



Modelo de locomotora del Ferrocarril de Madrid-Aranjuez  
Año: 1957  
Donación: Asociación de Amigos del Ferrocarril de Madrid  
Escala 1:28,5  
Pieza IG 00711. Museo del Ferrocarril de Madrid

## Modelo de locomotora de vapor del Ferrocarril de Madrid-Aranjuez

El día 9 de febrero de 1851, cuando se inauguró el Ferrocarril de Madrid a Aranjuez, sólo circularon siete locomotoras de las ocho adquiridas en ese momento. En la víspera de tan solemne acontecimiento, la prensa presentó datos de numeración y, de denominación de algunas de las máquinas: “1. Isabel, 2. Madrileña, 3. Cristina, 4. Francisco de Asís, 5. Hernán-Cortés, 6. Anónima, 7. Ídem, 8. Sin montar y anónima”.

Las cuatro primeras fueron construidas por la casa inglesa de Stothert, Slaughter & Co. de Bristol, por un importe de 10.200 libras (1.020.000 rs. vn.) y las otras cuatro por la sociedad belga de Sant Léonard, de Lieja, bajo la gerencia de Jean H. Regnier-Poncelet, adquiridas al precio de 239.800 francos (911.240 rs. vn.).

Todas ellas eran de similares características técnicas: rodaje 120 (dos ruedas acopladas a cada lado, con una libre que las precedía), caldera de cuerpo bajo, todas ellas de alta presión –hasta 5 atmósferas– con cilindros exteriores y expansión variable, que se obtenía mediante bomba, con una palanca que se movía a brazo por el maquinista. Con una potencia de 186 caballos, sus dimensiones principales fueron calculadas para que pudiesen arrastrar en la pendiente máxima de la vía un peso total de 95 a 100 toneladas, incluido el tender, a la velocidad de cuatro leguas españolas por hora (unos 32 km/h). Estaban provistas de cajas de distribución, frenos, manómetros, válvulas de seguridad, indicadores de agua en la caldera, dos silbatos –agudo y grave– y cuantos medios técnicos eran conocidos a mediados del s. XIX.

Sin embargo, de la información que se recoge en los libros de registro de la propia compañía y en el *Manual del ferrocarril de Madrid a Aranjuez* de 1851, de las imágenes que aparecen en los grabados de la época y por los detalles de otras máquinas contemporáneas, se concluye que sí existían diferencias entre locomotoras belgas e inglesas. Las primeras corresponden al modelo clásico de caldera alargada “longboiler”, con el hogar en porte falso coronado por una cúpula de forma ojival y un diámetro de ruedas motrices de 1.540 mm, respondiendo al tipo introducido por *Stephenson* que, cuando fueron terminadas en 1848, se seguía construyendo por la casa belga. Por el contrario, las inglesas carecían de dicha cúpula ojival, portando un domo en el centro de la caldera, y con unas ruedas motrices de un diámetro de 1.700 mm.

Con estos datos, en 1956 Gustavo Reder, ingeniero, vicepresidente y socio fundador de la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Madrid, dibujó los planos del tipo belga para realizar un modelo a escala que dicha asociación regaló en mayo de 1957 a RENFE. La pieza, presentada sobre una peana de madera donde se instalaron la vía y sus traviesas, es un trabajo artesanal de exquisita factura, que reproduce con escogidos materiales y todo tipo detalles el modelo de locomotora que la Société Sant Léonard fabricó para el Ferrocarril de Madrid-Aranjuez, y no la locomotora “Madrileña”, de fabricación inglesa, a la que durante décadas se ha asociado erróneamente la imagen de este modelo. Está construida a una rara escala 1:28,5, que obedece al tamaño de las ruedas de modelismo adquiridas en Inglaterra para su montaje.

Una década después, en 1967, cuando RENFE creó su primer Museo del Ferrocarril, esta pieza formó parte de su exposición permanente, quedando actualmente integrada en los fondos de Delicias.

