

JORNADA DE PUERTAS ABIERTAS EN LA ESTACION DE LAS DELICIAS

El Museo del Ferrocarril celebra el 20 aniversario del fin del vapor

Por unas horas, la estación de Delicias de Madrid, volvió a escuchar el fuerte pitido de las locomotoras de vapor en funcionamiento. Mikado, Garrat, Confederación y la 1700 de los militares fueron las cuatro máquinas que se encendieron para celebrar el 20 aniversario del fin del vapor en España. La pequeña locomotora "Arganda" también se puso en marcha y más de uno tuvo la oportunidad de pasear por las vías ferroviarias a bordo de una zorrera.



El Museo del Ferrocarril, con sede en la estación de las Delicias de Madrid, organizó el pasado día 23 de junio una jornada de puertas abiertas para celebrar los veinte años de la desaparición de la tracción vapor en nuestro país. Los visitantes tuvieron la oportunidad de revivir la época del vapor, esta vez desde las propias cabinas de conducción, y dar un pequeño paseo en alguna de las locomotoras que se encendieron. La tracción vapor con sus impresionantes pitidos y su gran humareda volvió a ambientar una estación que hoy alberga máquinas paradas y sirve de testimonio de una época pasada del ferrocarril.

Pilar Lozano

La celebración convocó a numeroso público y entre ellos no faltaron maquinistas del vapor, algunos ya jubilados, que a pesar de reconocer la dureza del trabajo en las locomotoras de vapor, señalaban sentir cierta nostalgia por una época en la que "dedicaban más horas a la máquina, que a la mujer".

En la cita estuvieron presentes también la pareja formada por **Hipólito Martínez Prado** y **Joaquín Larrondo Sabater**, maquinistas del depósito de Ciudad Real, seleccionados en su día para ser protagonistas en el acto de clausura del vapor. La



elección se basó en que la locomotora asignada era la más limpia del depósito. Y es que esta pareja ha llegado a recibir hasta hasta 27 premios de limpieza (consistentes en el cobro de 25 pesetas cada premio, cuando el sueldo de un fogonero era de 24 pesetas mensuales).

Hipólito Martínez, 17 años trabajando de maquinista en el vapor, asegura que la mejor máquina ha sido la Mikado 2103 que llegó a recorrer más de cien mil kilómetros sin pisar el taller, con una media de 5.000 kilómetros al mes. **Joaquín Larrondo**, maquinista en función de fogonero, elige también una Mikado entre las mejores locomotoras, aunque le gustó igualmente su temporada a cargo una 1700 de Renfe.

Y la locomotora finalmente elegida para clausurar el vapor el 23 de junio de 1975 fue la Mikado 2348, que hoy se encuentra en el Museo de Vilanova i la Geltrú. ¿Y al día siguiente qué? Pues después del vapor, al igual que el resto de los maquinistas, pasaron a la conducción de una locomotora eléctrica o diesel después de un cursillo y el estudio de 17 lecciones de física. Quedaban atrás los tiempos en que para entrar de fogoneros le bastó con examinarse de ecuaciones, trigonometría y álgebra. Y más atrás todavía, cuando para acceder a la realización de las prácticas del ferrocarril, sólo tuvieron que resolver correctamente una cuenta, un quebrado y un dictado de El Quijote. El oficio lo aprendieron después, encaramados a una locomotora. □