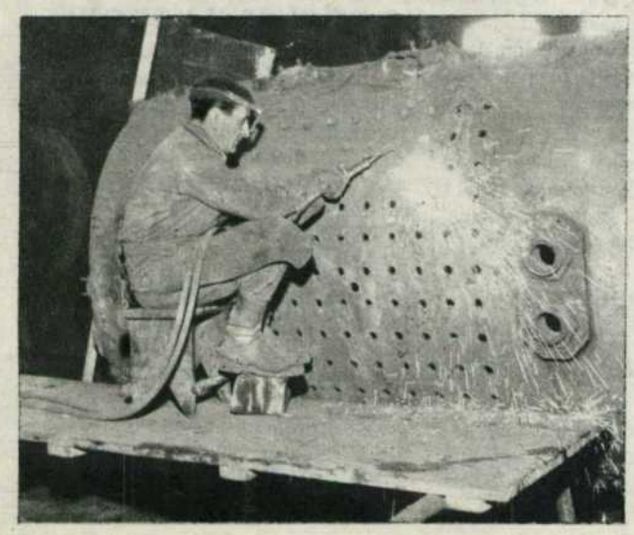
CUANDO una locomotora entra en una gran reparación es desarmada totalmente en la nave de montaje, distribuyéndose sus piezas entre los distintos talleres: bastidor, calderería, ajuste, tornos y fraguas. El levante completo de una locomotora suele durar un mes, aunque su tiempo de permanencia en el taller es de dos. La reparación de la caldera es la operación más prolongada.

Como experto cirujano amputando un miembro enfermo, el soldador José Martín corta con el soplete la caldera de una locomotora



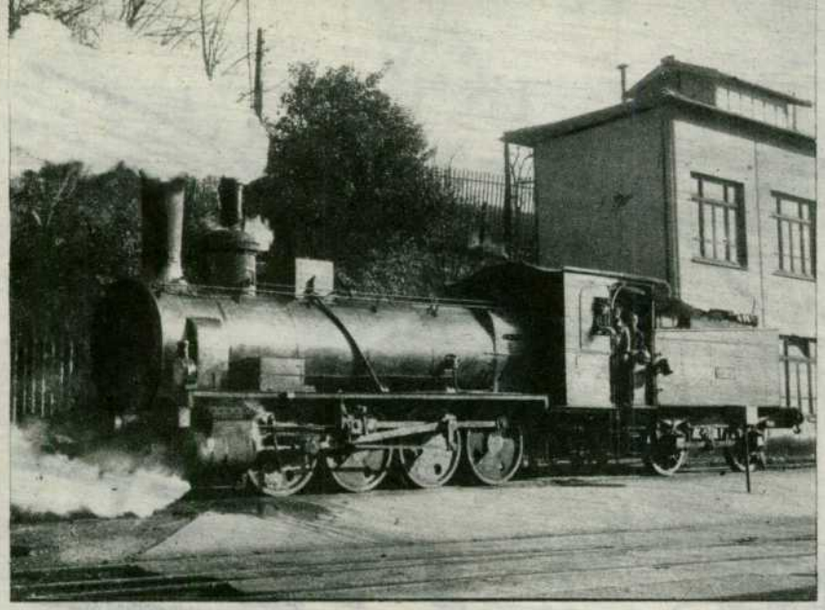
breve visita a unos GRANDES TALLERES

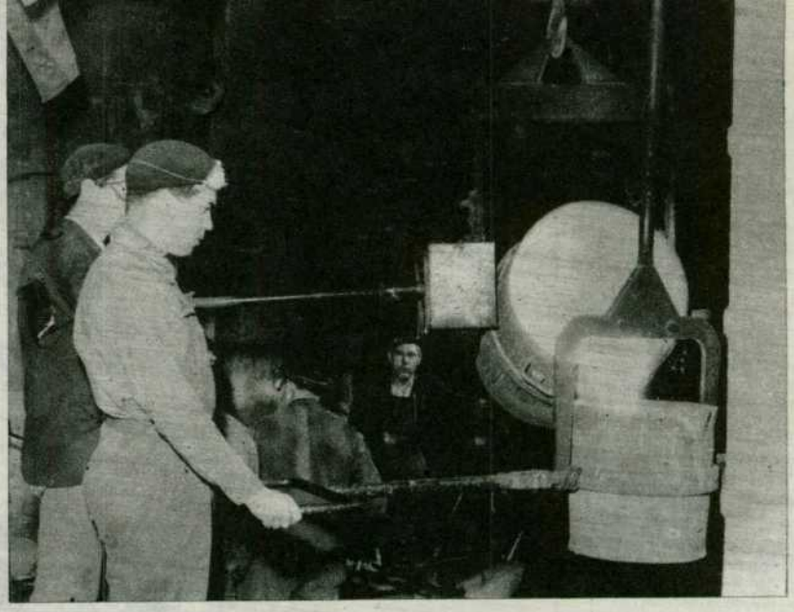
MUCHAS veces desde el tren, al salir o entrar por la estación de Atocha, hemos visto el conjunto de naves e instalaciones de los Talleres Generales de Madrid. Pero pocos ferroviarios conocen su compleja organización y los múltiples trabajos que allí se realizan. Las frías y precisas estadísticas nos indican que durante el año pasado repararon 174 ténderes, locomotoras de vapor, fuelizadas y Diesel de maniobras; 135 coches de cuatro ejes, 43 de dos ejes, 74 furgones y 922 vagones. Pese a estas cifras, seguimos ignorando casi todo de los Talleres Generales. Incluso aunque nos digan que en su vasto recinto —125.353 m2— se concentra tal vez la mayor variedad de oficios en una sola empresa, que justifican la amplísima gama de actividades que abarca el ferrocarril.

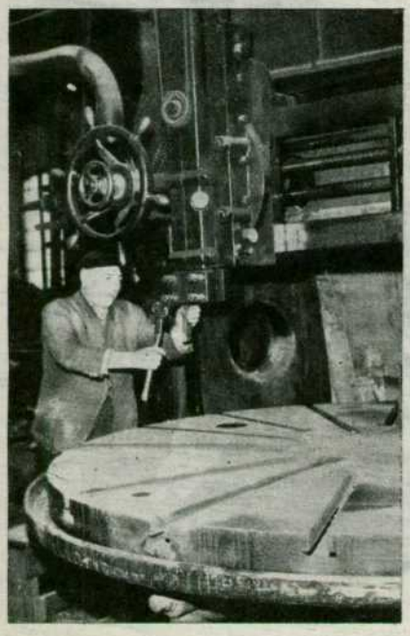
Pero aún con todos estos detalles, no hemos aprendido mucho más. Hay que atravesar el túnel que por debajo de las vías de la estación conduce a los propios Talleres, recorrer sus extensas naves de ladrillo blanquecino, manchadas de hollín y sumegirse en su mundo alucinante, pero tremendamente real, para captar la importancia del trabajo de aquellos hombres.

Entre los gigantescos vientres

SIGUE







La «Lola» es la vieja locomotora que traslada los vagones desde los Talleres a Villaverde. Ya no sale a los caminos y su trabajo es casi un paseo. Su maquinista —José Feznollar Treviño— es también un veterano, con sus treinta y siete años de servicio. Le acompañan el fogonero, Guillermo Pérez Zarzuela y el capataz de maniobras, Isidoro Aguayo Sánchez. El nombre de pila de la «Lola» es más técnico y solemne. Su serie ferroviaria es la 040-2064. Procede de la Sociedad John Cockerill, de Seraine (Bélgica). Lo que más respeto produce entre tanta cifra es el año de su construcción. Nada menos que 1878.

Don Juan Pablo López Martínez, oficial en el torno vertical de aros, que ha pedido la jubilación voluntaria a partir del 1 de diciembre, tras cuarenta y tres años de servicio

La mecanización de la fabricación de zapatas —actualmente se producen 20.000 mensuales— ha permitido cubrir la gran demanda de estas piezas en todas las dependencias de la Red. Igualmente, la mecanización ha supuesto notables mejoras en las condiciones de trabajo. Las cucharas llenas de hierro fundido que antes se cargaban a mano son transportadas ahora por un monocarril. Los operarios se limitan a accionarlas, volcando su contenido en las cajas moldeadas que avanzan por el tren continuo.

Para dilatar las llantas hay que introducirlas en un horno de fuel-oil a 400 grados. Al enfriarse, la llanta se incrustra literalmente a presión. Para reforzarla aún más se rodea el borde con un cintillo de acero. Los peones especializados Luis Peña, Mariano Espinar y Santiago Castro, se disponen a encajar una llanta

abiertos de las locomotoras, el chirrido del puente-grúa, los golpes secos y repetidos de los martillos neumáticos y la cegadora luz de los sopletes, el periodista intenta ordenar sus impresiones. Le acompañan don Robustiano Guardia, subjefe de talleres y don Narciso González, jefe del taller de Locomotoras, quienes continuamente explican y aclaran sus dudas.

LOS TORNOS MAS MODERNOS DE EUROPA

El sol penetra a través de las sucias cristaleras y forma polvorientos prismas de luz. El periodista y sus acompañantes cruzan las naves de montaje, calderería gruesa, taller mecánico de calderería y el de ajuste. Los obreros, cubiertos los ojos con gafas protectoras y las manos con manoplas, los miran al pasar. Los gruesos ganchos y cadenas, las enormes calderas, las ruedas y ejes parecen gravitar pesadamente sobre ellos. Pero al final es el hombre quien triunfa y la máquina, creada por él, domina el metal y lo adapta para sus necesidades.

El taller de tornos es común con el de vagones y coches. También se reparan allí los ejes de las locomotoras eléctricas y diesel. Junto a las viejas máquinas de hace ochenta o más años, lentas y pesadas, se encuentran los tornos más modernos de Europa y otro utillaje de último modelo. Por ejemplo, el detector ultrasónico, de líneas suaves, humanizadas por la aportación incesante de nuevos descubrimientos. Dócil y sensible ausculta los ejes, diagnosticando en una pantalla sus enfermedades internas, las incipientes fisuras que en un futuro podrían originar su rotura.

LA FUNDICION

Es sin duda la parte más interesante de los talleres. A primera vista, los hombres armados con pesadas barras o volcando el hierro líquido contenido en grandes cucharas, el humo, el lento avance de la cadena de trabajo, el chorro brillante de la fundición al salir del horno, el fino polvo negro depositado en todas partes, producen inevitablemente una impresión dantesca. Los informantes de periodista ponen pronto orden en este caos de sensaciones.

La fundición consta de cuatro hornos, dos de ellos con capacidad de cinco toneladas a la hora y los otros para diez. Los dos primeros están dedicados a la fabricación de zapatas. Su sistema mecanizado es el único que existe en España. Fue proyectado y montado con los propios medios del taller de Atocha.

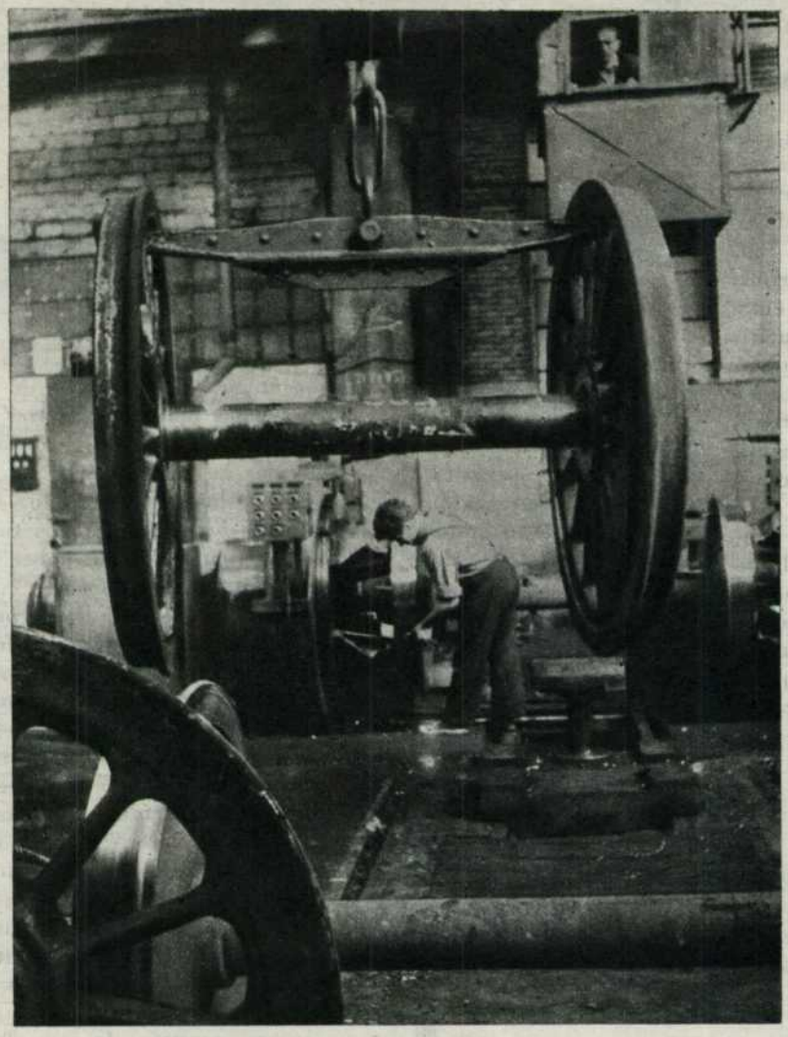
Los hornos de diez toneladas sólo se encienden una vez por semana para fabricar las restantes piezas de fundición. Los moldeadores retocan los modelos de arena con la espátula. Ponen los machos en las partes que deben quedar huecas, acariciando casi la triste y monótona tierra negra.

LA SECCION DE COCHES Y VAGONES

El periodista va ahora acompañado por don Juan Bautista Blasco, agregado técnico y ferroviario de pura cepa —como suele decirse—. Su padre fue jefe del taller de coches y vagones y su abuelo encargado del taller de ajuste.

Los cobertizos de este sector son más alegres, variados y limpios que los de las locomotoras. A medida que atraviesan las distintas dependencias, van encontrando una variada gama de ruidos y olores que permiten identificar el trabajo que se efectúa en cada una. En la carpintería se respira el agradable aroma de la madera de pino, en la

Un tornero termina de pulimentar el exterior de un eje ya montado en el torno «Skulfort», el único que trabaja con corte negativo. La superficie de las ruedas brilla como si fuera de plata. También hay en los Talleres Generales de Madrid dos tornos alemanes, marca «Froriep», únicos en España. Su precisión de cálculo alcanza hasta las centésimas de milímetro y trabajaban diez veces más rápidos que los antiguos, cuyos rendimientos eran además de calidad notoriamente inferior



Doña Magdalena Etayo, costurera del taller de tapicería es una de las siete mujeres que trabajan en Talleres Generales —cinco costureras y dos limpiadoras—. El resto de la plantilla se reparte así: seis cargos de personal superior, once técnicos, 141 de maestría, 52 administrativos y 1.436 obreros

En un momento determinado, tal vez al final de su trabajo, alguien sintió necesidad de dibujar ese buho y el inocente corazón traspasado por la flecha. Poco más allá, otro ha pintado una flor y, y a la salida de uno de los talleres, un tercero cultiva un pequeño jardín, aprovechando la rinconera de la puerta. Hasta los fundidores, durante su dura faena, humillan al peligroso hierro candente, cuando arriman un papel para encender el cigarro. En cualquier lugar que haya un hombre es posible una sonrisa.

nave de pintura todo parece patinado de gris, los tapiceros trabajan silenciosamente, amortiguados los martillazos por los blandos guarnecidos. Está lejos el fragor del taller de calderería y el hondo latido del fuego dominado en los moldes de las zapatas.

REPARACION DE VAGONES

En primer lugar se procede a desmontar los elementos de madera para reparar la estructura metálica —caja, bastidor, aparatos de choque y tracción— según decida el jefe de equipo. Seguidamente se efectúa el levante del vagón para comprobar el rodaje y la suspensión. En esta sección se ha instalado un puente-grúa de cinco a seis toneladas de potencia que evita el duro trabajo de levantar los vagones con gatos.

Los vehículos pasan a continuación a carpintería o freno, indistintamente según las necesidades del trabajo. Por último, se pinta el vagón que queda listo para salir del taller.

REPARACION DE COCHES

Por su parte, los coches de viajeros son despojados de los herrajes, asientos, respaldos y cortinas que se llevan al taller de guarnecido. Si el coche es de madera, la caja pasa a carpintería y si es metálico, a los chapistas. Actualmente se tiende a conjuntar el trabajo de esta última sección con el de los cerrajeros y electricistas para ahorrar los tiempos perdidos en desplazamientos. Al mismo tiempo, se ha ampliado la nave de montaje para atender las crecientes necesidades del parque de coches metálicos.

Concluida la caja, se levanta el coche para retirar los bogies y si es preciso para reparar el bastidor se lleva a dicha sección sobre otros bogies viejos.

Después de pintarlo, el coche vuelve a la sala de montaje donde le colocan nuevamente los herrajes, muelles, respaldos y, en último lugar, los asientos para evitar que se manchen durante los trabajos.

UN MUNDO INEDITO

Alrededor de los talleres hay numerosas vías para estacionar coches y vagones. Junto al almacén de madera, se amontonan gruesos troncos de eucaliptos y plátanos destinados a tablones. Algo más lejos, varias filas de viejos y destrozados vagones de mercancías esperan la hora fatal del desguace. Convertidos en chatarra darán origen a nuevas máquinas, cumpliendo la vital dialéctica de que algo debe morir para que algo nazca.

Han quedado muchas cosas por ver y muchas más por contar. Y sobre todo han quedado inéditos la inmensa mayoría de los hombres que allí trabajan. El periodista ha preguntado el nombre a algunos, a otros la edad, el lugar de nacimiento, el número de hijos. Poca cosa. Había que seguir adelante, sin tiempo para más preguntas. Serían precisos muchos días de convivencia para llegar a conocerlos. No obstante, el largo recorrido entre tornos, fresadoras, cepillos, sierras, taladros, prensas y martillos pilones, no ha sido inútil. En definitiva, también las máquinas tienen algo humano. Son muestras del trabajo de siglos. Mientras atraviesa el patio frontero a las oficinas, donde los árboles están a punto de perder sus últimas hojas, piensa que algún día volverá en busca de ese mundo que en esta visita ha quedado casi inédito.