

Yolanda del Val

**P**ese a que existen tres categorías distintas, operario principal de maquinaria de vía, operario y ayudante autorizado, prácticamente no existen diferencias entre ellas, salvo la salarial (con un abanico que oscila entre las 125.000 y las 140.000 pesetas), y la responsabilidad que conlleva cada una de las categorías, lo cual se relaciona con el hecho de que los operarios principales estén autorizados a manejar, al menos, tres máquinas.

En total existen once tajos, como se denominan en el argot, encargados del mantenimiento de las vías, algunos de los cuales son de gran rendimiento -los dedicados a las líneas de mayor tráfico- y otros zonales, que se ocupan de las vías con menor densidad de tráfico. Joaquín Ordóñez es ayudante autorizado, y conduce normalmente una bateadora B 40 de Matisa, aunque también ha conducido una bateadora de Plasser y una perfiladora, y dice con orgullo haber estrenado el primer estabilizador que compró el Ministerio de Fomento.

**Tecnología.** Si algo caracteriza a los operarios de maquinaria de vía es el continuo cambio de horarios, ya que su trabajo está condicionado por los cortes de vía, muchos de los cuales se producen por la noche, cuando existe una menor densidad de circulación. Trabajan en equipos de dos o tres personas y siempre los acompaña un piloto de vía y obras, que aparte de velar por su seguridad, puesto que les avisa de circulaciones u otros peligros que acechen, comprueba que la vía ha quedado en perfecto estado tras el trabajo realizado.

Casi tan importante como el trabajo en sí es el entretenimiento de las máquinas, labor que a los operarios de vía casi les ocupa el 50 por ciento de su jornada laboral. Antes de salir al tajo, el nivel de aceite de las máquinas debe ser el correcto, al igual que su temperatura. Hay que repostar si hace falta y cambiar los bates si están desgastados, además de engrasar la máquina y solucionar pequeñas averías. Las máquinas van además repletas de herramientas como llaves y gatos, entre otras muchas, con las que resolver in situ las averías que puedan presentarse. Según Joaquín, resulta muy difícil hacer un mantenimiento preventivo de las máquinas, ya que el desgaste de las piezas depende de las condiciones de la vía.

Una vez en la máquina bateadora, el



La continua formación tecnológica es lo que más le gusta a Joaquín Ordóñez de su trabajo.

De Cádiz a Santander y de Santander a Valencia, los operarios de maquinaria de vía recorren constantemente la red ferroviaria para dejarla en perfecto estado. Estos hombres de vida itinerante batean, perfilan y, en algunos casos, estabilizan las vías, tarea imprescindible para que los trenes puedan circular en condiciones óptimas.

operario principal, el operario y el ayudante se alternan el trabajo para que no resulte monótono. Normalmente, un operario se pone al frente del ordenador, en el que va introduciendo los datos topográficos de la vía (radio, peralte, etc...) que ha suministrado Vía y Obras. El operario de turno compara esos datos con los que obran en su poder y comprueba que coinciden. Si los datos introducidos resultan erróneos porque no coinciden con los

VIVEN EN UN TREN DO

## Operarios de maquinaria del mantenimiento

de la vía, los operarios introducen los datos reales, paran la máquina y dan marcha atrás para realizar el trabajo en perfectas condiciones. Otro de los operarios vigila que los sistemas de la máquina funcionen perfectamente, y otro, por último, conduce la máquina.

Una vez realizado el bateado, que no es otra cosa que golpear y ahuecar el balasto para deshacer los apelmazamientos y aumentar el drenaje, se perfila la vía, o lo que es lo mismo, se establecen las dimensiones correctas en planta y alzado; finalmente, si se trata de una línea en la que se circula a más de 160 km/h se utiliza el estabilizador. Realizadas estas operaciones, la vía queda en perfecto estado, ya que el error máximo permitido después de reali-

Empresas	Número de operarios de maquinaria de vía	Edad media
EuskoTren	No existe categoría equivalente	-
Ferrocarriles de la Generalitat de Cataluña	7	38
Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana	No disponible	-
Feve	No disponible	-
Renfe	24	48

## Vocabulario básico de la vía



Jesús Angel de Miguel, una de las líneas más difíciles de mantener es la de Pajares.

MITORIO Y RECORREN TODA ESPAÑA

# Maquinaria encargados Mantenimiento de la vía

zar el proceso de mantenimiento es de tan sólo tres milímetros.

La tecnología de maquinaria de vía es muy compleja, dado que estas máquinas llevan sistemas hidráulicos y neumáticos muy avanzados. Así pues, la formación continua es el pilar básico del trabajo de los operarios, que necesitan conocimientos de electricidad, de mecánica y de electrónica digital. A menudo son las casas fabricantes de las máquinas -Plasser y Matisa- quienes organizan estos cursos de reciclaje continuo. "Cualquier maquinista de tracción supera las mismas pruebas que nosotros, sólo que los operarios de maquinaria de vía, además, tenemos que tener una constante formación tecnológica, casi siempre en tecnología punta",

dice **Joaquín Ordóñez**. Es precisamente esta faceta tecnológica lo que a Joaquín le atrae más de su trabajo, ya que antes de ingresar en Renfe había realizado estudios de electrónica.

En el momento de hacer este reportaje, el grupo al que pertenece **Joaquín** se encontraba realizando el mantenimiento de las cercanías de Madrid, una de sus ciudades favoritas para trabajar, ya que aunque el trabajo se desarrolla principalmente por la noche, eso le permite estar más cerca de su familia. Cuando no duerme en su casa, **Joaquín** se aloja en el Hotel "Rueda", como cariñosamente, y con un punto de ironía, llaman estos trabajadores al vagón donde desayunan, comen, duermen y cenan durante cinco días a la semana.

**Itinerantes.** Este vagón, perfectamente acondicionado para la vida diaria, dispone de dormitorios, cocina, salón y duchas, y refleja a las mil maravillas la vida itinerante que llevan los operarios de maquinaria de vía. **Francisco Agüera Cabezas** y **Jesús Angel de Miguel Recio**, operario principal y operario, es precisamente el desarraigo familiar lo que peor llevan de su trabajo. **Francisco** y **Jesús** están autorizados a conducir bateadoras y perfilado-

**Batear:** Golpear y ahuecar el balasto para deshacer los apelmazamientos y aumentar el drenaje de la plataforma de la vía.

**Perfilar:** Dar a la baqueta de la vía las dimensiones correctas en planta y alzado.

**Estabilizar:** Asentar la vía mecánicamente sin esperar el tiempo necesario por paso de circulaciones, mediante la vibración de alta frecuencia.

ras, aunque **Francisco** tiene permiso además para conducir estabilizadores, que a su juicio son las máquinas de más fácil manejo, ya que son semiautomáticas.

Como todos los operarios, pertenecen a la gerencia de Maquinaria de Vía, englobada en la Une de Mantenimiento de Infraestructura. Los dos residen en Madrid con sus respectivas familias, aunque viajan por toda España y ahora tienen su residencia provisional -léase el Hotel "Rueda"- en Alcázar de San Juan (Ciudad Real), donde han comenzado su trabajo, y tienen previsto terminar en Despeñaperros.

**Rendimiento.** En este tajo, el número 11, trabajan con las bateadoras 08 y la 09 de Plasser, las dos bateadoras más modernas, de las que sólo existen cuatro en España. La 09, la que conduce **Jesús**, es de bateo continuo, por lo que su rendimiento es mayor. "Normalmente, las máquinas bateadoras avanzan dos traviesas, se paran y batean, pero la 09 va todo el tiempo en movimiento, y viene realizando un promedio de 1.500 metros, mientras que una bateadora normal hace unos mil metros", explica **Jesús**. Por ser la más sofisticada, la 09 es también la más difícil de conducir, pese a que esta máquina es semiautomática. En opinión de los operarios, la 08 no resulta muy complicada, con excepción de las marchas, que es preciso cambiar manualmente. El estabilizador, según estos profesionales, trabaja prácticamente solo, mientras que las bateadoras y las perfiladoras exigen una mayor concentración.

**Francisco**, que lleva trabajando en la vía desde 1968, ha vivido la etapa en que el mantenimiento se hacía manualmente, con niveleta y visor. "Yo he llegado a utilizar el pico y la pala, e incluso me ha tocado batear a mano. Las primeras máquinas se introdujeron en los años sesenta; eran muy ruidosas y entraba todo el polvo porque no llevaban cristal delante. A veces parecía que salías de una mina", explica.

Relación por sexos	Salario medio anual bruto	Centros de trabajo/distribución geográfica
-	-	-
7 varones	4.560.000, además de primas y variables	Martorell, Rubí, Sant Boi
-	-	-
24 varones	4.500.000 pesetas	Madrid y Orense

Según **Francisco**, la diferencia entre aquellas máquinas y las de hoy en día son abismales, y en su opinión lo que más ha facilitado el trabajo son los ordenadores, aunque todo el conjunto es ahora mucho mejor. "Cuanto más moderna es una máquina, más cómoda resulta. Antes, los datos topográficos se introducían manualmente mediante un sistema de regletas. Las averías son también ahora más fáciles de detectar y hasta la propia conducción, gracias a los sistemas de suspensión y los motores turbodiesel, resulta más sencilla", asegura **Francisco**.

**Compañerismo.** Los operarios de maquinaria de vía mantienen anualmente un promedio de 700 kilómetros de vía. Por su trabajo se han recorrido prácticamente toda España, y aunque, en realidad, no hay vía que se les resista, tienen sus preferencias. "En el norte, sobre todo en Asturias y más concretamente en Pajares, resulta más difícil trabajar porque los parámetros de la vía no coinciden con los reales. El trabajo que en otros lugares se hace en dos horas, allí se hace en cinco. Además, hay mucho barro y el bateado resulta complicado, por lo que hay que trabajar artesanalmente", afirma **Jesús**.

El mantenimiento de los tajos de mayor rendimiento se realiza aproximadamente cada dos años, pero las líneas de mayor tráfico, o más difíciles, como las de Pajares o León, se mantienen todos los años. Luego, existen los tajos de zona, que son líneas de menor densidad de circulación, en las cuales se da un repaso general a la línea o se resuelve un problema concreto en un punto determinado.

Hoy día los trabajos de mantenimiento son menos peligrosos que antaño, cuando las cabinas no estaban insonorizadas y las lesiones de oído eran frecuentes. Salvo algún golpe que otro, los operarios de maquinaria de vía no consideran que su profesión entrañe riesgos especiales, aunque ellos mismos se encargan de tomar todas las medidas de precaución habidas y por haber cuando arrancan la máquina.

Curiosamente, cuando menos trabajo tienen los operarios es cuando mayor circulación existe, es decir en Navidad, Semana Santa y en el mes de agosto, fechas que aprovechan para tomar sus vacaciones, ya que, en esos periodos, por moti-

**Condiciones de acceso:** Por ascenso, de ayudante de máquinas de vía autorizado.

**Funciones:** Manejar, entretener y conducir máquinas pesadas de vía. Debe estar autorizado para la circulación, y, además, conocerá las posibles causas de las averías más frecuentes de las máquinas y deberá repararlas, si es posible, para llevar a cabo, al menos, el apartado de la máquina en la estación más próxima. También revisará la máquina al final de cada jornada de trabajo, dando cuenta de las anomalías que observe a sus inmediatos superiores.

**Cualidades necesarias:** Actitudes intelectuales medio-altas, elevadas capacidades perceptivas y reactivas, buenas actitudes técnico-manipulativas, alto nivel de responsabilidad y buena estabilidad emocional.

**Salario medio:** Entre 130.000 y 135.000 pesetas netas mensuales.

**Inconvenientes:** Desarraigo familiar.

**Ventajas:** Viajar.



Los operarios emplean la mitad de su jornada laboral en mantener las máquinas.



Pese a llevar mucho tiempo en el oficio, **Francisco Agüera** no se ha acostumbrado a vivir lejos de su familia

vos de seguridad apenas se producen cortes de vías.

No es exagerado decir que para los operarios sus compañeros son como la propia familia. **Francisco**, por ejemplo, confiesa que prefiere encontrarse lejos de su casa, pero acompañado de buenos compañeros, que encontrarse más cerca de casa y tener que convivir con personas

menos afines. "Aquí todo lo tenemos perfectamente organizado. Uno de nosotros se encarga de cocinar y de hacer la compra, y nosotros le ayudamos. Es verdad que protestamos mucho con la comida y que difícilmente coincidimos en gusto, pero nos llevamos a las mil maravillas y eso es muy importante en nuestro trabajo", dice **Jesús**. □