

Los bates de la Plassermatic 07-275 DN pueden penetrar en el balastro con distinta inclinación. La uña de elevación del rail lo coge por la cabeza o por debajo del patín.



El operario que dirige la nivelación se coloca a 100 m. de la máquina sobre el rail exterior de la vía general.



Una demostración práctica en la línea Madrid-Cádiz

El bateo en aparatos de estaciones, solución para el mantenimiento de la vía

Las auscultaciones realizadas con el coche de control geométrico de vías, en las líneas principales de la Red, han dado como resultado una importante diferencia del nivel de calidad en los puntos donde hay aparatos de vía. El paso por las estaciones contrasta de forma notable con la rodadura en plena vía, donde se viene realizando desde hace años el bateo mecánico.

Como consecuencia de esta situación, se ha decidido, a partir de 1980, contratar el bateo mecanizado de cambios, iniciándose un Plan para el tratamiento cíclico de aparatos de vía.

Este Plan de bateo va dirigido prioritariamente a aquellas líneas principales que son deficitarias en mano de obra o que, aun no teniendo falta de personal, soportan un tráfico excesivo que aconseja reforzar el tratamiento de aparatos.

El bateo mecanizado de aparatos de vía ofrece algunas novedades con respecto al mismo trabajo realizado en plena vía, fundamentalmente por la disposición de raíles y traviesas, así como

por la existencia de piezas como el cruzamiento o corazón del cambio, imposible de elevar de la misma forma como se hace con los raíles.

Para observar con todo detalle estas operaciones, nos hemos desplazado a la estación de El Carpio, en la línea Madrid-Cádiz, a 30 kilómetros de Córdoba. Nuestra llegada ha coincidido con el momento de la salida de la Plassermatic 07-275 DN hacia el punto de operaciones en la entrada de la estación, lado Madrid. A primera vista, es una bateadora como otra cualquiera e incluso la tarea que realiza en los primeros momentos es idéntica, puesto que para el bateo de un cambio hay que comenzar el tratamiento de la vía a 18 metros de la junta de la contraguja e inmediatamente después, por tanto, de la junta de dilatación del cantón.

Antes de que la máquina comience a trabajar, una brigada de RENFE retira las protecciones de madera de las balizas del ASFA y pone al descubierto los cables de conexión de los circuitos de señalización, para evitar que los bates puedan dañarlos.



La brigada de RENFE retira las protecciones de las balizas del ASFA y descubre las conexiones eléctricas de las señales.

Sobre el rail exterior de la vía general y a 100 metros de distancia de la máquina, un operario se sienta ante un visor dirigido hacia ella y con un mando radioeléctrico con el que dirige los movimientos de nivelación de la misma.

La bateadora llega al cambio y comienza a trabajar en el sector donde se encuentran los espadines, en el que

las traviesas mantienen la longitud normal de 2,60 metros sobre una distancia de 12 metros. Observamos en seguida una primera diferencia, y es que los bates que trabajan sobre cada lado de la vía tienen mando independiente desde una cabina, en la que se acomodan dos operarios que los accionan de forma totalmente autónoma, regulando la profundidad del bateo y el apretado de la piedra a uno y otro lado.

En el trabajo de los bates encontramos otra diferencia fundamental, y es que pueden desplazarse transversalmente a la vía para trabajar sobre el rail exterior de la vía desviada a medida que éste se aleja del eje de la vía general. También los bates pueden cambiar de dirección de penetración a voluntad del operador, pudiendo girar cerca de 90° hasta colocarse paralelos a la base de rodadura, cuando no pueden penetrar entre dos traviesas demasiado próximas.

UÑAS PARA ELEVACION DEL RAIL

A partir de los doce primeros metros del cambio, las traviesas comienzan a crecer en longitud, pasando a medir 3, 3,50, 4 y 4,50 m., recibiendo la denominación de "cachas". Las más largas son las situadas bajo el cruzamiento o corazón del cambio.

A medida que el rail exterior de la vía desviada se aleja de la bateadora, el equipo



Tras el bateo, se mide el ancho de vía en distintos puntos del cambio.

de bates de ese lado va deslizando hacia afuera, hasta que llega un momento en que debe volver a su posición inicial para batear sobre el raíl interior de la vía general.

Otra novedad de la Plasermatic 07-275 DN es el sistema de elevación del raíl en el momento de penetración de los bates. Los discos que en las bateadoras de vía agarran el raíl por la cabeza han sido sustituidos por una uña de mayor desplazamiento vertical, que lo mismo lo coge por la cabeza que por debajo del patín. La eficacia de este sistema se hace más patente cuando se llega al corazón del cambio, puesto que al no poder agarrarlo por arriba, hay que meter la

uña de elevación por debajo del mismo.

Una vez rebasado el corazón del cambio, el bateo se prolonga sobre 18 metros, tanto en vía general como desviada. El tiempo necesario para el bateo completo del cambio es de hora y media, contando con un intervalo de dos horas y media. A mano, seis hombres tardarían en hacer la misma tarea de cinco a seis horas.

La brigada de RENFE ha efectuado, por su parte, la sustitución de cojinetes, almohadillas, topes codados, soportes y angulares contracarril cuando ha sido necesario, engrasando en cualquier caso las juntas y tornillos una vez limpios. Detrás de la bateadora se comprueba el ancho de vía y se reponen las protecciones de madera de las balizas del ASFA que habían sido retiradas, restituyéndose los cables de conexión de los circuitos de vía a su posición original.

El resultado de esta acción sistemática de mantenimiento ha sido la elevación del nivel de calidad de la vía, y como consecuencia de ello, una rodadura más uniforme y silenciosa de los trenes.

Sólo a título de anécdota, cabe señalar que el costo del bateo de un cambio de vía se eleva a 60.000 pesetas aproximadamente, lo cual nos puede dar idea de la importancia que para el ferrocarril tienen los gastos de mantenimiento de la superestructura solamente. ■ M. CANO LOPEZ LUZZATTI (texto y fotos).



Con el bateo mecanizado de cambios se ha conseguido un mayor nivel de calidad en la nivelación de la vía al paso por estaciones.

Importantes obras en todo el complejo del nudo ferroviario palentino

Venta de Baños tendrá en breve una nueva terminal de la estación

La localidad palentina de Venta de Baños está experimentando en estos últimos años una de las transformaciones más importantes de su historia, que va a prestar a este nudo ferroviario una agradable sensación de seguridad y confort, con unas instalaciones modernas y unos bellos y funcionales edificios. Se van a invertir en tal transformación un total de 1.254 millones de pesetas.

En estado muy avanzado se encuentra la obra del Taller de Material Remolcado. La inversión total de la misma es de 179 millones de pesetas. En este Taller se centralizarán los trabajos de reparación de vagones de mercancías, lo que va a suponer un notable incremento en los puestos de trabajo de este importante nudo ferroviario.

Con un presupuesto inicial de 725 millones de pesetas y un plazo de ejecución de veinticuatro meses, se hallan las obras de la primera fase de vías y nuevo edificio de viajeros. Comprende esta importantísima obra la rees-

tructuración de las vías de viajeros y aparatos de la banda Norte (vías de Irún y Palencia) La construcción del nuevo edificio de viajeros y servicios, ubicado en el andén principal, y la demolición de los actuales edificios son ya una realidad inmediata.

También se va a solucionar otra de las ilusiones acariciadas desde hace tiempo, que es la desaparición de la molesta e incómoda pasarela, ya que, en conexión con el futuro edificio, se construirá una pasarela peatonal, que permitirá la relación directa entre ambos lados de la ciudad, salvando las vías por encima, alejando para siempre la actual incomodidad en la que sólo se salva el lado de las vías de Expedición de Trenes, y que hay que atravesar, con las consiguientes molestias y peligros, las vías de viajeros. Dos grandes ilusiones que se van a convertir en hechos palpables.

Por último, se ha terminado el proyecto de reestructuración de las vías de Clasificación, Recepción, Expedición y



El actual edificio de la estación no será reconocible, al dejar paso a uno más funcional y capaz.