas, aparcamientos, mantenimientos de edificios y remotes, etcétera.

A partir de un remonte inaugurado en 1943 se coló la modernidad en este valle. Desde entonces, los remontadores son el colectivo más visible de la estación y también el menos reconocido. Mientras uno espera su turno para subirse a un telesilla puede parecer que estos operarios simplemente aprietan un botón y poco más. Fernando González, responsable de instalaciones y control de *forfaits* de La Molina, los considera el pulmón de la estación. Son un punto

clave de información y ayuda al cliente, pues su función principal es garantizar que los usuarios suban y bajen correctamente de las instalaciones.

Si los remontadores están a la vista de todos los esquiadores, la responsable de control de la estación es una presencia que se intuye, pero que no se ve. Miriam Oriols atiende a *El Viajero* unos minutos después de las cinco de la tarde. En la sala en la que trabaja, cuando no tiene que desplazarse a otro punto de estos dominios, hay cuatro pantallas, paredes cubiertas de papeles y una mesa con folios en los que hay anotaciones a mano: localizaciones, horas, tipo de percance... En esta pequeña habitación se centraliza toda la información operativa, logística y las incidencias del día a día. También en las dos radios de las que nunca se separa Oriols. Una es para comunicarse con los remotes y otra con los pisteros. Estos últimos, además de comprobar el estado de las pistas de descenso, señalar y advertir posibles peligros, son los que realizan los operativos de salvamento, incluso en el caso de los esquiadores imprudentes. “No podemos no ir, pero también ponemos en riesgo a nuestro equipo”, cuenta Oriols. En La Molina se registra una media de 1.400 heridos por temporada. Para Pol Sánchez, los casos más complejos son los que implican a niños pequeños, por la gestión operativa y emocional que implican.

Imprudencias aparte, la calidad de la nieve evita accidentes. Las frecuentes nevadas que han caído este año en esta zona se han traducido en nieve polvo, que es la mejor valorada, y en la falta de necesidad de producir nieve artificial, un elemento al que cada vez se recurre más porque no hay estación de esquí capaz de hacer frente al cambio climático sin ayuda de su producción. En La Molina hay un departamento de producción de nieve que supervisa Sánchez. El también jefe de pistas y maquinistas explica que la nieve artificial se produce a partir de tres elementos: compresores de aire, bombas de agua y el frío, así como una red de tuberías y cañones, que los hay desde 1985. El equipo humano y técnico es el que analiza las condiciones y decide cuándo y cómo producir, así como qué tipo de nieve conviene fabricar en cada momento.

Si en los inicios la gran y revolucionaria infraestructura fueron los remotes, hoy lo son los cañones de nieve. Sin su munición y descargas no habría muchas de las pistas que hay en los Pirineos y en los Alpes, cordillera en la que el esquí alpino se presentó en sociedad hace algo más de 100 años. Una estación de esquí es algo efímero. Una ficción que es real durante un breve y caprichoso lapso de tiempo. Con el viento, la lluvia y la primavera, desaparece. Aunque ahora ya son muchas las que apuestan por actividades de aventura para mantenerse también en primavera y verano.

Guía práctica

1. La Molina pertenece al grupo Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, que gestiona seis estaciones: La Molina, Boí Taüll, Port Ainé, Espot, Vallter y Vall de Núria. Masella, en cambio, es privada. Desde Madrid, una manera de llegar a La Molina es viajar a Barcelona primero en tren (operados por Iryo, Renfe y Ouigo —en el último caso, los billetes parten desde los 9 euros para la tarifa general y cuenta con tarifa plana de 7 euros para niños de entre 4 y 13 años y gratuitos para niños de hasta 3 años siempre que viajen en brazos de un adulto). Desde la capital catalana, La Molina se encuentra a dos horas de coche.
2. A pie de pista de La Molina, el Hotel Solineu dispone de habitaciones y apartamentos, además de guarda esquíes, aparcamiento, restaurante, bar y sala de juegos para niños. Pegado al mismo hay un restaurante de kebab y enfrente uno de cocina catalana: Rustik. Se recomienda reservar.
3. En cuanto a restauración en la propia estación, La Molina cuenta con cinco restaurantes: El Bosc y Alabau (restaurantes cafeterías), Costa Rasa, autoservicio Telecabina y Niu de l'Àliga.