

CIENTO VEINTE AÑOS DEL FERROCARRIL DE VAPOR

Por Juan Antonio CABEZAS

LAS cosas —creaciones del hombre— se convierten en museables, precisamente cuando por superación, dejan de ser útiles o funcionales. Madrid acaba de estrenar un nuevo Museo: el del Ferrocarril de Vapor, cuando dicha fuerza de tracción en los ferrocarriles ha sido sustituida por la energía eléctrica o los automotores Diesel de aceite pesado. El ferrocarril con tracción de vapor fue el gran avance del siglo XIX que sustituyó a la diligencia o vehículo colectivo con «tracción de sangre». Por eso en el Museo del Ferrocarril, entre piezas, utensilios y evocadores recuerdos ferroviarios, figura la graciosa maqueta de una diligencia, una de aquellas «galeras aceleradas» que hacían los recorridos entre Madrid y las capitales de provincia, alguna de cuyas empresas, como la de Oviedo-Madrid, tenía el nombre precursor y casi simbólico de «La Ferrocarrilana». En el periodo intermedio hubo tiempos en que, por existir solo tramos terminados del ferrocarril, se montaban las diligencias en el tren, con viajeros o sin ellos, por ejemplo, desde Madrid a Guadalajara. Desde allí continuaban hasta Zaragoza u otro lugar intermedio, por carretera. El precio era de cinco reales kilómetro y viajero, y solo dos reales si la diligencia iba vacía. A su vez los caballos iban en un vagón del mismo convoy. ¡Sencillo y rápido medio de viajar desde Madrid a Barcelona!

Para llegar al Museo del Ferrocarril hay que bajar por la calle de Santa Isabel hasta el majestuoso palacio de Fernán Nuñez, en que está instalada la alta Dirección de la Renfe. El palacio está contiguo al convento, que da nombre a la calle desde que lo edificara Felipe II (1595) en memoria de su hija Isabel Clara Eugenia, condesa de Flandes, sobre unos terrenos que habían pertenecido al famoso y malfamado Antonio Pérez. El Museo fue instalado en la parte baja y trasera, con entrada por la calle de San Cosme y San Damián. Consta de varias salas, no muy amplias, que dan al patio de las que fueron caballerizas del palacio.

Desde que se entra en las primeras estancias, bien cuidadas y limpias, uno se encuentra con esas piezas ferroviarias que después de haber prestado servicio durante muchos años, de haber sido útiles, se han convertido en símbolos de un época. Así los carriles sobre que pasaron los

primeros trenes españoles cuando no se habían «inventado» las traviesas de roble (las primeras se emplearon en el Ferrocarril Central de Aragón en 1880) y los carriles iban montados sobre «platos» de hierro de distintas formas. Allí están entre otros, trozos de vía del primer ferrocarril español (Barcelona-Mataró, 1848) y del segundo, que fue el de «la fresa», Madrid-Aranjuez, inaugurado solemnemente en 1851. Resultan hoy conmovedores esos primeros aparatos de telegrafía y telefonía que en España funcionaron al servicio del ferrocarril. Bien puede decirse que el camino de hierro fue el eje central de todo el progreso mecánico que nos llegó de Europa en la segunda mitad del pasado siglo. ¡Qué simpáticas esas máquinas de vapor con sus altas chimeneas de chistera! Allí puede verse el reloj que dio la salida al primer tren español; los aparatos telefónicos «Ericsson», un gran avance en su tiempo; los típicos sistemas de iluminación y señalización a base de petróleo; los viejos enclavamientos de agujas y, entre maquetas de máquinas modernas de vapor y eléctricas, la auténtica maquineta del que llamaban en Jerez el «tren de los caldos», porque durante muchos años, y hasta no hace muchos, transportó el vino desde Jerez al Puerto de Santa María.

En fotografías de la época pueden verse solemnes inauguraciones de nuevos ferrocarriles y sus estaciones, como la de Portugalete en 1888. También se conservan muebles y piezas decorativas del último tren Real. Y no podía faltar en un Museo del Ferrocarril español ese conocido retrato y varios documentos manuscritos firmados por el que fue gran promotor de los ferrocarriles en España (empresa que lo enriqueció y lo arruinó), don José Salamanca, marqués de su apellido.

Entre otras curiosidades se conserva un gráfico de kilometraje, desde el kilómetro uno al trece mil, así como una colección de placas de bronce con los nombres de famosas locomotoras, algunas como «Pelayo», «El Cid», «Jovellanos», «Recalde», que ganaron su fama subiendo convoyes por el difícilísimo puerto astur-leonés de Pajares, hasta que a principios de este siglo les llegó el relevo con los automotores de tracción eléctrica. La Renfe conserva viejas y auténticas locomotoras, con el propósito de ampliar en su día este primer Museo.