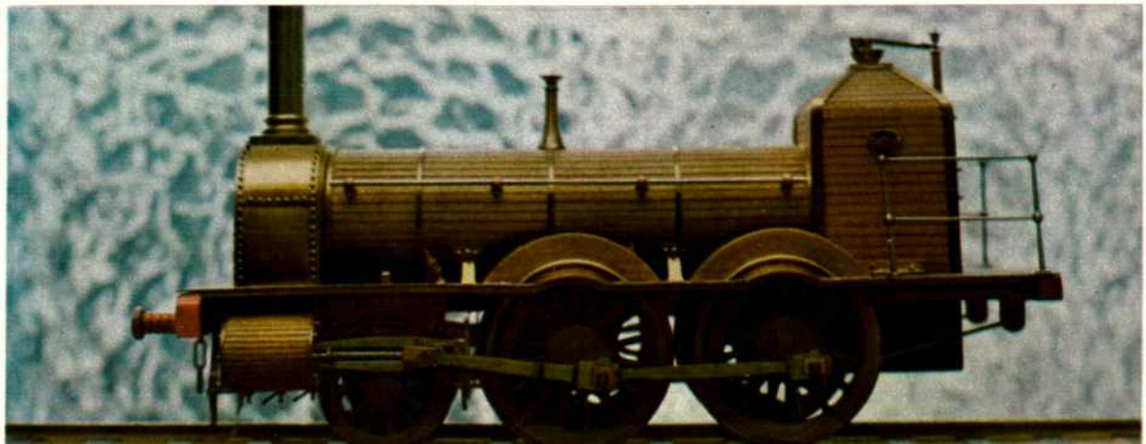
MUSEO DEL FERROCARRIL

Primera locomotora, tipo 020, de los Ferrocarriles Andaluces.

Maqueta de la primera locomotora del Madrid-Aranjuez en 1851.



Pequeños trenes que reproducen máquinas de gran valor histórico, acciones de las primeras compañías que explotaron el transporte ferroviario español, maquetas, objetos, señales, fotografías, historias de trenes reales y de pequeños recorridos que parecían ilimitados ante la novedad de la máquina. Aquí está casi toda la historia de un medio de transporte que revolucionó el mundo y dio a la vida de los pueblos otro sentido: el de la rapidez. Es-

paña tiene un Museo del Ferrocarril. Pequeño, pero lleno de documentos y de anécdotas de lo que fue a mediados del siglo pasado algo así como la fiebre del oro en el Oeste: la fiebre del ferrocarril.

En 1830, cuando el tren, un coche impulsado por una máquina y que circulaba por un carril de «fierro», llevaba unos cuantos años en Inglaterra, un español arriesgado pidió la primera licencia para construir una línea ferroviaria. Una acción emitida por esa primera compañía se conserva todavía en el museo como testimonio de la historia económica del tren español.

En la estrecha calle de San Cosme y San Damián, en el número 1, se halla el Museo del Ferrocarril. De diez de la mañana a una y media de la tarde, de martes a domingo, las puertas del museo se abren gratuitamente al público.

El ferrocarril significó en el siglo XIX el aceleramiento más importante en la vida diaria de los europeos. A partir de él se produjo más, porque se pudo transportar con rapidez y traer materias primas desde diversos lugares.

Importantes técnicos ingleses y franceses vinieron a la Península para conseguir la concesión y licencia necesarias para construir las primeras vías.

LOS PRIMEROS VEINTINUEVE KILOMETROS

La historia comienza verdaderamente no con esa primera acción de una compañía establecida en 1830, sino con la puesta en marcha del primer ferrocarril: el Barcelona-Mataró. Fue un catalán y fue con el dinero de las gentes de la provincia como se construyó el primer trayecto. La máquina de vapor se estaba aplicando ya a la industria catalana de tejidos y el comercio necesitaba alcanzar otras fronteras.

Don José María Roca solicita en 1843 un privilegio para la explotación del camino de hierro y se le concede ese mismo año. La «gran compañía española del camino de hierro de Barcelona a Mataró y viceversa, bajo la protección de S. M. la Reina madre doña María Cristina» tiene un capital de 20.000.000 de reales y la participación de dos socios extranjeros, técnicos de ferrocarriles. El recorrido total es de 29 kilómetros. El primer balance de esta empresa, de octubre de 1845, se conserva en perfecto estado en una sala del museo.

Cuando el primer ferrocarril circuló por la costa catalana, España contaba en total con 400 leguas de caminos transitables. Por ellos circulaban carros, postas, coches, diligencias...; éstas era, más que ningún otro medio, las dueñas del camino.

MAQUINAS FAMOSAS Y ALGUNA DE TAMAÑO NATURAL, COMO LA 01, QUE TRANSPORTABA LOS VINOS DE JEREZ; DOCUMENTOS, FAROLES, VIAS Y MEDIOS DE COMUNICACION PRIMITIVOS.

La diligencia corría largos trayectos y llevaba a los viajeros de fonda en fonda hasta llegar hasta su destino final. Transportaban el correo y las noticias de un extremo a otro del país. Cuando el tren comenzó a ampliarse, la diligencia se aprovechó de él y hacía los trayectos ferroviarios sobre un vagón especial. Allí viajaban coche, caballos y pasajeros, para acortar así las distancias. Si el coche iba lleno, el valor del billete era mayor que si iba vacío. La diligencia alternó mucho tiempo con el tren, incluso se formaron compañías mixtas cuyo punto de partida era casi siempre Madrid.

EL TREN DEL CENTENARIO

El primer tren que circuló en España por el trayecto Barcelona-Mataró está presente en el museo en una reproducción en miniatura: la locomotora y tres vagones de primera, segunda y tercera clase. Una copia exacta del tren original se conserva todavía. La que se hizo para celebrar el centenario del primer tren en 1948.

Como anécdota se recuerda en la «Historia General de los Ferrocarriles Españoles», que una vez pasada la inauguración del Barcelona-Mataró, comenzaron a aparecer chistes y comentarios sobre el gran invento. Como aquel de un médico ilustre, el doctor Amigó, que lo tachó de nefasto alegando que los gases que producía la locomotora eran de carácter tóxico y que «el traqueteo producido por el tren sería causa de frecuentes enfermedades nerviosas».

LAS PRIMERAS VIAS

Después de pasar, a la entrada, los faroles de cola del coche-salón de Alfonso XIII, se llega a la sala de instalaciones fijas. Allí se exhibe el sistema de vías sobre el que hizo su recorrido el primer tren español. Los tipos de vía han evolucionado, y lo habían hecho ya en el resto de Europa cuando se inició el Barcelona-Mataró. Para éste se instalaron carriles de doble cabeza apoyados en traviesas de madera y asegurados con un trozo de este material. Una vez gastada la superficie de la vía, se le daba vuelta para aprovechar así los dos lados.

En cuanto a la anchura de vía, una Real Orden del 24 de diciembre de 1844 determinó que fuese de seis pies castellanos, es decir, 1,6716 metros. En los demás países vecinos, en general, se había adoptado la vía estrecha, de 1,45 metros. Francia inauguró su primer trayecto en 1837, el París-St. Germain, con un ancho de 1,45 metros; pero los ingleses llegaron a utilizar una vía de 2,15 metros, que después desecharon. Era la época en que Bélgica comenzaba la construcción de sus caminos de hierro, concediendo todos los privilegios al Estado, caso especial en aquel tiempo en la administración de los ferrocarriles europeos.

SEÑALES Y ENCLAVAMIENTOS

Las primeras formas de señalización para los trenes fueron las distintas posiciones de los brazos del hombre. Luego se construyeron señales de discos, redondas y cuadradas, y por último señales luminosas: faroles y semáforos. Las que se conservan en el museo proceden de las distintas compañías que funcionaron en la Península antes de que el ferrocarril español se unificase en la Red Nacional. Los enclavamientos, un sistema para relacionar las señales, las agujas y otros aparatos para control del tránsito de los trenes, no son de origen muy antiguo. En el museo se conserva un sistema que inventó, a finales del siglo XIX, un español, don Leonardo Torres Quevedo. El sistema se utilizó poco tiempo.

PRIMITIVOS MEDIOS DE COMUNICACION FERROVIARIA

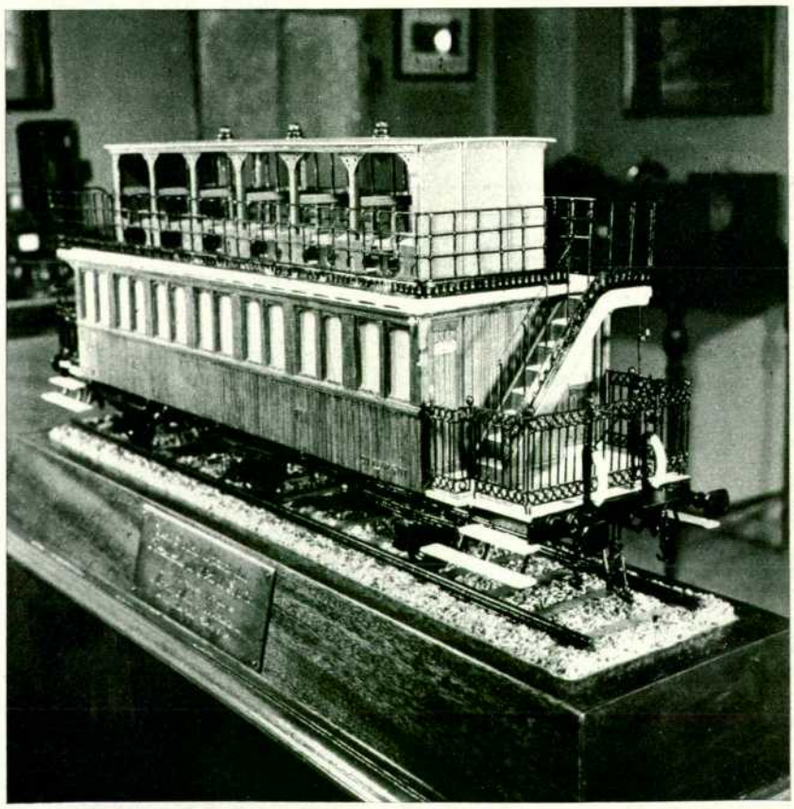
Hasta que Morse no inventara su telégrafo, se utilizaron en toda Europa distintos aparatos que permitían emitir señales de una estación a otra. En Cataluña se utilizó el Jouselin, un aparato francés que permitía comunicar una estación con la anterior y la siguiente. Sólo tenía capacidad para emitir veinte mensajes: «Auxilio, Vuelta a Villanueva, Detenga tren».

El Breguet fue otro aparato semejante, que también se utilizó en España, algunas veces alternando con el Morse. Se diferencia del Jouselin en que su capacidad de transmisión de mensajes es ilimitada.

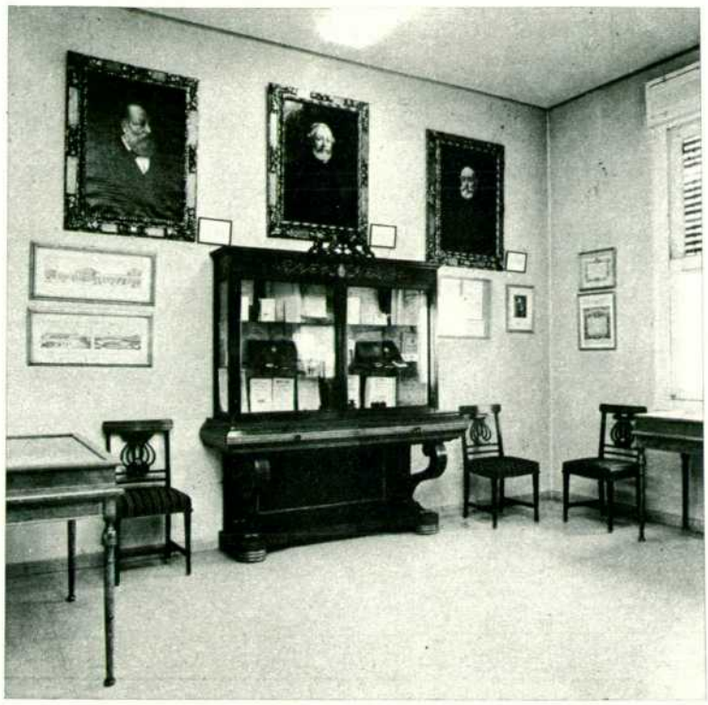
Junto con estos sistemas, en el museo se conservan modelos de distintos tipos de teléfonos, casi todos fabricados por Ericsson. Por último, fue el Morse el que se impuso. En la sala más grande está la mesa con dos transmisores y dos receptores, que funcionó mucho tiempo en la estación de Córdoba. Como pieza curiosa, se exhibe también un telégrafo portátil.

EL TREN DE LA FRESA

La capital no tardó mucho tiempo en construir y hacer funcionar su primer ferrocarril. El marqués de Salamanca consigue en 1846 un Real Privilegio para establecer el Madrid-Aranjuez, «el tren de la fresa», inaugurado con todo esplendor el 9 de octubre de 1851. Ese día, un vagón real y dos coches, arrastrados



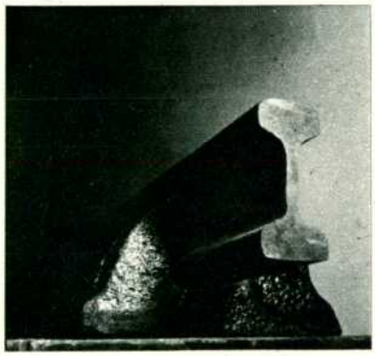
Maqueta de coche imperial de terraza de 1912. Ferrocarril del Norte.



Vitrina, cuadros y sillas del coche-salón del Rey Alfonso XIII.

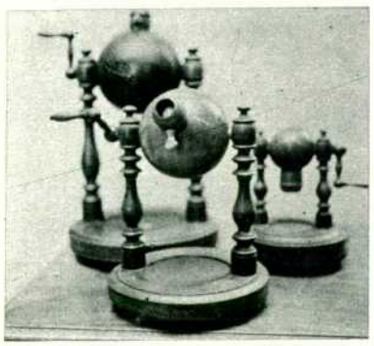
por la «Isabel II», llevó a los Reyes desde la estación de Atocha hasta el interior del palacio real de Aranjuez por unas barras instaladas a través de los jardines y de la Puerta de las Damas, hasta llegar casi a la escalera principal de la casa regia. Cuenta **la fama del marqués de Salamanca** que esas barras puestas en palacio fueron de plata pura. El recorrido del tren duraba hora y media y se hacía parando en muchos pueblos intermedios. Desde el comienzo fue a los viajeros a los que se dio mayor importancia por parte de la empresa, porque resultaban más rentables que el transporte de mercancías.

Una locomotora reproducida por manos expertas a escala minúscula representa esa segunda máquina que circuló por tierras de Castilla y dio a Madrid su primer ferrocarril.



Carril de dos cabezas que fue el primero utilizado en España en la línea Barcelona-Mataró.

Uno de los primeros teléfonos utilizados en las estaciones.



Bombos utilizados para sortear las amortizaciones de los primeros ferrocarriles.

Estanterías con faroles, teléfonos, etc, de los primeros tiempos del ferrocarril.

UN VAGON DE VERANO

Una pieza curiosa del museo es la maqueta de un vagón que circuló por tierras de Levante tirado por una locomotora de vapor. Se trata de un coche con bancos al aire libre, un vagón con terraza que sólo pudo circular en un clima como el de Levante. En la misma sala donde se exhibe hay fotografías muy antiguas de los distintos tipos de coches que se utilizaron en el siglo pasado, todos traídos del extranjero, entre ellos uno de tercera clase, sin pasillos: el vagón real de Isabel II, y una foto que recuerda la inauguración del primer coche-cama entre Madrid y Lisboa. También un primitivo sistema de calefacción, que consistía en tanques de metal que se llenaban de agua caliente cada cierto tiempo, librando del frío a los viajeros.

LOS PRIMEROS TRENES ELECTRICOS

En la sala contigua a aquella donde se exhiben las señales y las fotografías históricas, se conserva en una vitrina una colección de medallas conmemorativas de la historia del ferrocarril español. También muebles del tren real de Alfonso XIII y el reloj que señaló la hora de salida del Barcelona-Mataró.

Una maqueta colocada en el centro de la sala representa la primera locomotora eléctrica que circuló por vías españolas, haciendo el recorrido Gérgal-Santa Fe, de la línea Linares-Almería, en 1911. Y en otra se reproduce el puerto de Pajares, de Asturias, en el que el tren español de vapor tuvo que pasar verdaderas odiseas.

El puerto de Pajares, con setenta y dos túneles y 49 kilómetros de recorrido, tenía que atravesarse parando continuamente. Al llegar al paso de La Perruca, los viajeros y el personal presentaban síntomas de asfixia. En realidad, por allí circulaba un tren de mineral con algunos pasajeros, y tenía que llevar siempre dos máquinas en cabeza y una en cola. En razón de todos los problemas que presentaba, el puerto de Pajares fue el segundo tramo ferroviario que se electrificó en España en 1924.

LA GRAN 01 DE ANDALUCES

En la sala más grande del museo está la única pieza pesada de tamaño natural que en él se guarda. Se trajo al museo porque debido a su tamaño y tipo de construcción se podía armar dentro de la sala. La 01 de los ferrocarriles de Andalucía es una locomotora —ténder— que se empleó para el transporte de los vinos de Jerez. Es una máquina de maniobras que hacía su recorrido entre las bodegas de Jerez y la estación y el Puerto de Santa María; en su época era llamada «el urbano de Jerez».

En esta sala hay, además, maquetas de diferentes tipos de máquinas, locomotoras, ferrobuses, sistemas de circulación y documentos.

LAS PRIMERAS, TODAS EXTRANJERAS

España no construyó sus locomotoras hasta el año 1900, y entonces lo hizo con material extranjero. En el museo se conserva una fotografía de la primera locomotora construida en el país por la Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona y la maqueta de la penúltima locomotora construida por la misma compañía.

La RENFE conserva algunos modelos de esas locomotoras anteriores a 1900, importadas de diversos países. Las placas con sus nombres se exhiben en la sala más grande. Entre ellas destacan tres incripciones en ruso: por encargo, en 1870.

LO QUE NO SE PUEDE VER

El pequeño museo ferroviario es un sitio obligado para los amantes de la Historia. No todas las piezas son originales, pero pueden contar episodios de la vida del tren español de vía ancha, pionero del transporte acelerado.

En un futuro, cuando se disponga de instalaciones propias y de espacio suficiente, la RENFE podrá enseñar en su museo más de treinta locomotoras que tiene en inventario y que son piezas de mucho interés. En Cuenca está, por ejemplo, la reproducción del Barcelona-Mataró, el tren del centenario al que antes nos hemos referido.

En Alcázar de San Juan se conservan modelos de automotores antiguos de las firmas Ganz, Maybach y Renault. La «Pucheta», una máquina construida por Sharp en 1887, se conserva en Logroño; perteneció al ferrocarril de Triano, a la línea por donde baja el mineral de hierro a la ría de Bilbao.

Además existen en reserva varios coches Harland del año 1878, con «boggie» de madera, tipo americano. Un «container» de la casa de transportes Ayxela, de Barcelona, y Marsans, de Igualada. Un automotor de vapor y varios tipos de máquina y ténder, y varias máquinas de las primeras construidas en España.

La historia del ferrocarril español es importante, y con ella lo son los objetos y documentos que la atestiguan.

El Barcelona-Mataró quedó atrás, allá en Cataluña, con sus 29 kilómetros de recorrido. Los ferrocarriles que hoy circulan serán Historia mañana. Los que permitieron recorrer grandes distancias y comunicar con rapidez a los hombres del siglo pasado son ya Historia en el pequeño museo de la calle San Cosme y San Damián, en el número 1.

■ **ANA CRISTINA NAVARRO.**