

SALA DE RELOJES

EL RELOJ FERROVIARIO

EL FERROCARRIL Y EL TIEMPO

El ferrocarril cambió para siempre la concepción del tiempo. Hasta su llegada, la percepción del tiempo de cualquier persona era mucho menos precisa que en la actualidad. Sin embargo, para la explotación ferroviaria el reloj y la hora resultaban esenciales; horarios de circulación, salidas, llegadas, cruces de trenes... todo exigía una medición exacta del tiempo. En las estaciones, el reloj se convirtió en un elemento imprescindible en fachadas, vestíbulos, andenes y gabinetes de circulación.

LA UNIFICACIÓN HORARIA



Hasta 1901 cada comarca se regía por la hora solar de su capital, lo que suponía una gran dificultad para establecer los itinerarios ferroviarios. Por ejemplo, entre Barcelona y A Coruña existía una diferencia horaria de 42 minutos y 13 segundos. Para intentar solventar este inconveniente, el Reglamento de Policía de Ferrocarriles de 1859 estableció que cada compañía ferroviaria adoptase como hora oficial la de la principal localidad de sus líneas. En 1878, como consecuencia de la progresiva ampliación de las líneas de ferrocarril, todas aquellas que conectaban con la capital adoptaron la hora del Real Observatorio Astronómico de Madrid, cuya señal se transmitía telegráficamente a las estaciones. Pero la hora ferroviaria y la civil continuaban siendo diferentes, dando lugar a confusiones. Las grandes empresas ferroviarias presionaron para lograr la unificación horaria y finalmente, en 1900, España se adhería al acuerdo de Washington de 1884 que dividía el planeta en 24 husos horarios. A partir del 1 de enero de 1901, todos los ferrocarriles, al igual que los principales organismos nacionales en España se regirían por el huso horario del meridiano de Greenwich.

En marzo de 1940, el gobierno de Franco decidió adoptar el huso horario de Europa Central (+ 1h), por el que aún nos regimos. De este modo, Madrid y Varsovia tienen la misma hora aunque estén a 2.850 kilómetros de distancia, sin embargo mantenemos una hora más con respecto a Lisboa, que dista solo 625 kilómetros.

SALA DE RELOJES

El reloj “Mataró”



El 28 de octubre de 1848 se inauguró el primer ferrocarril peninsular, el camino de hierro de Barcelona a Mataró. Para solemnizar este acontecimiento, se situó junto a la vía un templete destinado a la ceremonia de bendición, en el cual se instaló un reloj para dar la salida al convoy.

Un siglo después, en 1948, este reloj tuvo un lugar destacado en la gran exposición celebrada en Barcelona con motivo del Centenario del ferrocarril.

Es un reloj de caja alta con maquinaria francesa Morez o Comtoise. La esfera es de alabastro de una sola pieza, con doce cartuchos de porcelana esmaltada para los números romanos en azul y una esfera complementaria de segundero con números arábigos. Es un reloj de repetición, con sonería de horas y cuartos sobre tres campanas, con movimiento con escape de áncora y péndulo de lira. Recibe la fuerza mediante dos pesas, una para el movimiento y otra para la sonería. La caja de madera está decorada con motivos vegetales policromados.

Reloj de gabinete

Además del reloj del vestíbulo, en las estaciones podía haber otros relojes situados en el gabinete del jefe de estación o en otras dependencias.



Solían ser de caja alta o de “ojo de buey”, pero también había de sobremesa y, hasta la generalización de los relojes eléctricos, tenían mecanismo de cuerda. Cuando se recibía la señal horaria, el jefe de estación la anotaba en un cuaderno, e indicaba, en su caso, los minutos de adelanto o retraso del reloj o relojes con respecto a la misma. De este modo, podían conocer siempre la hora exacta aunque no estuviesen bien regulados. El interventor o “monitor” del telégrafo recorría una vez a la semana las estaciones de su sección para dar cuerda a todos los relojes y ponerlos en hora.

SALA DE RELOJES

Reloj patrón y reloj de andén

El Observatorio Astronómico de Madrid enviaba la señal horaria a las estaciones de cabecera de las líneas ferroviarias y desde las mismas, vía telegráfica o telefónica, se iniciaba la operación de “pasar la hora”. En cada estación se recibía y ponía en conocimiento del jefe de estación, quien ajustaba el reloj patrón que estaba en el interior de su oficina y anotaba la diferencia en un registro.



El **reloj patrón** (de caja alta) controlaba el reloj de andén por medio de una transmisión rígida, que atravesaba la pared y accionaba las agujas del reloj de andén o receptor.



El **reloj de andén** (reloj angular de dos caras o de “cuña”) carece de maquinaria propia, es un reloj receptor, periférico o secundario.

Reloj de bolsillo



A finales del s. XIX se empezaron a fabricar relojes de bolsillo asequibles para la clase trabajadora, robustos y sencillos, pero capaces de dar la hora exacta. Su uso era obligatorio para los jefes de estación, jefes de tren y maquinistas, que debían ajustarlos a la hora de cada estación.

A partir de 1901 la jornada se dividió en 24 horas, evitando las confusiones a las que daba lugar el sistema anterior que la dividía en horas de mañana, tarde y noche. Por este motivo aparecieron los relojes cuya esfera estaba dividida en 24 horas, aunque finalmente se optó por rotular los relojes ferroviarios con dos coronas concéntricas, del I al XII en números romanos y del 13 al 24 en números arábigos de color rojo.

SALA DE RELOJES

Reloj de fichar



El aumento del número de trabajadores en las compañías ferroviarias hizo necesario un sistema de control horario mecanizado, cuyo registro proporcionase la información necesaria a los encargados de gestionar los recursos humanos.

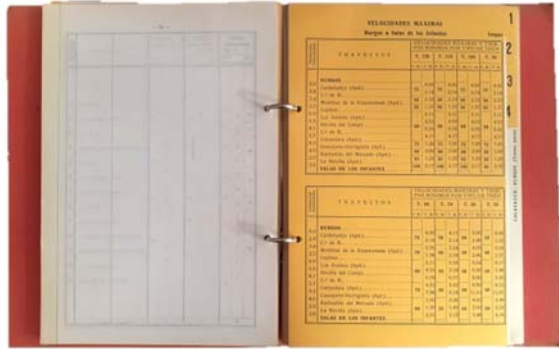
Guías de horarios - Guías de viaje



Las compañías ferroviarias aspiraban a prestar sus servicios con la mayor puntualidad posible, para ello hacían públicos sus horarios, insertos como avisos en periódicos locales, folletos y horarios de bolsillo. Pronto aparecieron las primeras guías de horarios y guías de viaje, que además del detalle del recorrido y sus tarifas, incluían descripciones de los lugares turísticos por los que atravesaba la línea. En ocasiones iban ilustradas con mapas, vistas y grabados, recogiendo además publicidad gráfica de hoteles, restaurantes, fondas, balnearios y otros servicios.

SALA DE RELOJES

Libros de marcha o itinerarios



Los maquinistas a través de los libros de marcha conocían los tiempos de viaje comercialmente establecidos para un recorrido, las velocidades máximas de circulación, las limitaciones y cambios de velocidad así como el resto de informaciones relevantes para la circulación de los trenes.

Reloj de vigilante, sereno o ronda



Permitía controlar que la ronda de vigilancia se había realizado en tiempo y forma. En distintos puntos del recorrido se encontraba fijada y sujeta con una cadena una llave que, al introducirla y girarla en el reloj, marcaba en una cinta o disco de papel el número de la dependencia y la hora. Un dispositivo especial en la tapa permitía identificar las aperturas no autorizadas del reloj, evitando que se pudiera manipular la hora.