

Explotaciones forestales en contacto con la



Hace años, eran frecuentes las mujeres guardabarreras.

Yolanda del Val

A menudo oía contar historias de bosques y de personas que, como su mismo abuelo, "vivían" en el monte haciendo traviesas. Qué duda cabe que por eso, **Agustín Fernández** se hizo especialista forestal en cuanto tuvo la primera oportunidad. Eran los tiempos en que toda España estaba salpicada de serrerías, de las cuales la más importante se encontraba en la sierra de Cazorla. Allí vivían hombres -brigadas de 15 o 20 personas- entregados a la tarea de talar árboles para hacer traviesas ferroviarias. El aislamiento de estos parajes les obligaba a dormir allí mismo, en casetas, donde, por supuesto, hasta el más mínimo detalle estaba hecho en madera. Estas serrerías se encontraban situadas invariablemente junto a ríos, a través de los cuales, por una especie de canal, se trasladaban los troncos recién cortados. Luego, los troncos pasaban a ser competencia de las personas que, como el abuelo de **Agustín Fernández**, elaboraban las traviesas, manualmente al principio, con una especie de sierra llamada tronizador, y luego, cuando avanzó la técnica, con máquinas de vapor, hasta que por fin se automatizó todo el proceso. Elaborar las traviesas no era desde luego tarea fácil, sobre todo si la madera era de haya, como en Navarra y no de pino, como en la zona de Valencia.

Los especialistas de explotaciones forestales, ya desaparecidos, o los guardabarreras, de los que ya quedan tan sólo nueve en España, constituyen dos ejemplos paradigmáticos de la más pura esencia ferroviaria. Con ellos, Vía Libre, concluye una serie de dos capítulos dedicada a las profesiones ferroviarias que ya no existen o bien se encuentran a punto de desaparecer.

Además, si las traviesas iban destinadas a la zona norte de España, donde las lluvias eran abundantes, se enviaban a Castejón de Ebro, donde se cresotaban con mezclas de alquitrán para que duraran más tiempo.

La asistencia forestal a la vía comenzó después, justo cuando el personal de vía y obras dejó de cortar la maleza. Entonces se contrató a Forestales, que era una especie de filial de Renfe, para realizar esta tarea. El servicio de Forestales acabó integrándose plenamente en Renfe en 1982, hasta que en 1987 finalmente desapareció.

La asistencia forestal a la vía, donde **Agustín Fernández** permaneció 12 años, guardaba cierta relación con el trabajo



Tala de árboles para la construcción de traviesas.

que se hacía en el monte, pero no tenía nada que ver con la elaboración de traviesas o la tala de árboles para su fabricación, aunque bien es cierto que más de una vez **Agustín** tuvo que cortar árboles que entorpecían la circulación de los trenes.

Las Brigadas de asistencia forestal a la vía estaban repartidas prácticamente por toda España: desde Galicia a Cataluña pasando por Levante, Navarra y Andalucía. **Agustín** empezó su andadura en Valencia, luego pasó a Cazorla, donde hizo un cursillo de motoserrista en la Escuela de Capacitación Agraria, y de allí a Navarra. Sus ocho horas de jornada laboral transcurrían prácticamente en la vía, donde básicamente cortaba maleza y echaba herbicidas para que los ramajes no afectaran a la visibilidad de los trenes. Los de forestales casi siempre trabajaban con turno partido y aquello tenía su porqué. "Casi siempre íbamos a comer al pueblo más cercano, aunque en Navarra teníamos un cocinero que hacía la comida en el campamento y

S O EN VIAS DE EXTINCION (Y II)

Forestales y guardabarreras, a la vía y la naturaleza



las brigadas de asistencia solían vivir en pensiones, aunque eso, a los 20 años, que era la edad que tenían muchos de esos trabajadores, era toda una aventura. La movilidad laboral era muy común y las

áreas de influencia de cada zona muy amplias. En Valencia, por ejemplo, los especialistas de forestales tenían a su cargo la vía desde Albacete y Murcia hasta Puigcerdá. En el sur, donde llueve menos y la maleza escasea, la zona de influencia era mucho mayor y abarcaba toda Andalucía hasta Despeñaperros. Por el contrario, en el norte, la maleza se multiplicaba debido a las frecuentes lluvias, de modo que los de forestales bien podían pasarse un año entero cortando maleza entre Alsasua e Irún, como recuerda **Agustín**.

Una especie de hoz llamada podón, la motosierra y los herbicidas eran las herramientas de trabajo diarias de los especialistas forestales, que llevaban convenientemente guardadas en mochilas al hombro. Aunque no era una profesión de especial riesgo, la tala de árboles, no muy frecuente, todo hay que decirlo, sí entrañaba cierto peligro. En cuanto a dificultad, Agustín no tiene duda de que en el norte las condiciones de trabajo eran más duras: "Había muchas trincheras y había que descolgarse con una cuerda para cortar la vegetación. Teníamos que trabajar hiciera frío o calor y si caía un aguacero nos resguardábamos un momento, pero si la lluvia persistía no había más remedio que

nos la llevaba a donde estuviéramos", dice **Agustín**.

La vida de un motoserrista no era fácil y, desde luego, tampoco apta para crear una familia. Las personas que componían



Adrián Rodríguez con el jefe de Distrito, Justo Pizarro, en el paso de Talavera.

El trabajo de guardabarrera

Condiciones de acceso: Por pase, de otras categorías de nivel 2.

Salidas: Por ascenso, a obrero primero y ayudante especializado.

Funciones: Custodia, vigilancia y servicio de los pasos a nivel, teniendo como principales misiones específicas la limpieza de los mismos, la apertura y cierre en el momento oportuno de las barreras y cancelas, la toma de datos en caso de infracciones en el camino y la detención de las circulaciones por la vía en caso de estar interceptado el paso a nivel.

Cualidades necesarias: Responsabilidad, capacidad de concentración.

Salario medio: Entre 120.000 y 130.000 pesetas netas mensuales.

Inconvenientes: Soledad, turnos prolongados en algunos casos.

Ventajas: independencia.

ponerse el traje de agua y continuar la jornada", explica. En 1974, un especialista forestal ganaba unas 10.500 pesetas al mes, cantidad que **Agustín** no consideraba en modo alguno suficiente. Por eso, cuando en 1986 desapareció definitivamente Explotaciones Forestales y pasó a trabajar como peón especializado en el Centro Logístico de Villaverde, donde aún sigue hoy, Agustín no lo lamentó en absoluto. "Dos años antes de desaparecer la categoría me casé y estar separado de la familia resultaba muy duro, por lo que más tarde o más temprano hubiera intentado salir de allí", asegura.

Responsabilidad. Que la de guardabarreras es una profesión con los días contados es algo que ilustra perfectamente el número de personas que poseen esta categoría en España: nueve hombres y una mujer. Bien es cierto que son algunos más los que se dedican a esta actividad, como es el caso de **Adrián Rodríguez Díaz**, que aunque es obrero de vía y obras, ha hecho muchos pasos a nivel en su vida.

Desde hace 12 años, **Adrián Rodríguez** se turna con otros dos compañeros para custodiar el paso a nivel situado en el kilómetro 135,562 de la línea Madrid-Valencia de Alcántara, enclavado en la población de Talavera de la Reina (Toledo). Aunque los horarios de los trenes están grafiados y las modificaciones se introdu-



Agustín Fernández conoció gran parte de España cómo especialista de forestales.

cen a diario, los guardabarreras no tienen un minuto de reposo. En principio, las estaciones colaterales avisan de los trenes que van pasando por las sucesivas estaciones, aunque si ocurre un accidente porque no se haya producido esa comunicación, la responsabilidad recae exclusivamente en el guardabarrera. La estación colateral de **Talavera de la Reina**, a un kilómetro del paso a nivel, permanece abierta las 24 horas del día, pero no ocurre así con todas, ya que muchas cierran a las 20 horas. Cuando eso sucede, toda la atención que se preste es poca. Por esto y porque la línea Madrid-Valencia de Alcántara está catalogada como una línea de tráfico denso y Renfe obliga en estos casos a hacer turnos de 12 horas, la jornada de los guardabarreras es especialmente intensa.

En el caso de **Talavera** la barrera es totalmente manual y debe accionarse cinco minutos antes de la llegada de cada tren. Sin embargo, esto es algo difícil de llevar a la práctica debido al tráfico rodado. "A veces, si hay mucho tráfico se intenta regular y se baja la barrera uno o dos minutos antes de la llegada del tren", explica Adrián. Si alguna vez se atascara la barrera, algo que ya ha sucedido, los guardabarreras disponen de unas cadenas o cancelas de emergencia. Sin embargo, no es este un problema que quite el sueño a los guardabarreras, aunque no puede decirse lo mismo de los automovilistas que, en ocasiones, son capaces de llegar al insulto cuando ven que la barrera se cierra.

Por el paso de **Talavera** circulan unos 27 trenes diarios entre regionales, largo recorrido y mercancías. A eso, se añaden circulaciones temporales, sobre todo de mercancías. Por sorprendente que parezca, el de guardabarrera es un trabajo que provoca estrés, pero no por la circulación

de trenes, sino por otros factores que nada tienen que ver con el ferrocarril. "Una noche se produjo una reyerta entre dos delincuentes. Uno de ellos sacó una pistola y disparó al otro. Luego, vino al paso a nivel y le dijo al guardabarrera que si decía algo a la policía, vendría a buscarle al día siguiente. La policía le detuvo en pocas horas y el guardabarrera se negó a ir sólo al puesto, con lo cual tuvo que acompañarle otro compañero", explica **Justo Pizarro**, jefe de Distrito. Lejos de constituir casos aislados, estas situaciones son bastante comunes, y más de una vez los guardabarreras se han visto obligados a avisar a la policía.

Los automovilistas constituyen también otro peligro, aunque por motivos diferentes. "Una vez estaba la barrera cerrada y

había dos coches esperando. Vino otro y se los saltó y, además, arrolló la barrera. Se le rompió el parabrisas, pero lo peor fue que al llevarse por delante el cable de la barrera, la manivela se disparó y dio en el pecho al guardabarrera, que precisó atención médica. El conductor se dio a la fuga", dice **Justo Pizarro**.

Para **Adrián**, el hecho de que el paso a nivel se encuentre en la población, a 1 kilómetro de la estación, tiene más ventajas que inconvenientes, ya que ayuda a estar más entretenido; en cambio, la noche se le hace eterna.

En el caso de **Talavera**, la barrera es totalmente manual. De ello, deja constancia la señal que indica a los maquinistas que ese paso está custodiado por un agente.

No obstante, cada vez se instalan más semibarreras automáticas (semibarrera para evitar que un automóvil pueda quedar atrapado en medio de la vía sin posibilidad de salir), y eso puede suceder en **Talavera**, en cuyo caso desaparecería la figura del agente. Sin embargo, Justo Pizarro considera que los accidentes son más frecuentes en los pasos a nivel sin custodiar, aunque señala que el 99,99 por ciento de ellos se producen por imprudencia de los peatones o de los automovilistas.

En general, los guardabarreras no se consideran bien pagados. Con una antigüedad media de 12 años, el salario mensual neto no suele sobrepasar las 120.000 pesetas, aunque casi siempre se complementan con horas extraordinarias, que no se pagan a más de 800 pesetas. "El servicio de vía y obras es el peor pagado de toda Renfe. Hay que tener en cuenta que los obreros tienen que soportar altísimas temperaturas en verano y ni siquiera cobran penosidad", opina **Justo Pizarro**.

Pese a todo, los guardabarreras que tienen en torno a los 40 años no creen que vayan a jubilarse haciendo pasos a nivel, ya que la tendencia es a instalar pasos automáticos, cuando no a suprimirlos.

Aunque el trabajo pueda llegar a ser aburrido y muy esclavo, las condiciones de trabajo de los guardabarreras han mejorado notablemente. Aunque quizás no sea lo habitual, el paso a nivel de **Talavera** cuenta con una "garita", que así es como llaman los guardabarreras a su habitáculo, bastante confortable, a la que no le falta su frigorífico y su aire acondicionado. Nada que ver con las de hace años, cuando el único refugio de los guardabarreras consistía en una garita de un metro de ancho, sin teléfono y a menudo hechas con traviesas. □



Adrián Rodríguez, con "Bruno".