

# ARTISTAS DE GRANDES OBRAS



Pintar las calles no es trabajo fácil. Planificación, esfuerzo, dedicación y, sobre todo, minuciosidad son parte de lo que se necesita para que las líneas que vemos a diario en las calles queden bien hechas.

POR NICOLÁS LEYTON G. FOTOS VIVI PELÁEZ

*“De repente pones varias señales, para que los autos disminuyan la velocidad, de 100 a 80 y de ahí a 50, para que sea gradual. Pero los conductores no respetan, porque no hay conciencia” (Tatiana Morales)*

E

En la autopista que sale del puerto de San Antonio y un atochamiento tiene el camino cortado. “Hombres trabajando”, dice un cartel al borde del camino. La molestia se hace evidente en una

ruta donde, a diario, transitan miles de camiones transportistas. Sin embargo, no se escucha ningún bocinazo ni reclamo. Al contrario. Cuando los vehículos están nuevamente en marcha, se escuchan piropos y sonrisas que saludan a la paleta causante del taco.

“Al menos no me agarran a gritos. En ese sentido los tipos respetan más a las mujeres que a los hombres. Los paleteros hombres simplemente no existen. Por último, a una le pasan tirando piropos”, dice Tatiana Morales. Ya tiene más de 10 años trabajando en seguridad vial y le ha ido bastante bien.

Esta ingeniera en comercio internacional

partió sentada en una oficina y terminó donde más le gusta estar: en la calle. “Yo hago un trabajo de cabeza y administrativo acá, y además voy a la obra. Para que la cosa salga bien, tienes que hacer de todo”, recalca.

Actualmente es jefa de proyectos de operaciones viales de la empresa Vialtek. “Dispongo todos los equipos que van a la obra, me preocupó de lo que necesitan y de fiscalizar los estándares de calidad de todo el trabajo. Yo no pinto, pero dirijo y doy las instrucciones para que pinten”, cuenta.

El trabajo en las obras viales es distinto a lo que uno se imagina. Tatiana lo define como “ingrato”, alega que muchas veces la gente no se entera de todo el esfuerzo que hay detrás. Todo comienza cuando les encargan una obra para realizar. Se les asignan los kilómetros para pintar y qué es lo que tienen que pintar. En ese momento Tatiana designa los camiones que deben dirigirse a la obra, la carga que debe llevar cada uno y el tipo de pintura con

la que trabajarán. Su misión también es fiscalizar que cumplan con los requisitos que se les exige en el pintado, ya que los trabajos son inspeccionados por el laboratorio de Vialidad.

“Nosotros tenemos que cumplir con cierta cantidad de micras húmedas y tantos gramos de microesferas para cumplir con las 200 milicandelas que nos exigen por laboratorio. Lo que se mide es la retroreflectancia, que es el haz de luz que proyecta la pintura y que hace que el vehículo pueda verlo. Si no le tiras microesferas, se ve la raya durante el día pero no en la noche”, apunta.

Pero su trabajo no se trata solamente de un tipo de pintura: Dependiendo de los presupuestos o si se está pintando en una zona con mayor o menor tránsito, se utilizan diferentes materiales para el pintado. Existe un tipo de pintura en frío que son acrílicas o acuosas, que tienen menor durabilidad, ya que se gastan más rápido y deben ser mantenidas cada 6 u 8 meses. Las grandes

FORM

ARGENTA





*“Los tipos respetan más a las mujeres que a los hombres. Los paletteros hombres simplemente no existen. Por último, a una le pasan tirando piropos” (Tatiana Morales)*

autopistas se pintan con pinturas calientes, que son termoplástico en spray o en extrusión, porque éstas tienen mayor retroreflexancia y duran al menos un año.

Otro aspecto que incide en el tipo de trabajo que se realiza es si es que la carretera se encuentra demarcada previamente, es decir, si es que ya saben por dónde tienen que pintar. “Es mucho más fácil pintar una autopista cuando ya está demarcada, porque no tienes que hacer el trazado topográfico para saber dónde va el eje y si los anchos están bien. Haciendo eso pierdes dos o tres días, dependiendo de cuánto tengas que pintar”, asegura Tatiana Morales

Con los camiones cargados comienza el trabajo en obras. Su empresa, Vialtek, tiene tecnología de punta para el pintado de pavimento. “El camión tiene una cámara que va grabando por debajo y el chofer, a su lado derecho, lleva una pantalla que le va mostrando el suelo. Entonces, el chofer no mira el camino hacia delante, sino que ve en la pantalla por dónde tiene que ir pintando.

Somos casi la única empresa que utiliza esta tecnología”, dice.

A esta máquina se le suma un equipo de cuatro trabajadores. Además del conductor, el camión lleva a dos aplicadores que son los encargados de cargar la pintura. Uno va encima del vehículo, mientras que el otro camina supervisando que la pintura esté saliendo bien. De esta manera, el camión puede pintar 12,5 kms. en línea continua. “Luego tiene que volver a cargar, por eso se llevan sobre el camión varias cargas que se dejan en la bodega de la obra. Podemos pintar fácilmente 30 o 35 kilómetros al día”, señala.

Junto con el camión va una camioneta de apoyo equipada con balizas y un panel de flechas LED. En esta viajan dos personas más que van cuidando el camión, mientras que el acompañante es el encargado de ir ubicando los conos. Este tipo de trabajos es el que Tatiana desempeña habitualmente. El trabajo del equipo de apoyo es sumamente importante, ya que de ellos depende la seguridad de todos los trabajadores de la obra,

quienes además están equipados con ropa vistosa para que pueda ser detectada por los vehículos que pasan cerca de ellos.

Hay mucho riesgo en este oficio, especialmente si se considera que el trabajo se realiza de noche, cuando la presencia de conductores ebrios aumenta. “Tuvimos un accidente cerca de San Bernardo, entrando a la Autopista Central. Se metió un auto con un tipo ebrio a las 4 de la mañana. El tipo venía arrancando de Carabineros, porque el auto en el que iba era robado, pero los de la obra lo agarraron”, cuenta.

Es un oficio peligroso, ingrato, pero al que Tatiana le ha dedicado los últimos diez años de su vida. Un trabajo que comienza mucho antes de pintar y que termina mucho después de los 20 minutos que demora en secar la pintura. Un oficio que exige planificación, pero también la capacidad de proyectarse para supervisar los trabajos y que así los resultados sean permanentes y aseguren que las líneas que demarcan las calles sigan ahí. **EC**





*"El camión tiene una cámara que va grabando por debajo y el chofer, a su lado derecho, lleva una pantalla que le va mostrando el suelo. Entonces, el chofer no mira el camino hacia delante, sino que ve en la pantalla por dónde tiene que ir pintando. Somos casi la única empresa que utiliza esta tecnología", dice Tatiana.*

