

Martillo de visitador

Martillo de visitador. Década de 1970
Pieza IG: 06624. Museo del Ferrocarril de Madrid



Las antiguas ruedas del material rodante generalmente no eran enterizas, sino que estaban equipadas con llantas, un aro exterior o banda de rodadura de acero reemplazable, fácil de sustituir cuando se deterioraban o desgastaban, evitando el sobre coste de cambiar la rueda completa.

Las ruedas eran inspeccionadas diariamente para detectar signos de fractura o fatiga, pues estos aros por deterioro o por sobrecalentamiento en el frenado, a veces se aflojaban e incluso se desprendían y provocaban accidentes. Al objeto de identificar estos problemas, las llantas se solían pintar de blanco para que cualquier movimiento fuera perceptible, pero además eran golpeadas suavemente con un martillo, así si el sonido del golpe era ronco detectaba una grieta, mientras que si la pieza estaba íntegra, al golpearla se producía un sonido nítido "tíííín".

El visitador, oficio conocido en el argot ferroviario como los de "la visita", "los del martillo" o los del "Recorrido", era la persona encargada de realizar este trabajo de reconocimiento y verificación del estado del material remolcado, tanto a la llegada, a la salida y al paso de los trenes, así como de los coches de reserva y del material estacionado. Cuando detectaba averías que no requerían la baja o segregación del vehículo, o en material apartado que no exigía instalaciones especiales, él mismo efectuaba las reparaciones empleando los materiales o herramientas de su dotación. Si por el contrario, los vehículos debían ir al taller, se etiquetaban y marcaban, indicando con ello que se debían soltar de la composición para su traslado.



Asimismo, el visitador se encargaba de comprobar el buen estado de los medios auxiliares, como calefacción o iluminación, incluso hacía pruebas de freno y cambiaba zapatas, también comprobaba la temperatura de los cojinetes de los ejes y de las cajas de grasa y, ayudado por una "plantilla de visitador", comprobaba deterioros de pestañas por el rozamiento en las ruedas y los posibles planos.

Con la creación de RENFE, este oficio experimentó una progresiva jerarquización. La categoría superior era la de jefe de visitadores, que tenía a su cargo un grupo de visitadores principales, visitadores de primera, de segunda y visitadores de entrada y, según el caso, personal de talleres. Existía también una subdivisión funcional con tres niveles de prestación: la línea, la estación y los coches *break*. El jefe de visitadores era la categoría superior en la línea y se encargaba de realizar su trabajo en los trenes en ruta. En la estación, el grado más importante era el visitador principal, que revisaba el tren antes de iniciar su recorrido comercial y bajo su supervisión estaban el resto de puestos auxiliares de visitadores o agentes autorizados para efectuar el servicio en las estaciones. La última categoría, era la del personal que prestaba servicio en los *break*, coches especiales utilizados por altos directivos para sus desplazamientos por la Red.

El visitador era fácilmente identificable, pues se le podía ver en la estación con su inseparable martillo de mango largo en una mano –utilizaban también el martillo cabeza de bola– y un farol de carburo en la otra –necesario para alumbrarse por la noche, para ver mejor los bajos de los vehículos o para las zonas oscuras de las entrevías –, siempre uniformado con su gorra azul tipo floja, con el distintivo de su oficio bordado en ella, dos ramas de palmas unidas por un lazo que circunscribían, cruzados entre sí, una llave fija y un martillo.