

MUSEO DEL FERROCARRIL

PASEO DE LAS DELICIAS, 61 (MADRID)

POR ANA GONZÁLEZ



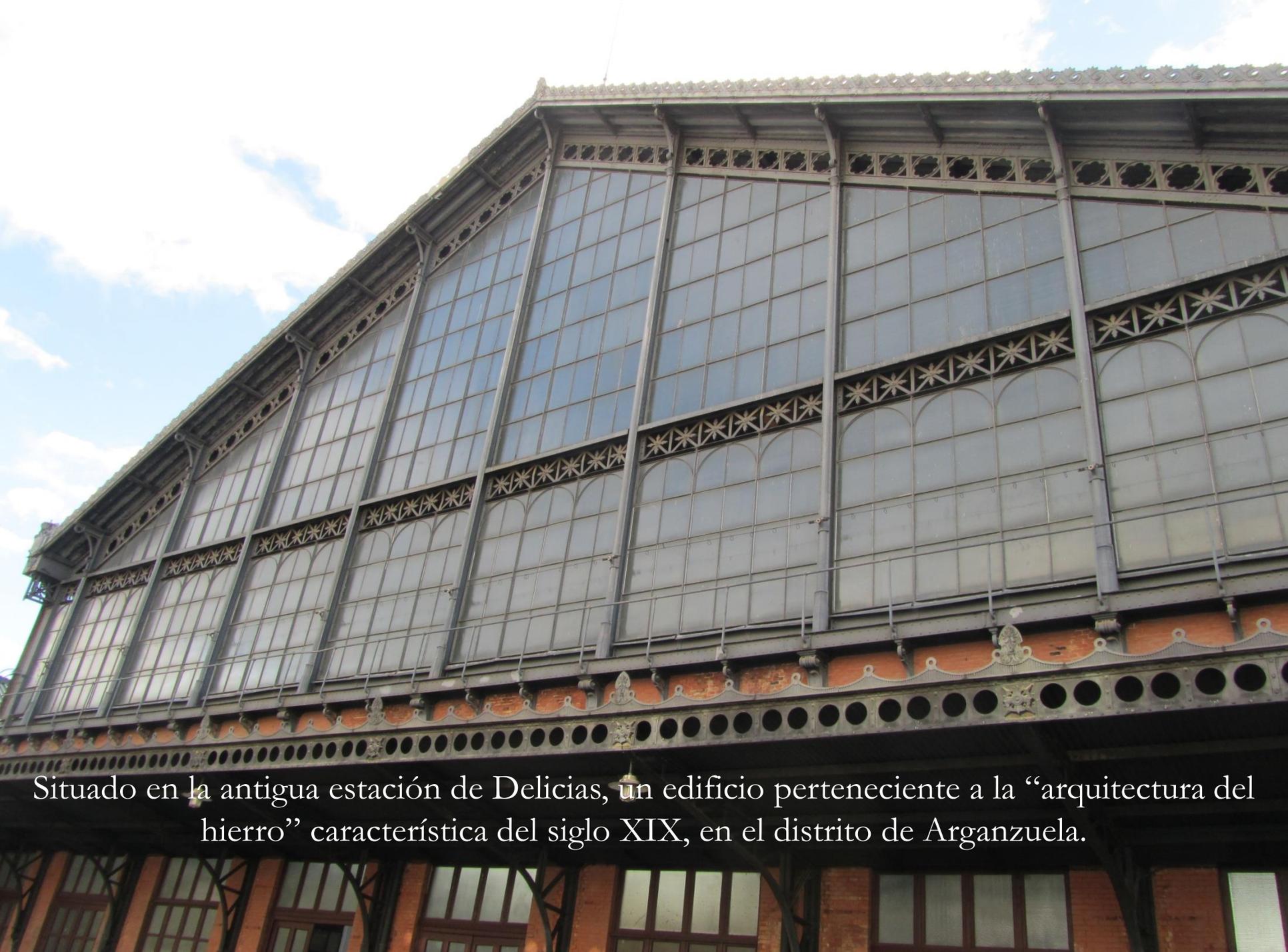
www.museodelferrocarril.org





Locomotora de vapor de maniobras RENFE 020-0231 (Bélgica, 1885)

Esta locomotora-tanque que muchos apodaron “cu-cú” o “cuco”, fue la primera de una serie de diez locomotoras que la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid, Zaragoza, Alicante (MZA) encargó para los servicios de maniobras.



Situado en la antigua estación de Delicias, un edificio perteneciente a la “arquitectura del hierro” característica del siglo XIX, en el distrito de Arganzuela.

Fue inaugurada el 30 de marzo de 1880 por el rey Alfonso XII, acompañado del gobierno de Cánovas del Castillo.

Proyectada por el arquitecto francés Émile Cachelievre, fue la primera estación que se construyó en Madrid con estructura metálica.

Se conformó en tres espacios diferenciados e independientes: el servicio de viajeros, el de mercancías y el de tracción.

El elemento fundamental de la estación es la gran marquesina que permitía a los viajeros resguardarse en un espacio amplio y diáfano concebido para evitar la concentración de humos de las locomotoras de vapor. En 1969 se cerró el servicio de viajeros y en 1971 se clausuró definitivamente.





MUSEO DEL FERROCARRIL DE MADRID

HORARIO

Martes a viernes, de 09:30 a 15:00 h.

Sábado, de 10:00 a 20:00 h.

Domingo, de 10:00 a 15:00 h.

Cerrado: todos los lunes (incluidos festivos),
del 16 al 31 de agosto, 1 y 6 de enero, 1 de mayo y 25 de diciembre

OPENING HOURS

Tuesday to Friday, 09:30 am - 3:00 pm

Saturday, 10:00 am - 8:00 pm

Sunday, 10:00 am - 3:00 pm

Closed: every Monday (including public holidays), from 16th till 31th of August,
and 1st and 6th January, 1st May and 25th December

www.museodelferrocarril.org

Desde 1984 es la sede del Museo del Ferrocarril de Madrid que tiene entre sus fines conservar, estudiar y difundir el patrimonio histórico y cultural ferroviario.

Gestionado por la Fundación de Ferrocarriles Españoles y patrocinado por Adif (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, una entidad pública empresarial, dependiente del Ministerio de Fomento, que tiene por objeto la construcción de líneas de ferrocarril y la gestión de su explotación), RENFE y la Comunidad de Madrid.



La estación consta de tres andenes, con cuatro vías (en las que se encuentran las locomotoras de vapor, eléctricas, diésel y trenes y coches de viajeros, además del coche cafetería), diversas salas de exposiciones además de sala de consulta y biblioteca. En los andenes se encuentran diversas máquinas y aparatos relacionados con el ferrocarril.



Ómnibus “Servicio al Ferro-Carril”, España (1861)

Carruaje para el transporte urbano de viajeros, impulsado por tracción animal y con capacidad para 10 viajeros.

**Locomotora de vapor 020-T
Rodaje tipo samson
Bélgica, 1882**





Carro con bomba apagafuegos “a brazos” (Francia, mitad del siglo XIX)

Quando se declaraba un incendio, la bomba era transportada hasta las inmediaciones del fuego.

Sacas de Correos



Báscula de estación



Vagoneta de tracción manual “Zorrilla” (1880)

Vehículo utilizado para los trabajos de renovación y conservación de la vía. En España ha tenido varias denominaciones: vagoneta, cangrejo y zorra o zorrilla.





Camioneta Fargo Power-Wagon WM300

Estados Unidos, 1957-58

Es un vehículo que puede circular tanto por vía férrea como por carretera.

En 1946 la empresa Dodge (Chrysler) diseñó vehículos de tracción total para el mercado civil. Basándose en la serie WC, derivada de sus vehículos militares, lanzó al mercado la serie WM300 que se comercializaron con el nombre de Power-Wagon.

Se exportaron de EE.UU. A Francia donde se transformaron para uso específico ferroviario: el equipamiento de las ruedas aptas para circular por las vías.



Grúa móvil ART-11971-RL (España, 1950-59)

Fue fabricada en el Taller General de Material Fijo de Villaverde Bajo los años 50. La escasez de materiales obligó durante años a la reconversión y reciclado de vehículos, donde todo era aprovechable.

Está formado por: el bastidor o chasis y la superestructura.

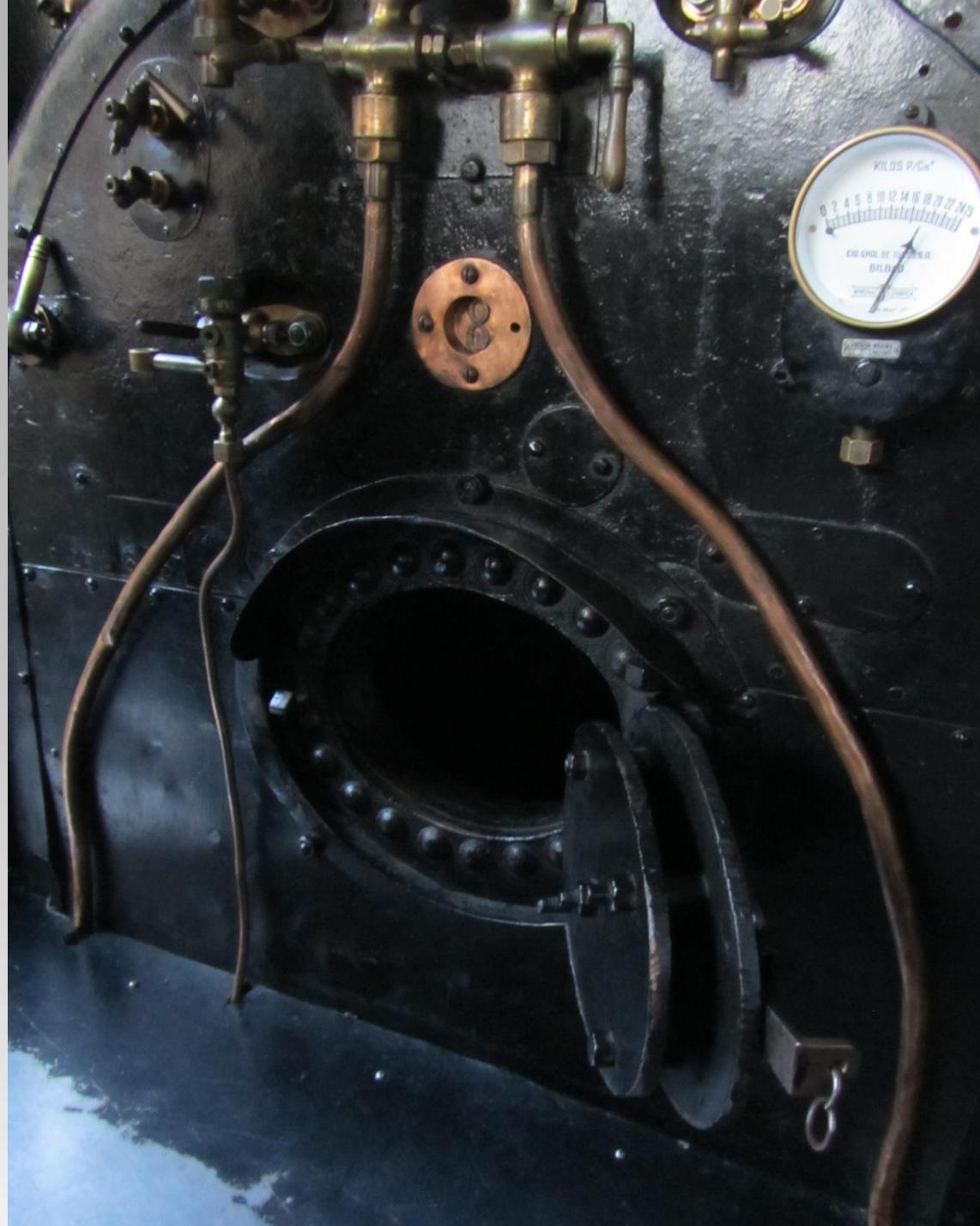
La grúa puede efectuar cuatro tipo de movimientos: rotación, traslación, desplazamiento vertical del pescante y elevación y bajada del gancho.

Enclavamiento mecánico



Locomotora de vapor 030-2107 "El Alagón"
Rodaje tipo mamouth
Francia, 1863





Es la más antigua del museo.

Consta de una caldera baja, de tipo primitivo, y carece de domo (cámara que se encuentra sobre el tambor de una caldera, donde se junta el vapor y es dirigido hacia los cilindros).

Destaca por contar con una enorme chimenea denominada “tubo de estufa”.

Locomotora de vapor 111
Rodaje tipo patentee
Gran Bretaña, 1864





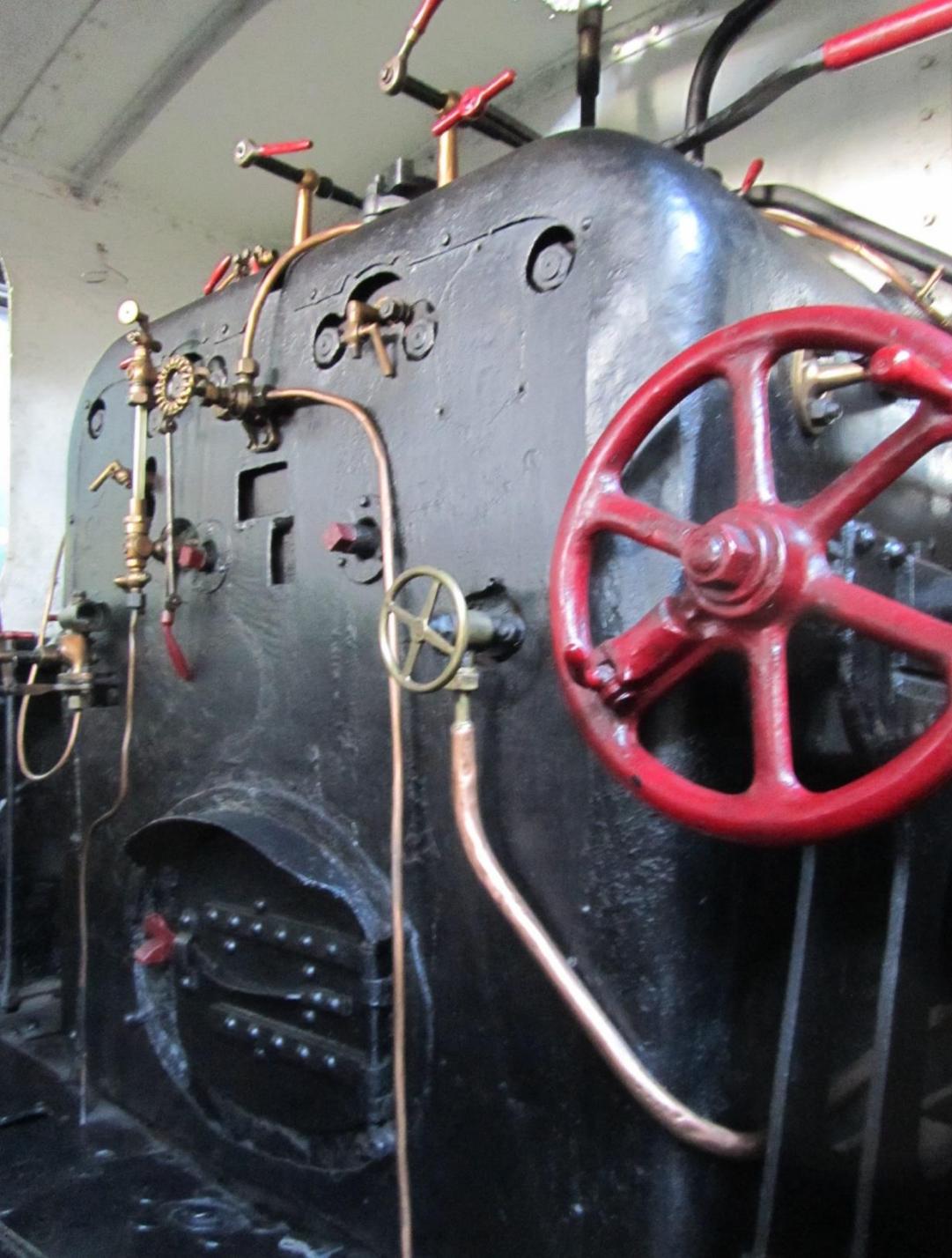
Con influencia de la Rocket de Stephenson (denominada “el cohete”, diseñada en 1829): una gran rueda motriz central, elevada chimenea y pequeño tender anexo (vagón especial acoplado que contiene el agua y el combustible de la locomotora).



NO
PASAR

040-2091

Locomotora de vapor 040-2091 "El Cinca"
Francia, 1864



Fue una de las primeras locomotoras que hubo en España de cuatro ejes acoplados. Esto le proporcionaba mayor potencia y, además, se aplicó el freno de contravapor.

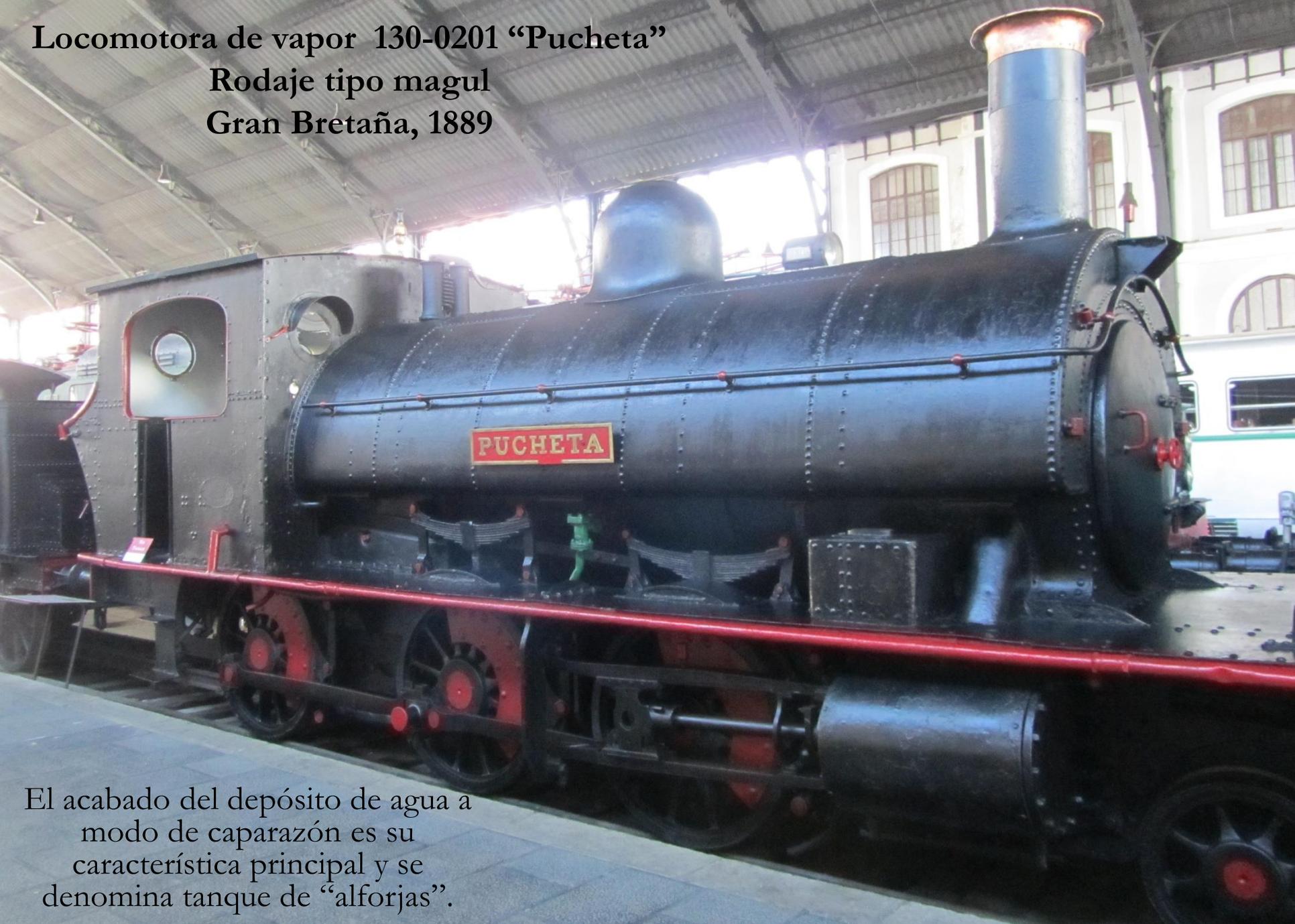
Se caracteriza por la corta altura que tiene el eje de su caldera.

De fácil manejo y mantenimiento, estuvo operativa hasta 1962.



Locomotora de vapor 120-0201
Rodaje tipo porter
Gran Bretaña, 1877

Locomotora de vapor 130-0201 “Pucheta”
Rodaje tipo magul
Gran Bretaña, 1889



El acabado del depósito de agua a modo de caparazón es su característica principal y se denomina tanque de “alforjas”.



Locomotora de vapor 230-2059
Gran Bretaña, 1907



Locomotora de vapor 240-4001
Rodaje tipo mastodonte
Francia, 1912

**Locomotora de vapor 231-2006
Rodaje tipo pacific
España, 1930**



SOCIEDAD ESPAÑOLA DE CONSTRUCCIONES

GALINDO

AÑO 1930

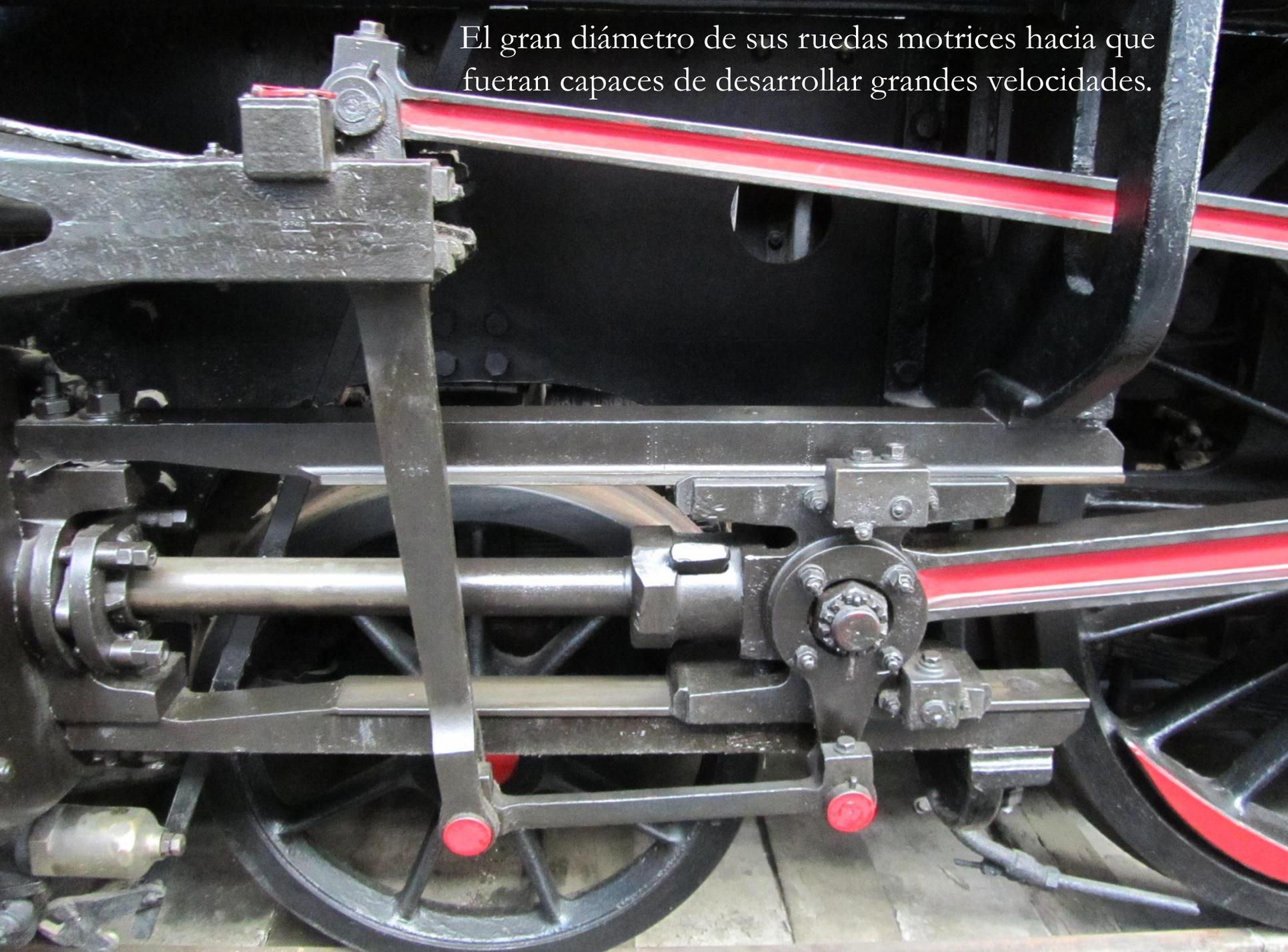


Nº 364

BILBAO

BABCOCK & WILCOX

El gran diámetro de sus ruedas motrices hacia que fueran capaces de desarrollar grandes velocidades.



Locomotora de vapor 242-F-2009
Rodaje tipo confederación
España, 1955





Considerada el cénit de la tracción vapor en España, llegando a alcanzar en pruebas una velocidad de 150 km/h.





Locomotora de vapor 141-F-2416
Rodaje tipo mikado
España, 1960

Cuenta con chimenea de doble escape y sirve para explicar visualmente los mecanismos internos y el funcionamiento de una locomotora de vapor.



**Locomotora de maniobras 10201 MZA
Alemania-España, 1935**





Locomotora de maniobras 10.601
Gran Bretaña, 1962



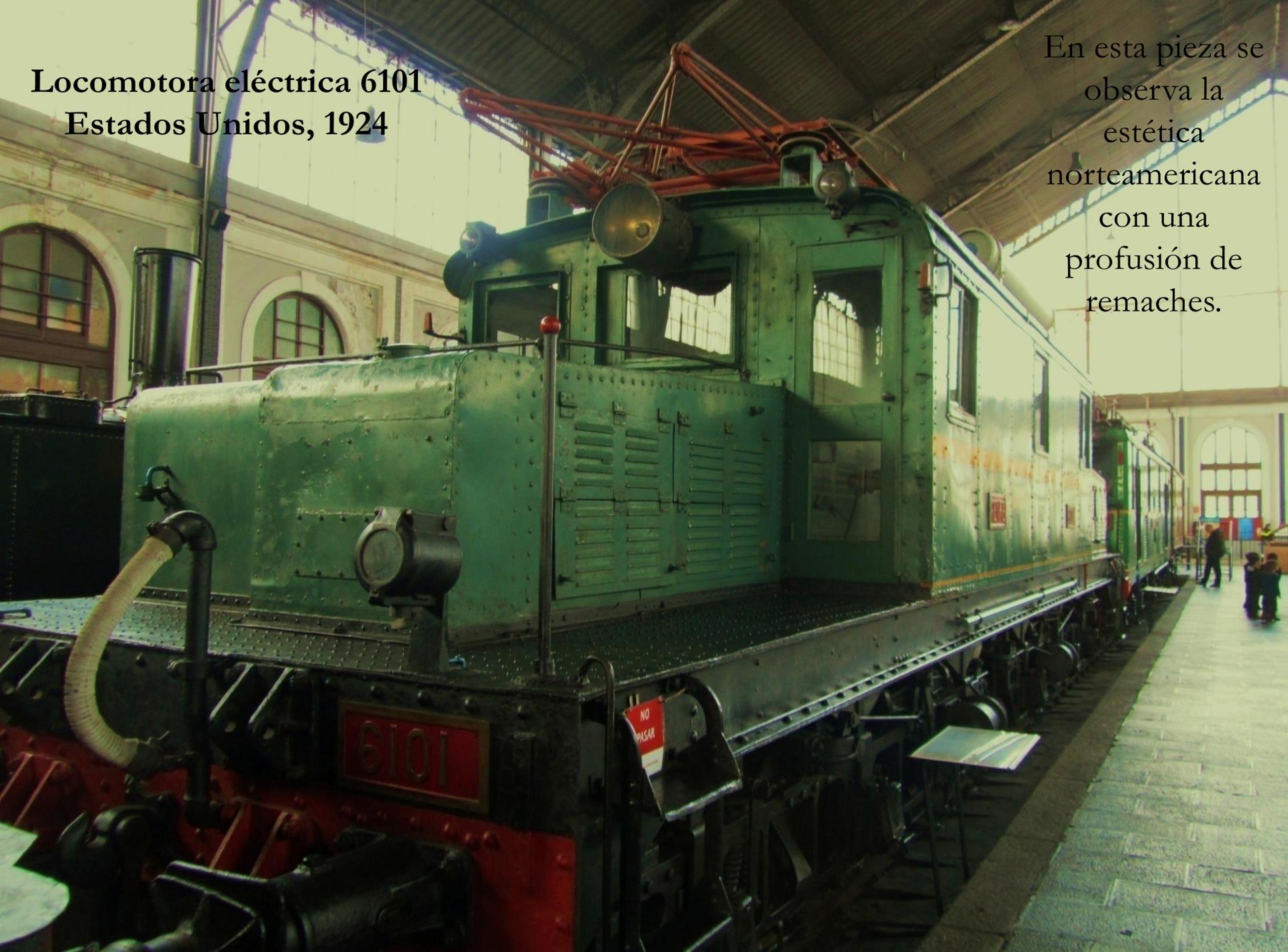
Locomotora eléctrica trifásica n° 3
Suiza, 1907

Locomotora eléctrica 6005
Estados Unidos, 1923



Locomotora eléctrica 6101
Estados Unidos, 1924

En esta pieza se
observa la
estética
norteamericana
con una
profusión de
remaches.





Locomotora eléctrica 7420
Suiza-España, 1944



Locomotora eléctrica 7507
Suiza-España, 1944



De aspecto impresionante, por su estética y sus dimensiones, consta de bogies (conjunto de dos o tres pares de ruedas montadas sobre ejes próximos y paralelos) de guiado que sirven para facilitar la inscripción en curva y mejorar la estabilidad a velocidades elevadas.



Locomotora eléctrica bitensión 10002
Francia, 1963

Automotor diésel 9162
España, 1935





En 1955 se reformó para asignarlo al servicio del director de la 2ª zona. Desde 1950 los colores habituales de RENFE eran el color plata y la franja verde.



Fue la primera locomotora diésel de línea que circuló en España, siendo un prototipo adquirido a una compañía estadounidense para sustituir a la tracción de vapor y formó parte de acuerdos económicos realizados en el plan de ayuda americana.

Locomotora diésel 1615
Estados Unidos, 1955

Talgo II
España, 1950





RENFE

Automotor TAF 9522
Italia, 1952



Locomotora diésel 4020
Alemania-España, 1966



Fueron las locomotoras más potentes (3030 CV) y rápidas de RENFE, desarrollando una velocidad máxima de 130 km/h.

Coche de tercera clase C-16
Gran Bretaña, 1890



Los primeros vehículos ferroviarios tenían varios departamentos independientes a los que se accedía directamente desde los estribos corridos.



Los departamentos llevaban un sistema de calefacción denominado “caloríferos”. Eran recipientes metálicos que se rellenaban con agua hirviendo mezclada con acetato ácido de sodio y carbón en polvo, o, a veces, de arena. Se colocaban bajo los asientos de los viajeros de 1ª clase. A partir de 1906 se empezó a instalar calefacción por termosifón, desplazando este tipo de calefacción a los coches de 2ª y 3ª clase.



Coche –salón ZZ-307
España, 1946



Este coche fue construido sobre el bastidor del coche “costa” de 3ª clase fabricado en 1928. En 1938 fue transformado en coche-salón. En 1947 fue asignado al director de la 2ª Zona cuya sede se encontraba en la estación de Atocha en Madrid. Para realizar los desplazamientos por la línea se enganchaba el coche en la cola de cualquier tren regular que circulase por ese trayecto. El mirador acristalado situado en uno de los extremos del salón facilitaba las visitas de inspección.



**Coche-salón JMR
Gran Bretaña, 1902**





Este lujoso coche-salón perteneció al empresario vizcaíno José Martínez Rivas, que lo adquirió a comienzos del siglo XX para su uso particular.



Vagón cerrado de mercancías
España, 1966



Coche de 3ª clase
España, 1929



Pertenece a una numerosa serie de coches denominada popularmente “Costa”, debido a que estaban destinados a los servicios de cercanías en el litoral catalán. Tenían la caja de madera y plataformas abiertas con balconillos para acceder a su interior.



Coche-restaurante WR-3569
España, 1930



De construcción metálica (gálibo ibérico), estuvo destinado a circular en la Península.

Su distribución interior consistía en dos salones de 24 plazas cada uno, cocina y office.



Es el único coche que conserva en su interior la decoración original de marquetría, cuyos motivos son aves.

DON PELAYO

SOCIÉTÉ ANONYME FRANCO-BELGE
POUR LA CONSTRUCTION
DE MACHINES ET DE MATÉRIELS DE CHEMINS DE FER
N° 464 - PARIS - 1888
ATELIERS DE LA CROIXE

LOCOMOTIVE
N° 1000
1888

РОССИЯ
МОСКВА — ВЛАДИВОСТОК

Placas de diferentes locomotoras y trenes.



A lo largo del año el museo recibe infinidad de visitas, sobre todo la de colegios.



SALIDA DE VIAJEROS