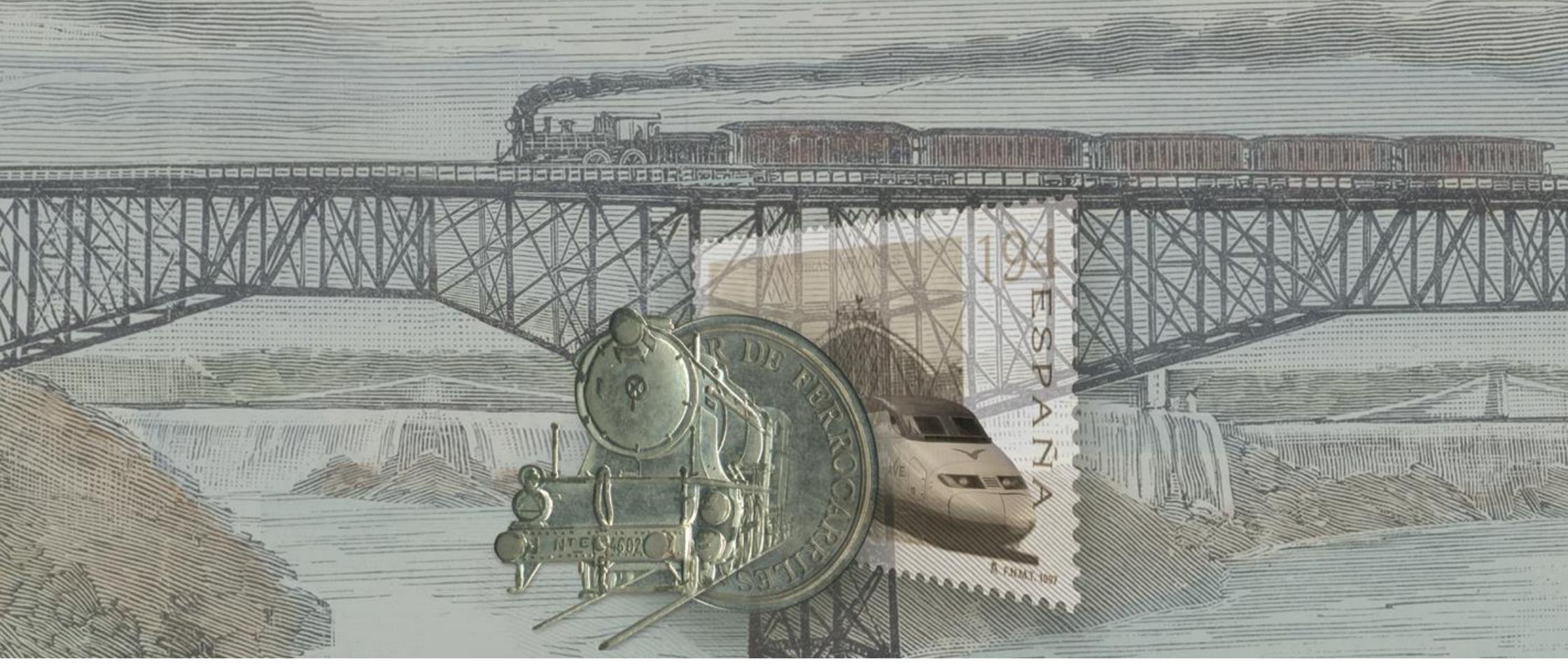


Catálogo

**EL ARTE DEL GRABADO Y
EL FERROCARRIL
DEL SIGLO XIX AL XXI**



Presidente-Director General de la Real Casa de la Moneda

Jaime Sánchez Revenga

Presidente de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles

Juan Alfaro Grande

Director del Museo Casa de la Moneda

Rafael Feria y Pérez

Director Gerente de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles

César López Sánchez

Comisarias de la exposición

Inés Tortosa Céspedes. Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE)

Isabel Encinas Bodega. Museo Casa de la Moneda (MCM)

Asistentes

Laura Carretero Tébar, Alba García Fraga, Rebeca Gonzalo Velasco

Coordinación

Montserrat Carmona Vidal

Diseño gráfico

Laura Carretero Tébar

Audiovisual

Ars-Media. Jaime Elechiguerra

Construcción y montaje

Taller de Museografía, Museo Casa de la Moneda

Enmarcado

Estampa Marcos

Agradecimientos

Adif

Adif Alta Velocidad

Renfe Operadora

Talgo

Museo del Ferrocarril de Madrid

Museo del Ferrocarril de Cataluña

Colección RailArte – Fundación de los Ferrocarriles

Españoles

Antonio López

Julio López Hernández

Diego Canogar

Marta Sánchez Luengo

CATÁLOGO

Coordinación, diseño y maquetación

Inés Tortosa Céspedes

Diseño portada y contraportada

Laura Carretero Tébar

Agradecimientos

Fernando Aranz del Río

Iñaki Barrón de Angoití

Jordi Font-Agustí

Julio Fuentes Losa

Gonzalo Garcival

Antonio López Romero

Antonio Lucas

Miguel Muñoz Rubio

José Miguel Palacio

Marta Sánchez Luengo

Eduardo Torres-Dulce Lifante

Inés Tortosa Céspedes

Fotografías

Diego Canogar

Jaime Elechiguerra, Ars Media

Juan Manuel Rodríguez Ibáñez, FNMT-RCM

Federico Pérez, Museo del Ferrocarril de Madrid

Inés Tortosa Céspedes

Fecha realización

Abril 2017

Copyright: Museo Casa de la Moneda y Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Derechos de edición reservados. Ninguna parte de esta publicación puede ser reproducida, almacenada o transmitida en manera alguna, ni por ningún medio, sin permiso previo del editor.

Coincidiendo con el XXV Aniversario de la puesta en explotación de la primera línea del AVE (Alta Velocidad Española) en abril de 1992, el Museo Casa de la Moneda y la Fundación de Ferrocarriles Españoles rinden homenaje al ferrocarril con esta exposición que realiza un amplio recorrido por la historia del tren como un elemento básico para la vertebración y desarrollo de nuestro país y su economía desde mediados del siglo XIX hasta nuestros días. Se hace especial incidencia el carácter evocador y protagonista del mundo ferroviario a lo largo de este tiempo en numerosas manifestaciones artísticas y en diversas labores de la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre-Real Casa de la Moneda.

A las representaciones gráficas -especialmente xilográficas- del siglo XIX mostrándonos los avances tecnológicos o de construcción e inauguración de infraestructuras ferroviarias que nos dan una amplia visión del devenir del ferrocarril desde sus comienzos, se unen a la exposición grabados de diversos artistas internacionales contemporáneos, así como magníficas esculturas de Diego Canogar, Marta Sánchez Luego, Julio González y Antonio López, quien fuera galardonado en 1992 con el prestigioso premio Tomás Francisco Prieto que anualmente otorga la Real Casa de la Moneda.

Junto a las obras citadas, en “El Arte del Grabado y el Ferrocarril del siglo XIX al XXI”, también se ha querido hacer un guiño al fascinante mundo del maquetismo ferroviario, mostrando dioramas de infraestructuras ferroviarias y maquetas de antiguas locomotoras y modernos trenes, que nos dan noticia de los progresos de este medio de transporte, desde el vapor a la alta velocidad.

Completa la exposición una selección de sellos de correo y billetes de banco, españoles y de otros países; deuda ferroviaria, monedas conmemorativas, medallas, planchas de grabado, lotería nacional y dibujos, todos ellos relacionados con el ferrocarril, y en su mayor parte obra de los grabadores y diseñadores de la Real Casa de la Moneda, que, en el transcurso de los años, se fueron incorporando a las colecciones de su Museo.

Rafael Feria y Pérez
Director del Museo Casa de la Moneda

El ferrocarril surgió como nuevo modo de transporte en el siglo XIX y desde sus orígenes se ha visto reflejado en el arte, que lo ha tomado como modelo por su indudable atractivo y por su facultad para reflejar los modos de vida de cada momento, mostrando de forma continuada su desarrollo y evolución histórica.

La exposición 'El arte del grabado y el ferrocarril del siglo XIX al XXI' permite acercarnos a este gran avance tecnológico, capaz en su día de revolucionar el transporte, la industria y la propia sociedad, mediante una exhibición de grabados, piezas de filatelia, numismática, esculturas y otros elementos ferroviarios.

La muestra es fruto de la colaboración entre la Fundación de los Ferrocarriles Españoles y el Museo Casa de la Moneda, y presenta la dualidad de dar a conocer el mundo del tren fuera de sus círculos habituales y de ofrecer una importante colección de numismática y filatelia de temática ferroviaria nunca antes mostrada de forma conjunta.

Junto a ella se expone la colección de grabados 'RailArte', recopilada por D. Luis Díaz-Guerra Álvarez y actualmente cedida en depósito a la Fundación, y se proyecta el audiovisual 'Historia del ferrocarril en España del siglo XIX al XXI', producido por la Real Casa de la Moneda específicamente para este evento y que repasa la evolución de este modo de transporte desde la construcción de las primeras líneas explotadas con tracción vapor hasta la moderna red de alta velocidad española, que recientemente ha celebrado su vigesimoquinto aniversario y que constituye un referente a nivel mundial del que cabe sentirnos orgullosos.

La Fundación de los Ferrocarriles Españoles desarrolla además con esta exposición uno de los fines esenciales para los que fue constituida en 1985: la promoción y difusión del ferrocarril y la preservación de su patrimonio histórico y documental, aspectos ambos que concurren en esta exposición.

Por todo ello, quiero transmitir desde aquí el más sincero agradecimiento al Museo de la Real Casa de la Moneda y a todo su equipo por su imprescindible colaboración para hacer realidad esta muestra única, que se complementa con el presente catálogo, que sin duda se convertirá en un referente para eventos futuros.

César López Sánchez

Director Gerente de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles

El Museo Casa de la Moneda, en conjunción con la Fundación de Ferrocarriles Españoles, rinden homenaje al mundo ferroviario con esta exposición que realiza un amplio recorrido por su historia y sus manifestaciones en el arte.

A los grabados de diversos artistas internacionales, que nos dan una amplia visión del devenir del ferrocarril desde sus comienzos, se unen unas magníficas esculturas de Diego Canogar, Marta Sánchez Luego, Julio González y Antonio López, quien fuera galardonado en 1992 con el prestigioso premio Tomás Francisco Prieto, que anualmente otorga la Real Casa de la Moneda.

Junto a las obras citadas se muestran maquetas de infraestructuras ferroviarias, de antiguas locomotoras y modernos trenes, que nos dan noticia de los progresos de este medio de transporte, desde el vapor a la alta velocidad.

Completa la exposición una selección de sellos de correo y billetes de banco, españoles y de otros países; deuda ferroviaria, monedas conmemorativas, medallas, planchas de grabado, lotería nacional y dibujos, todos ellos relacionados con el ferrocarril y, en su mayor parte, obras de los grabadores y diseñadores de la Real Casa de la Moneda, que hoy forman parte de las colecciones de su Museo.

Isabel Encinas Bodega
Museo Casa de la Moneda



IV Serie Europa. Europa contemporánea
Ferrocarril Barcelona-Mataró, Rosalía de Castro y Palacio de Cristal de Madrid
Moneda conmemorativa. 2017. MCM

El ferrocarril y sus inicios

Ferrocarril y progreso

Cuando la economía española inició su recorrido hacía la industrialización, tras el primer tercio del siglo XIX, tuvo que resolver de forma inmediata la carencia de un sistema de transporte capaz de canalizar los cambios que ello traería consigo. Y, dada la rigidez de la oferta de los sistemas tradicionales de transporte, la solución sólo la podía proporcionar el ferrocarril.

Aunque fueron los gobiernos moderados quienes iniciaron su historia en 1844, el mérito de hacer posible la configuración de una verdadera red ferroviaria recae sobre los gobiernos progresistas que dirigieron el país a partir de 1854. Porque, en efecto, el marco institucional que crearon con las leyes bancarias y ferroviarias hizo posible que en tan sólo doce años las líneas ferroviarias pasaran de 298 a 5.076 km de longitud, quedando configurados de esta forma en 1866 buena parte de sus ejes básicos.

Desde un punto de vista económico, sus efectos se hicieron notar inmediatamente ya que el nuevo sistema de transporte fue decisivo para que se culminase el proceso de unificación en un sólo mercado nacional de los preexistentes mercados regionales. Desde entonces, el libre movimiento de las mercancías fue una realidad que, lógicamente, no fue más que la base que hizo posible que España se integrase como una auténtica economía nacional y, gracias a ello, se comenzaran a desarrollar procesos de especialización regional. Pero, además, los caminos de hierro fueron capaces de erigir una oferta de movilidad para una población en clara expansión, puesto que, durante el siglo XIX, se multiplicó por un factor de 1,8, así como fue adquiriendo una naturaleza cada vez más urbana.

Los sectores bancario y financiero no se escaparon a su influjo ya que tuvieron que acometer una modernización de sus sistemas para hacer frente a unas inversiones desconocidas hasta entonces. Como tampoco fueron menores los «efectos de arrastre hacia atrás» habida cuenta de que, al convertirse en un consumidor destacado de diferentes bienes, el ferrocarril facilitó el desarrollo de la siderurgia, del sector energético y del sector de bienes de equipo.

Cuando finalizaba el siglo XIX ya se había culminado la formación de la red ferroviaria nacional y de su estructura empresarial, vertebrada sobre tres grandes empresas como eran Norte, MZA y Andaluces. En este aspecto, cabe destacar que éstas han formado parte del grupo de empresas más grandes del país y han cumplido, asimismo, un papel decisivo en la difusión de los modernos sistemas de organización.

Si en el terreno social su contribución ocupa un papel preferente, tanto por generar un alto porcentaje de empleo directo e indirecto como por ser pionero en promover nuevas formas de relaciones laborales, también ha sido un vehículo a través del cual llegaron las tecnologías más avanzadas como el vapor, la electricidad o la telemática, que inmediatamente extendieron sus beneficios al conjunto de la población mediante la lenta transformación de muchos de sus hábitos de vida.

En definitiva, el ferrocarril ha generado o ha estado asociado siempre a la mayoría de los procesos de modernización que la sociedad y la economía española ha experimentado desde 1848, cuando se puso en funcionamiento su primera línea entre Barcelona y Mataró. Su grado de influencia ha sido decisiva en muchos casos y significativa en los demás hasta el punto de que no es posible concebir la historia de España, desde entonces, sin su participación.

Miguel Muñoz Rubio

Historiador de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles



Inauguración del Ferrocarril en España de Barcelona a Mataró
Medalla conmemorativa. Lorenzani/Jubany. 1848. MCM



Miguel Biada y Buñol, promotor del primer ferrocarril en España de
Barcelona a Mataró
Medalla conmemorativa. Jorge Arenas. 1974. MCM



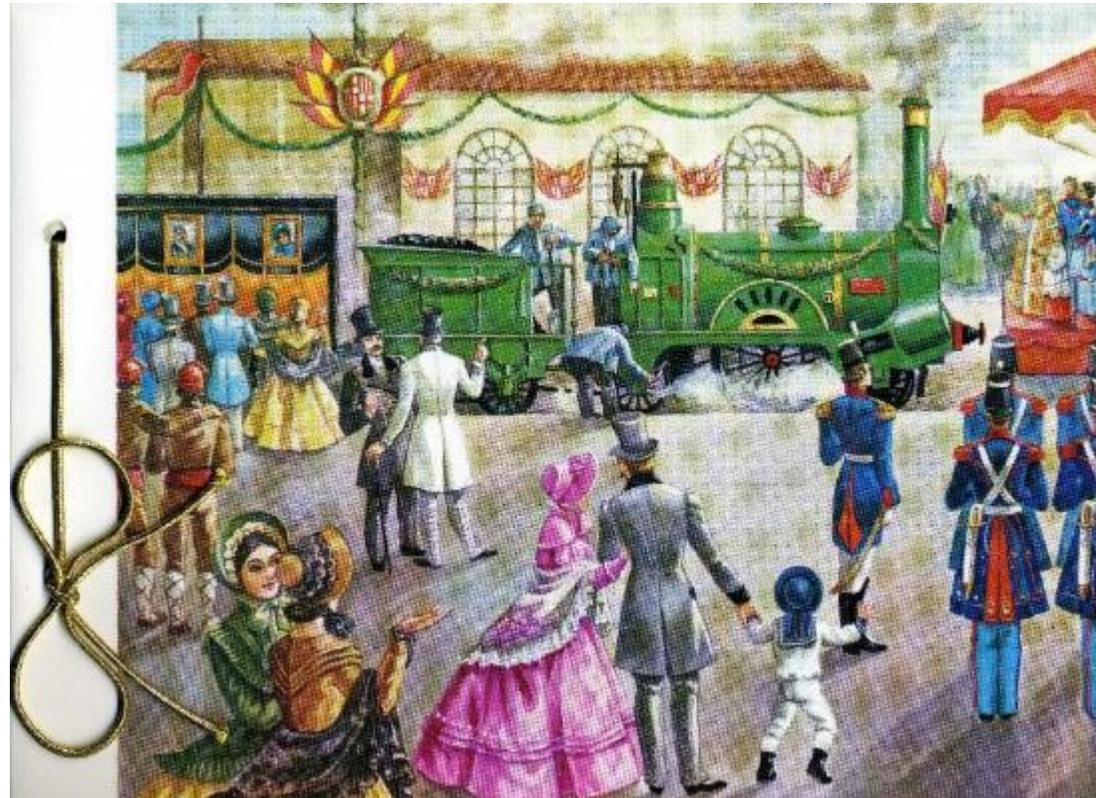
125 aniversario del ferrocarril en España
Miguel Biada. Promotor.
Medalla conmemorativa. J.C.B. 1974. MCM.



Centenario de la primera vía férrea en España
Medalla conmemorativa. 1948. MCM.



125 Aniversario del Ferrocarril en España
de Barcelona a Mataró
Sello de correo. 1974. MCM



125 Aniversario del Ferrocarril en España de Barcelona a Mataró
Carpetilla de presentación de sellos. 1974. MCM



Marqués de Salamanca. Centenario del Ferrocarril en España de Barcelona a Mataró. 1848-1948. Sellos de correo. 1948. MCM



Locomotora de la primera línea de ferrocarril en España
Décimo de Lotería Nacional. 2000. MCM.



Inauguración del Ferrocarril a Madrid
Medalla conmemorativa. 1856. MCM



Inauguración del Ferrocarril del Norte. Valladolid.
Medalla conmemorativa. 1856. MCM



Alfonso XII. Inauguración del ferrocarril de Salamanca.
Medalla conmemorativa. Gregorio Sellán y González. 1877. MCM.



Inauguración de la línea directa Madrid – Ciudad Real
Medalla conmemorativa. J. Esteban y Lozano. 1879. MCM.



Inauguración del Ferrocarril de Canfranc
Medalla conmemorativa. Castells. 1882. MCM



Inauguración de 43,800 kms. del ferrocarril español de Manila.
Filipinas. Alfonso XIII, niño.
Medalla conmemorativa. A.G. 1891. MCM



Exposición Universal de Barcelona
Medalla conmemorativa. F. Barba-Piquer. 1888. MCM.



Exposición Universal de Barcelona
Medalla conmemorativa. Arnau-Gelabert. 1888. MCM.



Diploma de honor de la Exposición Universal de Barcelona a la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre.
1888. MCM



Deuda ferroviaria amortizable del Estado al 4,50% anual.
Consejo Superior de Ferrocarriles
1928. MCM



Acciones de la Compañía Anónima del Ferrocarril
Metropolitano de Madrid.
1891. MCM

C 000000

Ptas. nominales:
25.000

CONSEJO SUPERIOR DE FERROCARRILES

Deuda Ferroviaria Amortizable del Estado, al 4,50 por 100 anual, autorizada por Real decreto de 20 de Febrero de 1929.

DEUDA FERROVIARIA AMORTIZABLE DEL ESTADO



CONSEJO SUPERIOR DE FERROCARRILES

DEUDA FERROVIARIA AMORTIZABLE DEL ESTADO AL 4,50 POR 100 ANUAL
Emisión de quinientos millones de pesetas, autorizada por Real decreto de 20 de Febrero de 1929.

Serie C Número **000000** 25.000 pesetas

Carpeta provisional, al portador, de veinticinco mil pesetas, a cargo en su día por el título definitivo correspondiente, con interés de cuatro y medio por ciento anual, amortizable por todo su valor nominal en el plazo de sesenta y cinco años, conforme a las disposiciones del Real decreto de 20 de Febrero de 1929.

Estas carpetas, lo mismo que los títulos definitivos, tienen la consideración de efectos públicos, están exentas de la Contribución sobre Utilidades y disfrutarán de todos los privilegios y garantías de las Deudas del Estado, además de los que especialmente le están señalados en los Reales decretos de 29 de Julio y 7 de Octubre de 1925 y 20 de Febrero de 1929.

Madrid, 1.º de Enero de 1929.

El Presidente del Consejo Superior de Ferrocarriles.
Antonio Aragonés

El Presidente del Tribunal Supremo de Justicia,
Interventor general de la Administración del Estado.
José Martínez

Serie C
N.º **000000**

DEUDA FERROVIARIA AMORTIZABLE DEL ESTADO AL 4,50 POR 100 ANUAL

Serie C 748 N.º **000000** **4**
Copia de ptas. 281,25, pagadero en 1.º Enero 1939

DEUDA FERROVIARIA AMORTIZABLE DEL ESTADO AL 4,50 POR 100 ANUAL

Serie C 748 N.º **000000** **3**
Copia de ptas. 281,25, pagadero en 1.º Octubre 1939

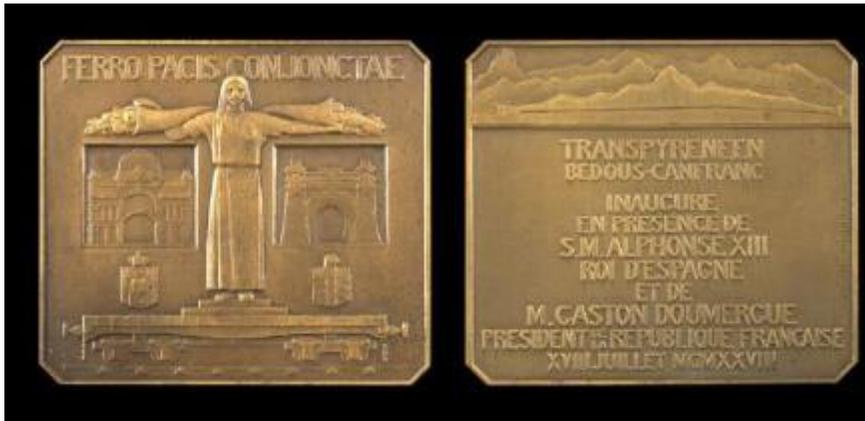
DEUDA FERROVIARIA AMORTIZABLE DEL ESTADO AL 4,50 POR 100 ANUAL

Serie C 942 N.º **000000** **2**
Copia de ptas. 281,25, pagadero en 1.º Julio 1939

DEUDA FERROVIARIA AMORTIZABLE DEL ESTADO AL 4,50 POR 100 ANUAL

Serie C 942 N.º **000000** **1**
Copia de ptas. 281,25, pagadero en 1.º Abril 1939

Deuda ferroviaria amortizable del Estado al 4,50 por 100 anual. Consejo Superior de Ferrocarriles 1929. MCM



Inauguración de la línea transpirenaica Bedous-Canfranc
Medalla conmemorativa. Firmin Michelet, 1928. MCM



Medio siglo del ferrocarril de Canfranc a Valencia por Zaragoza
Medalla conmemorativa. P. Faci, 1933. MCM



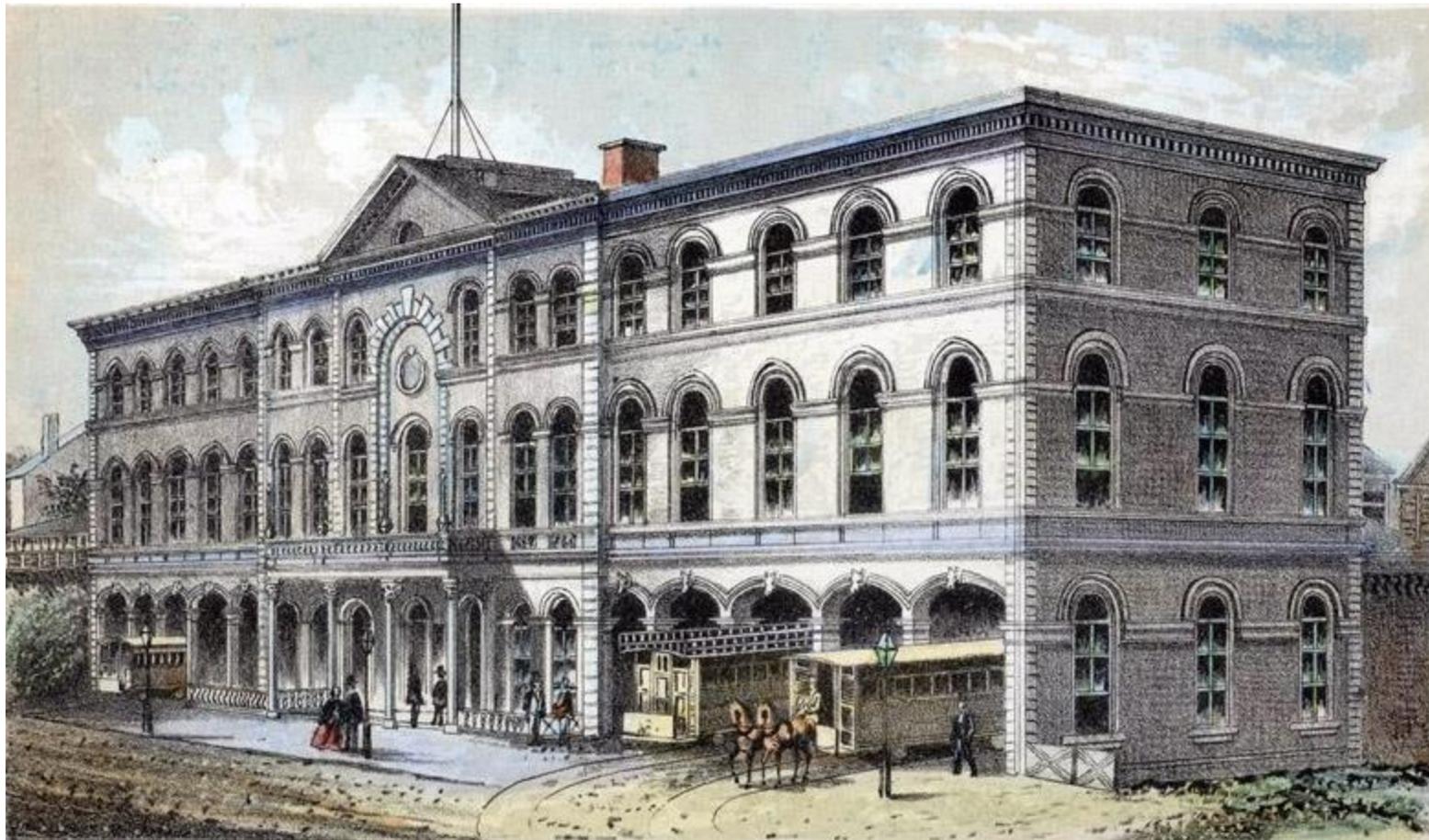
III Centenario de la Casa de Borbón. Alfonso XII y Tren Real
Medalla conmemorativa. A. Morales. 1999. MCM



Mr. W. H. James. Patented Steam Carriage, 1828

Lègarry, 1828

Xilografía, 48 x 35 cm. RailArte-FFE



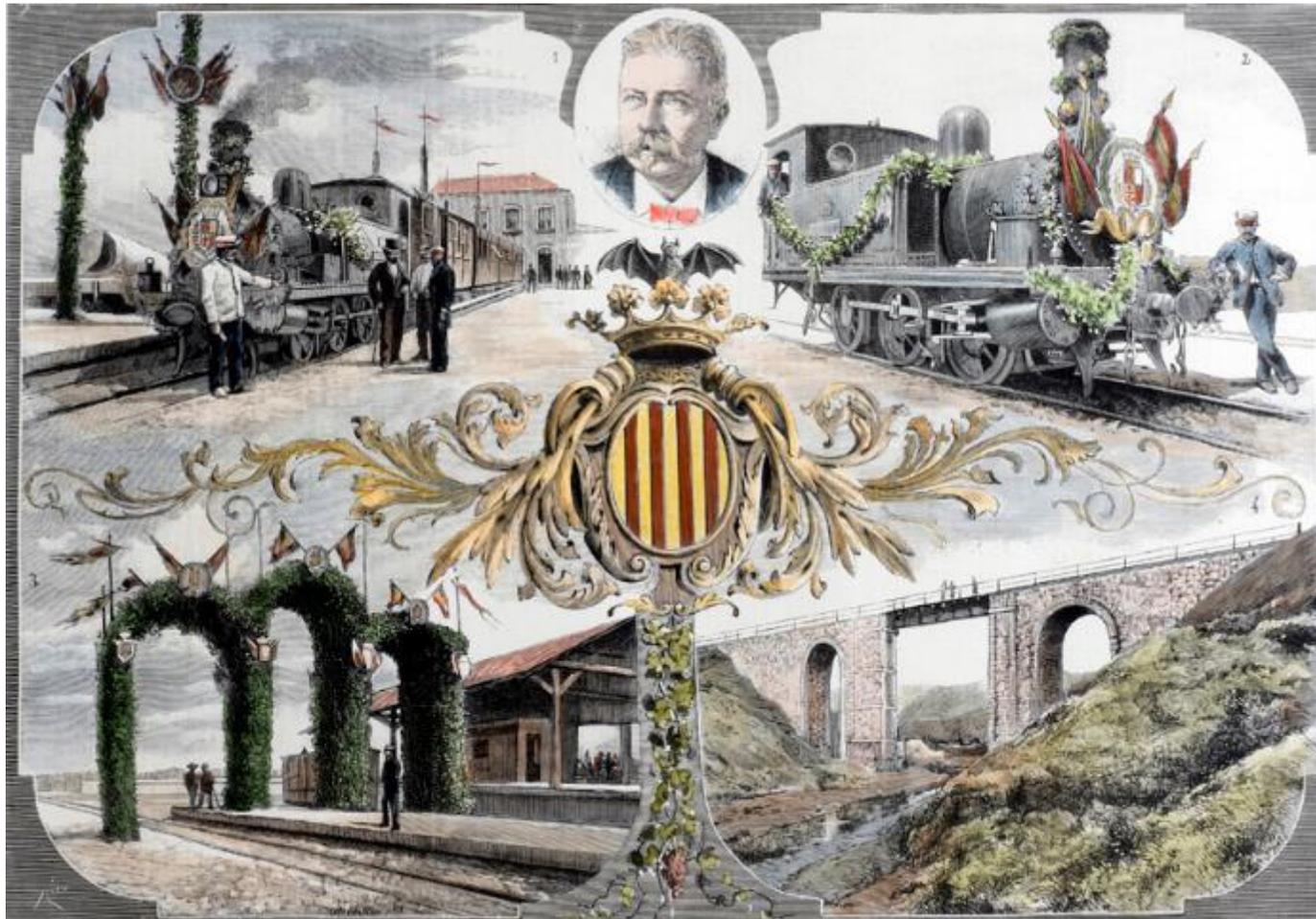
3rd. Avenue Rail road Depot, N.Y. 1860
George Hayward, 1860
Litografía, 16x10 cm. RailArte-FFE



Inauguración del Camino de hierro de ómnibus del "Cours de la Reine"
Desconocido, siglo XIX
Litografía, 25x18 cm. RailArte-FFE



Le chemin de Fer
Desconocido, siglo XIX
Litografía, 55x44 cm. RailArte-FFE



Ferrocarril de Zaragoza a Cariñena
Bernardo Rico y Ortega, 1887
Xilografía, 34x25 cm. RailArte-FFE



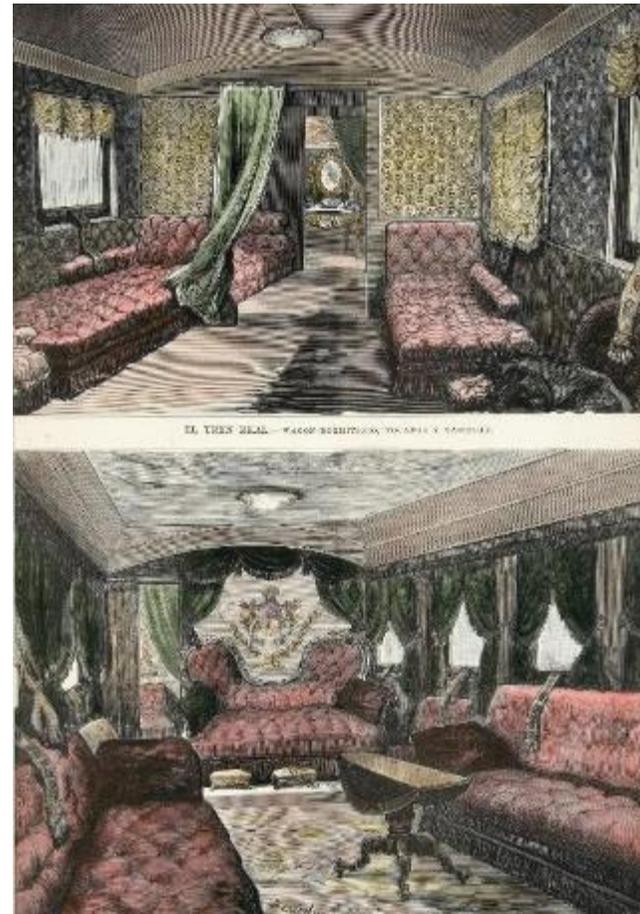
La litera y el vagón

Juan Comba (dibujante) y Eugenio Vela (grabador), 1881

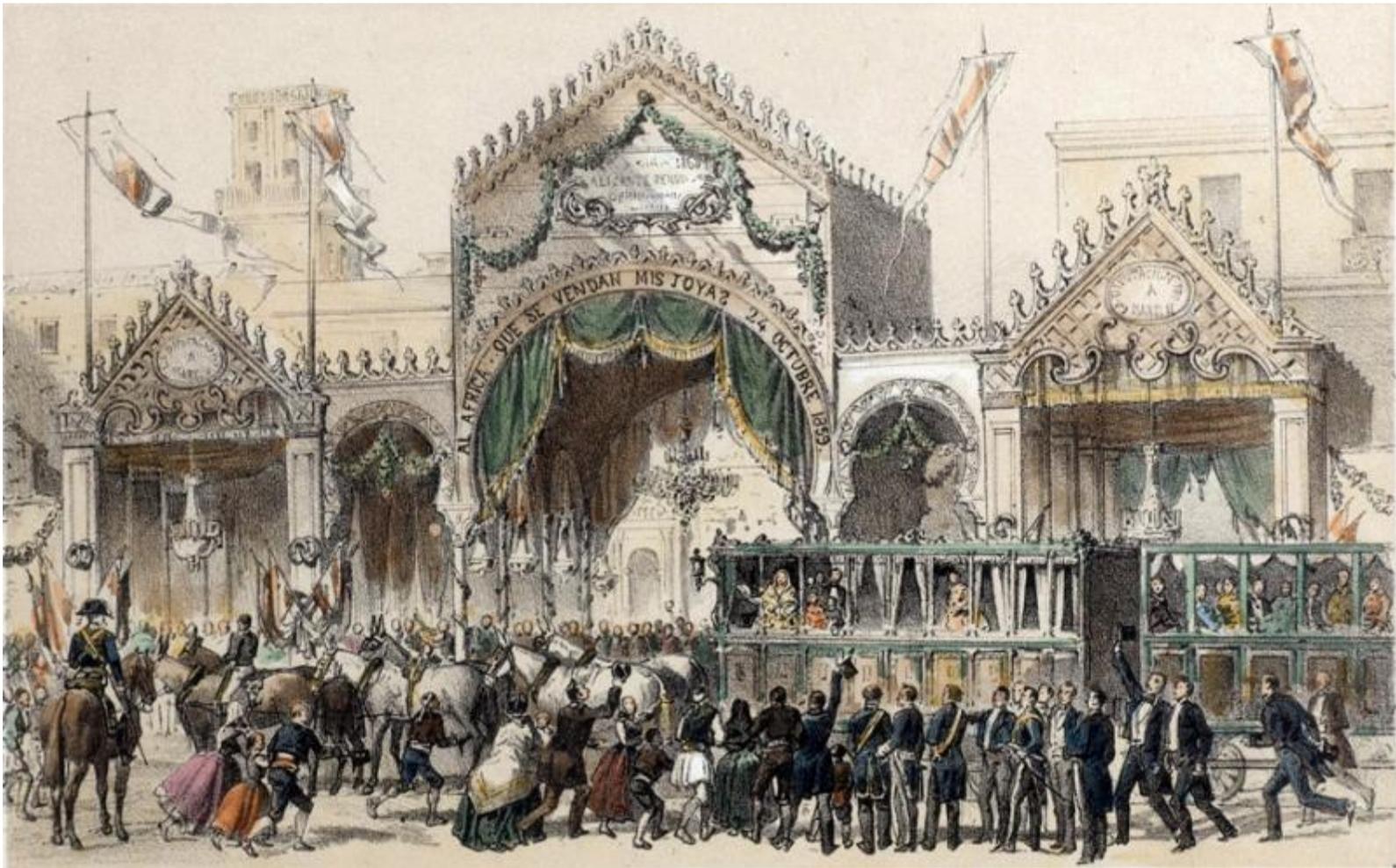
Xilografía, 31x26 cm. RailArte-FFE



El tren real. Inauguración del Ferrocarril a La Coruña
Torres y Bazterica y Adolfo Bauman, siglo XIX
Xilografía, 35x25 cm. RailArte-FFE



El tren real
Juan Comba (dibujante) y Eugenio Vela (grabador), siglo XIX
Xilografía, 35x25 cm. RailArte-FFE



Alicante. Llegada de SS.MM. a la estación improvisada en el muelle

G. Múgica, 1861

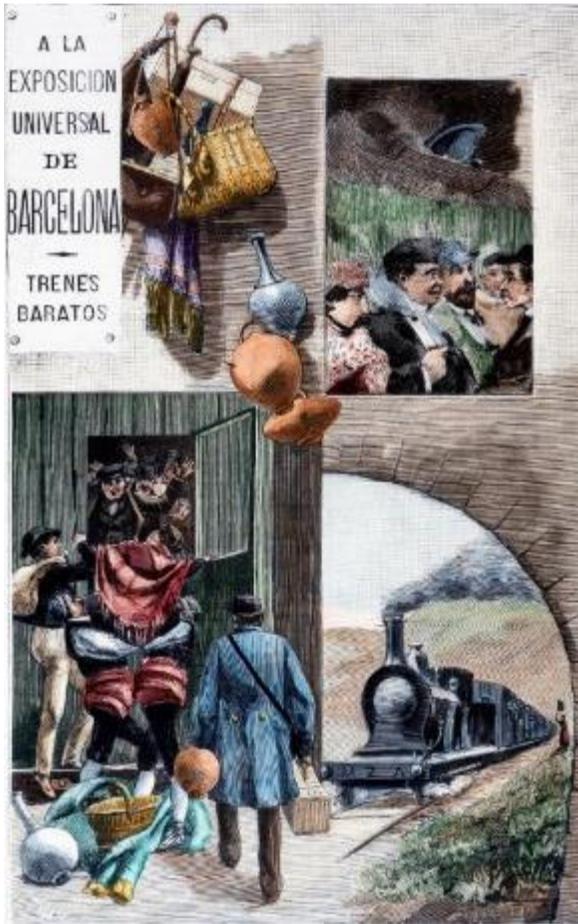
Xilografía, 20x14 cm. RailArte-FFE



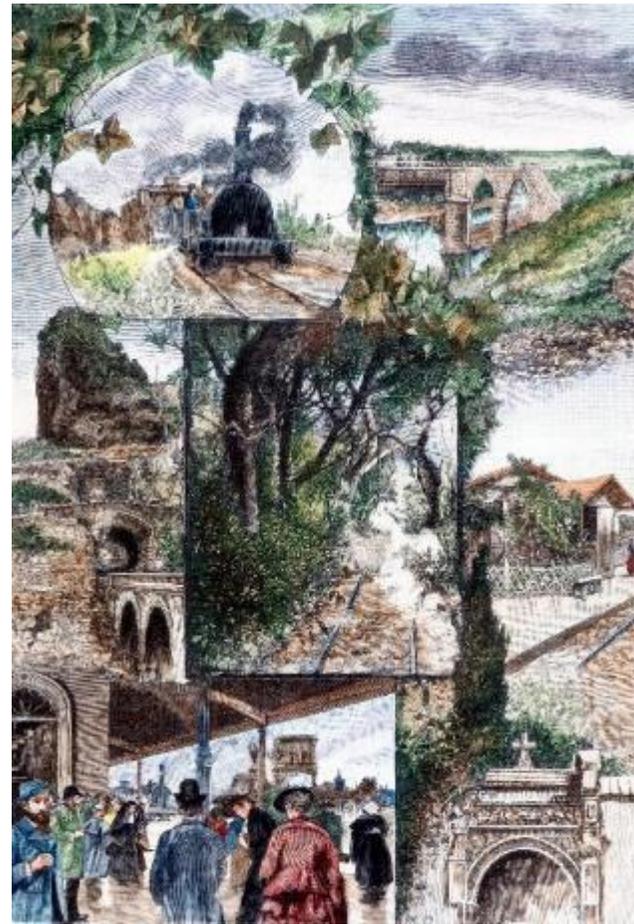
Mora: Arco erigido en la estación
Desconocido, siglo XIX
Xilografía. 10 x 14 cm. RailArte-FFE



Madrid. Inauguración de la estación definitiva del ferrocarril de Madrid a Ciudad Real y Badajoz
Domingo Muñoz (dibujante) y Bernardo Rico y Ortega (grabador), 1879
Xilografía. 35 x 25 cm. RailArte-FFE



A la Exposición Universal de Barcelona. Trenes Baratos
Desconocido, siglo XIX
Xilografía. 22 x 32 cm. RailArte-FFE



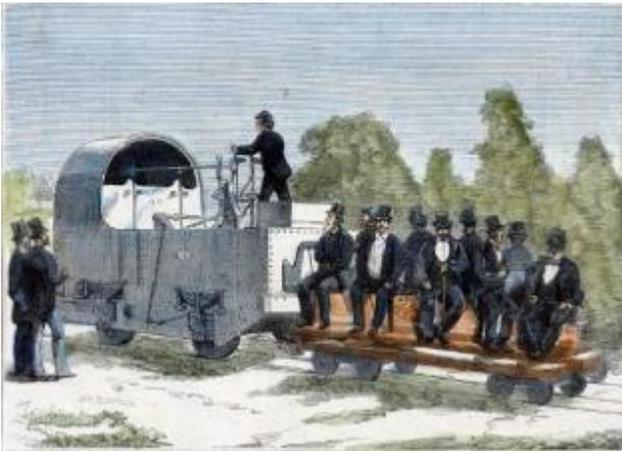
El tren exprés.
Tomás Carlos Capuz y Alonso, 1890
Xilografía. 24 x 34 cm. RailArte-FFE



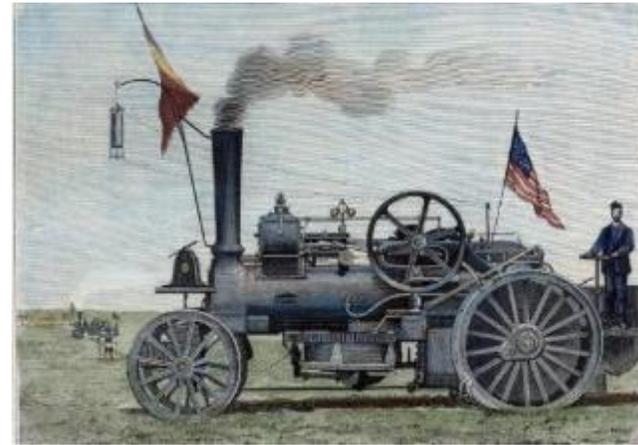
Salonwagen V König Ludwig II von Bayern
Desconocido, siglo XIX
Litografía 40x30 cm. RailArte-FFE



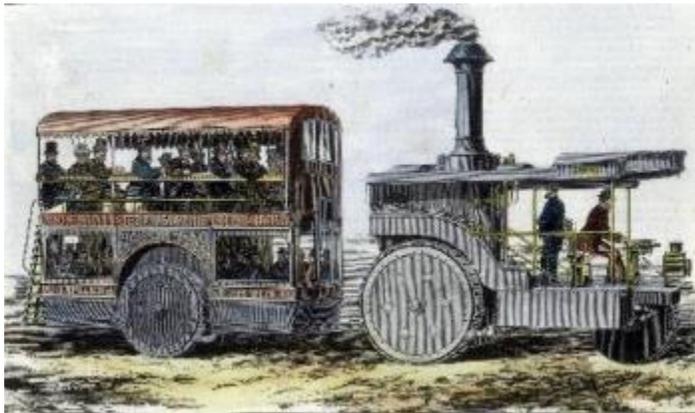
Salonwagen König Georges V
Desconocido, siglo XIX
Litografía 40x30 cm. RailArte-FFE



Inglaterra. Nueva locomotora Beaumont, de aire comprimido
Desconocido, 1880
Xilografía. 18 x 14 cm. RailArte-FFE



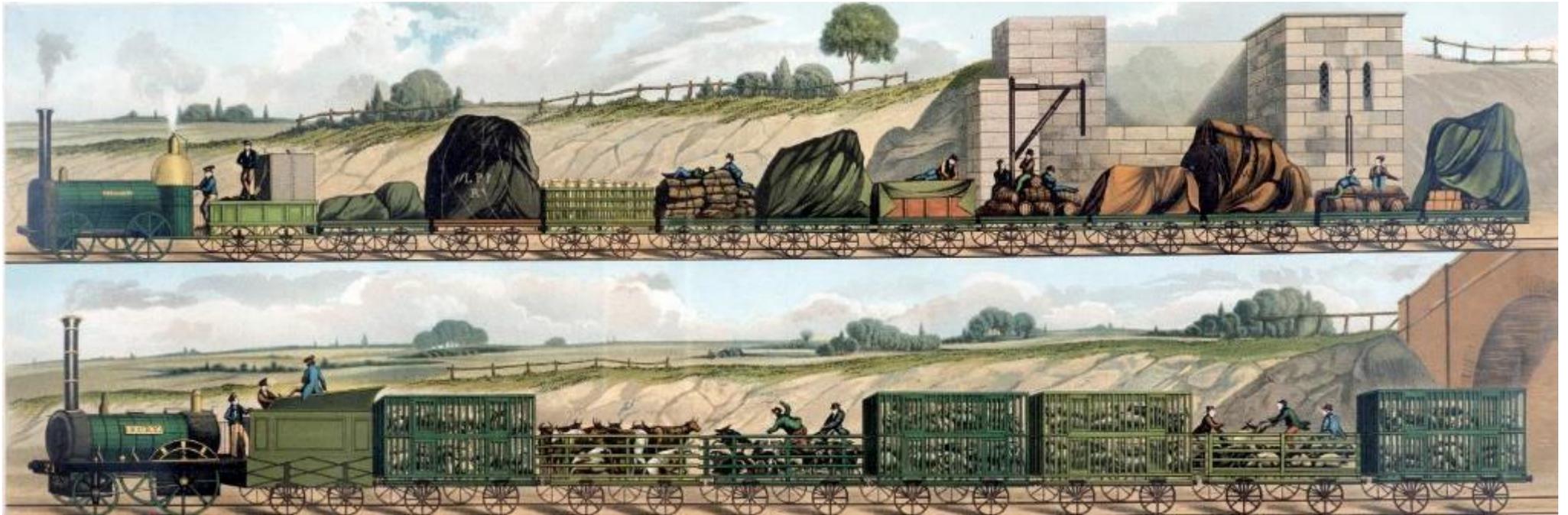
Aplicación del vapor y la electricidad a la agricultura. Colonia San Juan.
Desconocido, 1883
Xilografía. 18 x 14 cm. RailArte-FFE



Inglaterra. Locomotora ómnibus para caminos ordinarios
Desconocido, 1872
Xilografía. 24 x 16 cm. RailArte-FFE



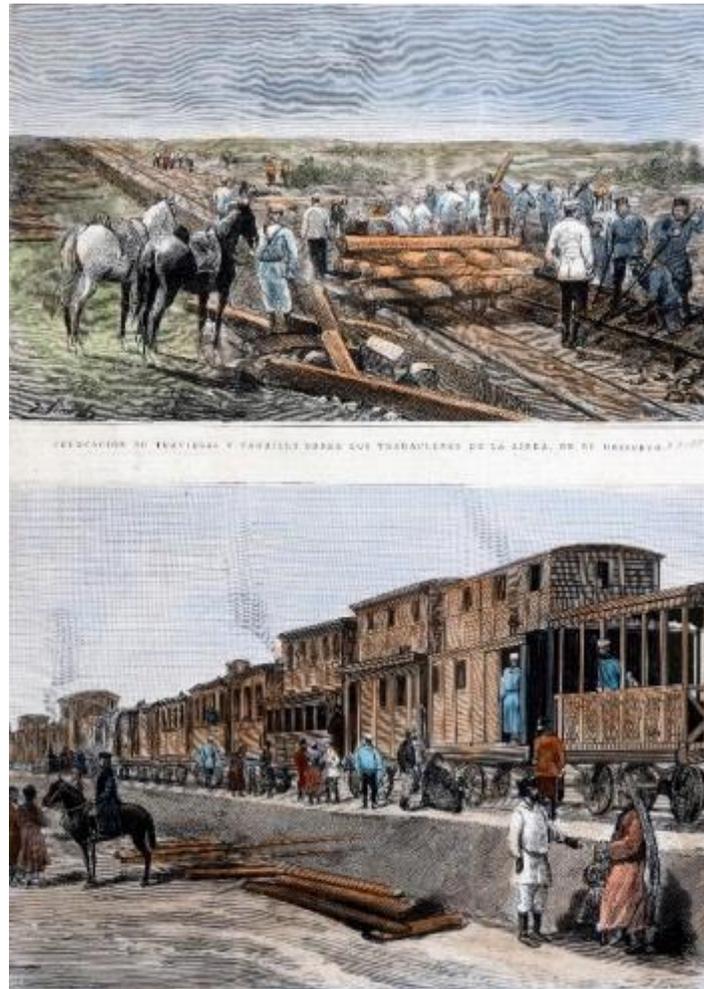
Locomotora que recorrió las calles de Madrid.
Desconocido, 1883
Xilografía. 22 x 15 cm. RailArte-FFE



Travelling on the Liverpool and Manchester Railway, 1831

Cotsworth, 1894

Litografia 64x34 cm. RailArte-FFE



El Ferrocarril Transcaspiano
Eugenio Vela y Tomás Capuz, 1887
Litografía 26x35 cm. RailArte-FFE



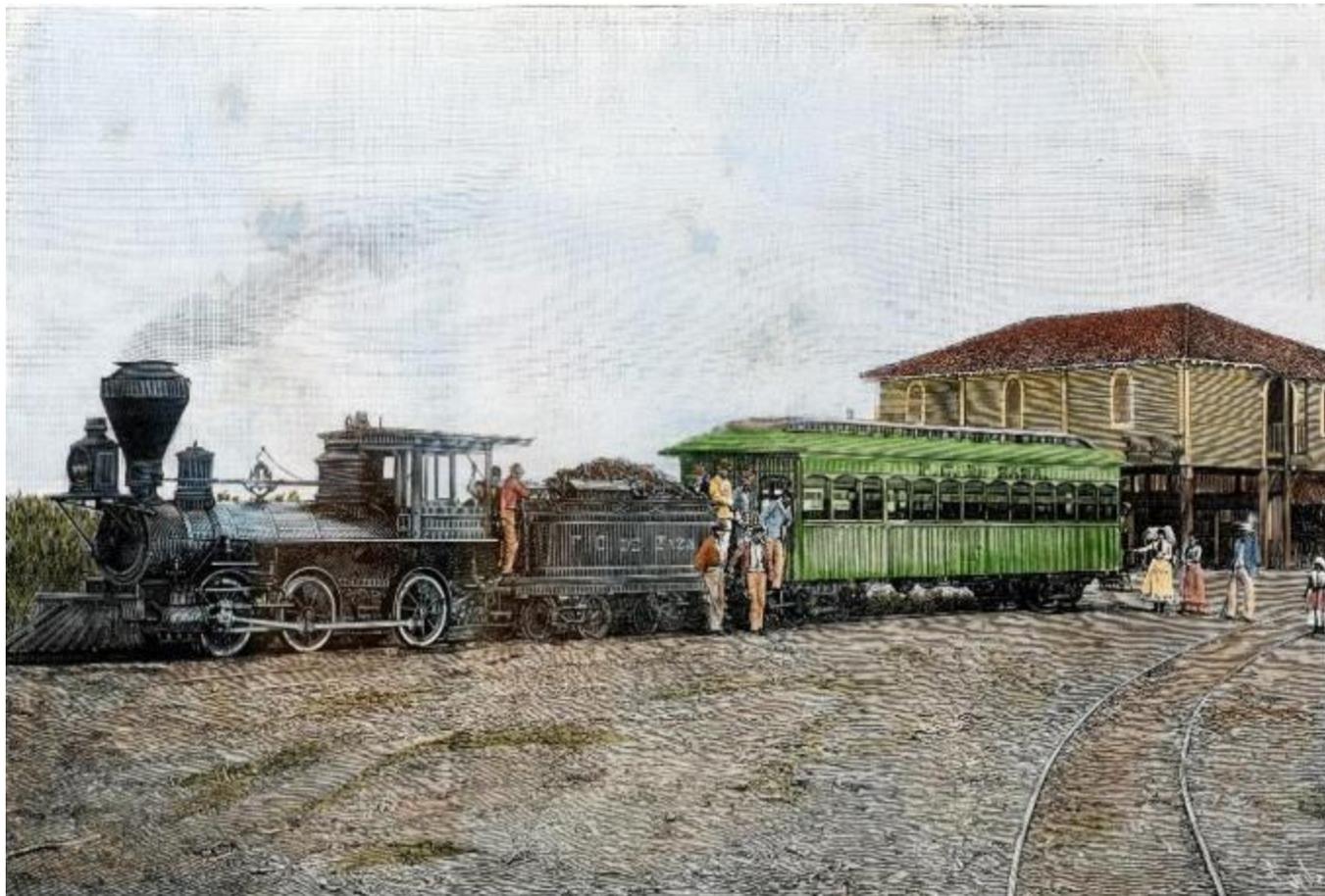
Five locomotives built at Vickburg by the soldiers under the superintendence of Col. Coolbaugh
Fred Schell, 1865
Litografía 36x25 cm. RailArte-FFE



Camino de hierro sobre el Neva, San Petersburgo
Desconocido, siglo XIX
Xilografía 21x14 cm. RailArte-FFE



Nueva York. Nueva Línea del ferrocarril elevado en la "Third Avenue"
Eugenio Vela, 1879
Xilografía 25x20 cm. RailArte-FFE



Isla de Cuba. Un tren explorador en la línea férrea de Zaza, provincia de Santa Clara.
Tomás Carlos Capuz y Alonso, 1895
Xilografía 25x20 cm. RailArte-FFE

La historia postal y la filatelia española y el ferrocarril

Se entiende por ferrocarril, en el sentido más amplio del término, el sistema de transporte terrestre que se desplaza sobre carriles, raíles o rieles (todas estas denominaciones se usan), normalmente de acero o hierro (del latín ferrum) que constituyen el camino por donde se desplaza los trenes¹.

Si bien ya hacia 1550 se conocen vagonetas tiradas por caballerías, sobre raíles de madera, no será hasta los finales del siglo XVIII cuando el ferrocarril se desarrolle.

En 1782 el ingeniero escocés James Watt, inventaría la máquina de vapor, elemento imprescindible en este sistema y en 1789 el ingeniero William Jessop usa ruedas dentadas sobre raíles en explotaciones carboníferas en Leicestershire.

En 1802 se crea la primera línea al sur de Londres, y durante la primera mitad del siglo XIX, como parte de la II Revolución Industrial el ferrocarril se muestra como la solución técnica del momento, causando una transformación completa de la sociedad al posibilitar el transporte de personas, mercancías y también del correo a un coste bajo en forma rápida y segura.

¹ Puede verse Fernando Aranz del Río – “Máster en Filatelia e Historia Postal”, Tomo II Historia Postal Española, Capítulo XXI, págs. 267 a 278, Editorial Sainz y Torres, Madrid 2009 (Texto para la UNED).

Por otro lado, se trata de un modo de transporte con ventajas comparativas en ciertos aspectos, tales como el consumo de combustible por tonelada kilómetro transportada, la entidad del impacto ambiental que causa o la posibilidad de realizar transportes masivos, que hacen relevante su uso en el mundo moderno.

La primera línea férrea se abrió al público en Inglaterra, entre Birmingham y Liverpool el 27 de septiembre de 1827. Y a ésta le seguirían Estados Unidos (1829), Bélgica (1835), España, en la isla de Cuba(1837), Francia (1838), Rusia (1838), Italia (1839), Suiza (1844), Jamaica (1845) y España metropolitana (1848)².

Los ferrocarriles en la España Insular

El primer ferrocarril español se inauguró el 19 de noviembre de 1837, en la Isla de Cuba, once años antes que, en la metrópoli española, destinado fundamentalmente al desarrollo de la industria azucarera, en el tramo comprendido entre La Habana y Bejucal, extendiendo sus líneas hasta Güines en 1838 y años más tarde en 1843, hasta Batabanó. También se tendieron ramales a Guanajay en 1840, a San Antonio de los Baños en 1844 y a Unión de Reyes en 1848.

El 10 de julio de 1839, es decir, a menos de dos años de su inauguración, se comenzó a utilizar la línea inicial del ferrocarril de La Habana a Bejucal, para transportar correspondencia³.

² Manuel Rodríguez Germes "Los matasellos ambulantes españoles" España Coleccionista, Sociedad Filatélica de Madrid, núm. 1,2, y 3, Madrid 1960.

³ José Luis Guerra Aguar "Historia postal de Cuba" Nueva edición revisada, Museo Postal Cubano, 1985, págs. 45 a 48.

Para la conducción de las cartas por esta vía un empleado de la Renta de Correos hacía entrega de la valija al guardalmacén del ferrocarril en la Estación "Garcini" de La Habana, quien la entregaba al conductor del tren, y a la llegada a su destino en Bejucal o en Güines, ya que en dicho año existía ya comunicación con esa población, era recibida por el Jefe de la Estación quien la entregaba al empleado de Correos designado al efecto. En los puntos intermedios de la línea como San Felipe, Guara y Melena la recibía el conductor del tren de manos del guardalmacén del lugar, y la entregaba en el sitio de destino al empleado de Correos que se presentaba a recogerla, siendo éste el primer ambulante de ferrocarril que existió. Para identificar las cartas expedidas por esta vía se les imponía una marca especial con la leyenda "FERRO-CARRIL", así como la de porteo, esta última generalmente dentro de un círculo.

La siguiente línea ferroviaria inaugurada fue la de Cárdenas que comenzó a prestar servicios el 25 de junio de 1840, extendiéndose a Bemba (hoy Jovellanos), en 1844, que también fue utilizada desde los primeros momentos por el correo, poniéndosele a la correspondencia cuños que la identificaban como cursadas por esa vía.

Por estas líneas se remitía la correspondencia que había entre Bejucal, Quivicán y San Felipe, así como sus ramales de Batabanó a Nueva Gerona (esto último combinado con el barco de cabotaje que rendía viaje a la Isla de Pinos (actualmente Isla de la Juventud), Guara, Melena, Güines, San Nicolás, Nueva Paz, Alacranes, Unión de Reyes, Sabanilla del Encomendador, Macuriges, Bemba o Jovellanos, Nueva Bermeja o Colón, Hanábana, Palmillas, Jaiquicito, Roque, Camarones, Júcaro, San Antonio, Recreo, Sabanilla, Altamisal, Laguna Grande, Banagüises y Guamutas. Igualmente, la línea de Guanajay a La Habana cubría a San Antonio de los Baños, Ceiba del Agua, Guanajay, Mariel, Quiebra Hacha, Cabañas, Bahía Honda, San Diego de Núñez y las Pozas.

En esta primera etapa del establecimiento del ferrocarril está también el que unió, en la actual provincia de Camagüey, las poblaciones de Nuevitas y Puerto Príncipe desde 1846, siendo muy común encontrar cartas de esa época transportadas de La Habana a Nuevitas por vapores costeros y de este lugar a Puerto Príncipe por el ferrocarril.

Las líneas se extendieron en 1851 hasta Agüica y en 1854 a La Macagua (Los Arabos), estableciéndose conductores de correos en los trenes que llevaban correspondencia, y los cuales utilizaban cuños en los que constaba la ruta seguida por el tren.

En 1868 las líneas ferroviarias se habían extendido en la zona comprendida entre Artemisa y Los Arabos (La Macagua), de Nuevitas a Camagüey (Puerto Príncipe) y algún que otro pequeño recorrido entre poblaciones aisladas.

El correo por ferrocarril abarca en esos años las siguientes localidades dentro de la línea general a Oriente: Habana - Bejucal - Guara - Melena - Güines, San Nicolás - Nueva Paz -- Unión de Reyes - Montalvo (Navajas) - Bemba (Jovellanos) – Quintana - Perico - Nueva Bermeja (Colón) - Los Arabos (La Macagua), continuándose por correos a caballo hasta Santiago de Cuba.



Además, existían las siguientes líneas secundarias o transversales: Habana - Unión de Reyes - Matanzas; Habana - Jaruco - Aguacate - Matanzas; San Felipe - Batabanó - Bemba (Jovellanos) - Cárdenas; Santo Domingo - Sagua la Grande; Santo Domingo - Cienfuegos; Puerto Príncipe (Camagüey) - Nuevitas; Santiago de Cuba - El Cobre.

Para el transporte ferroviario a la Provincia de Pinar del Río en dirección hacia el oeste de la capital estaba la línea Habana - San Antonio - Ceiba del Agua.

El correo en el resto de la provincia se realizaba por medio de postas a caballo.

Esta imagen incluye algunas de las marcas utilizadas en el correo por ferrocarril en la isla de Cuba⁴.

Los ferrocarriles en la España metropolitana

España que ya sabía lo que representaba el ferrocarril por la experiencia cubana pronto comenzó a pensar en este medio de transporte.

Una **Real Orden de 31 de diciembre de 1844** hace público el pliego de condiciones para las empresas de caminos de hierro que se autoricen en lo sucesivo, en las que se establecen normas sobre el servicio postal ambulante, contenidas en los Artículos 29 al 32.

⁴ José Luis Guerra Aguar "Historia postal de Cuba" Nueva edición revisada, Museo Postal Cubano, 1985, pág. 156.

Artículo 29.- *“Las cartas o pliegos, así como sus conductores o agentes necesarios al servicio del Correo, serán transportados gratuitamente por los convoyes ordinarios de la Compañía en toda la extensión de la línea. Para este objeto la Compañía reservará en cada convoy de viajeros o mercaderías una sección especial de carruaje. La forma y dimensiones de esta sección serán determinadas por la Dirección de Correos. Cuando la Compañía quiera cambiar las horas de salida de los convoyes ordinarios tendrá que avisar quince días antes a la Dirección de Correos”*

Artículo 30.- *“Además podrá haber todos los días a la ida y a la vuelta de los convoyes ordinarios uno o más convoyes especiales destinados al servicio general del Correo, que podrán recorrer toda la línea o solamente una parte de ella, y cuyas horas de salida, de día o de noche, igualmente que su marcha y sus estaciones, se arreglarán por el Ministerio de la Gobernación, oída la Compañía.*

La Dirección de Correos hará construir y conservar a sus expensas los carruajes propios al transporte de las cartas por convoyes especiales. Estos carruajes no conducirán más que la correspondencia y los agentes necesarios para repartida.

Se abonará a la Compañía una retribución que no podrá pasar de por legua corrida por los convoyes especiales puestos a disposición de la Dirección General de Correos. Si esta Dirección emplea más de un carruaje, la retribución que se abone por cada uno de los que se añadan no pasará de

Estas retribuciones podrán ser revisadas cada cinco años y fijadas convencionalmente o a juicio de peritos.

La Compañía podrá colocar en estos convoyes especiales carruajes de todas clases para el transporte de viajeros o mercaderías; pero los del Correo irán siempre detrás”.

Artículo 31.- *“No se podrá obligar a la Compañía a establecer convoyes especiales o a cambiar las horas de salida, la marcha y las estaciones de estos convoyes si no se le avisa por el Gobierno un mes antes”.*

Artículo 32.- *“Fuera de las horas ordinarias de salida el Gobierno podrá pedir también para el transporte excepcional de pliegos u órdenes urgente, y salvo la observancia de los reglamentos de policía del camino, convoyes especiales que la Compañía deberá facilitar, sea de día, sea de noche, mediante una indemnización que se fijará convencionalmente o por peritos”.*

Aun cuando en la disposición que queda comentada se preveía ya el transporte de la correspondencia en carruajes propios del servicio postal, en los que no viajarían sino los agentes necesarios para repartirla; es decir, se preveía el establecimiento de oficinas ambulantes, hubieron de transcurrir aún once años para que la primera de estas oficinas fuera una realidad.

El inicio del ferrocarril en la España metropolitana se produce el 28 de octubre de 1848, fecha de inauguración del Barcelona-Mataró. Miguel Biada, su impulsor, había nacido en Mataró, pero vivió e hizo fortuna en Cuba donde asistió a la inauguración del camino de hierro de La Habana a Güines.

Cuando regresó a España concibió la idea de enlazar por ferrocarril su pueblo natal con Barcelona. Con otro catalán, residente en Londres, formó el 27 de julio de 1845 una compañía con cinco millones de pesetas, que recibió el nombre de *“Gran Compañía Española del Camino de Hierro de Barcelona a Mataró y viceversa”* Don Miguel Biada murió el 2 de abril de 1848 sin ver ultimada la obra de sus sueños; pero tras largos y costosos trabajos, el ferrocarril fue una realidad, procediéndose a la inauguración del mismo el 28 de octubre de aquel mismo año.

La línea estaba servida por cuatro locomotoras: "Mataró", "Cataluña", "Barcelona" y "Besós"; dos coches de lujo, 30 de primera clase, 30 de segunda, 18 de tercera y 12 vagones de carga. A lo largo de los 28 kilómetros de su recorrido se situaban las estaciones de Barcelona, Badalona, Mongat, Masnou, Ocata, Premiá de Mar, Vilasar de Mar y Mataró; y también 44 puentes de madera y el túnel de Mongat.

Los precios de los billetes fueron, para el trayecto completo de Barcelona a Mataró, doce reales en primera clase, nueve reales en segunda y seis en tercera, precios que escandalizaron al público por considerarlos muy elevados.

Al ferrocarril de Barcelona-Mataró siguieron, casi tres años más tarde, el de Madrid-Aranjuez, inaugurado por la Reina Isabel II el 10 de febrero de 1851; y más adelante el de Valencia al Grao, inaugurado en marzo de 1852, y ya sucesivamente se fueron abriendo nuevas líneas y tramos que, en menos de treinta años, configuraron la red ferroviaria española.

El correo hallaría en el ferrocarril un poderoso auxiliar, que en pocos años pasará a ser la base principal del transporte y difusión de la correspondencia⁵.

El primer caso de sustitución del servicio de las diligencias por parte del ferrocarril lo tenemos en la línea del correo general de Andalucía, en la que, a pesar de la oposición que ejercían tanto las compañías de diligencias como las paradas de Postas, se ordena con fecha 19 de agosto de 1851, que en el tramo de Madrid a Aranjuez sea conducida la correspondencia por el camino de hierro, en los términos que expresa el pliego de condiciones que a continuación se adjunta:⁶

Real Orden disponiendo que el correo de la línea general de Andalucía sea conducido desde Madrid hasta Aranjuez por el camino de hierro en los términos que expresa el pliego de condiciones adjunto.

⁵ Manuel Tomás Espinosa "El establecimiento del servicio postal ambulante" Revista de Filatelia, R.F. Año 1985, págs. 360 a 364.

⁶ Ernesto F. Domínguez Valero "Las ferrocarrilanas" Revista de Filatelia RF, año 1987, págs. 241-244

Ministerio de la Gobernación. -Ilmo. Sr. - La Reina ha tenido á bien mandar que el correo de la línea general de Andalucía haga su tránsito diariamente de ida y vuelta entre Madrid y Aranjuez por el camino de hierro en los términos que expresan las condiciones del adjunto pliego aprobado por S. M. Al efecto, y con el fin de que este servicio pueda principiar en 1.º de septiembre próximo, queda autorizada la Dirección del cargo de V. I. para llevar á cabo las reformas que el mismo servicio haga necesarias, tanto en el itinerario de toda la línea, como en la supresión de las postas que se hallan establecidas desde el arranque de esta Corte hasta Aranjuez en el camino que por consecuencia de esta disposición no podrá utilizar ya el referido correo, y también para firmar V. I. la escritura que por la empresa del ferrocarril debe otorgarse de conformidad con las citadas condiciones para que pueda encargarse del nuevo servicio.

De Real Orden lo digo á V. I. para los efectos correspondientes. Dios guarde á V. I. Muchos años.

Madrid 19 de agosto de 1851 -Beltrán de Lis- Sr. Director de Correos.

En el año 1853 se amplía la conducción de la correspondencia hasta Ocaña (15 de septiembre) y se establece el transporte del correo por ferrocarril de Barcelona a la Junquera (10 de diciembre) si bien el ferrocarril no llegó hasta aquí hasta cerca de 1880.

Condiciones para la conducción de la correspondencia de la línea de Andalucía con los viajeros y la Silla-Correo entre Madrid y Aranjuez por el ferrocarril.

1.ª

En la Silla-Correo irá la correspondencia, periódicos e impresos, su Conductor, el Mayoral, y los viajeros, que á lo más serán dos: irá asimismo el equipaje de estos últimos que no excederá de dos arrobas de peso por asiento. No podrán llevarse en la Silla encargos particulares.

2.ª

Es de cuenta de la empresa conducir la Silla á su salida de Madrid, desde el depósito á la Administración central de correos desde aquí al ferro-carril: viceversa á la llegada.

3.ª

Es de cuidado del Gobierno poner en el muelle de embarque de la estación de Aranjuez la Silla-Correo á la salida para Madrid y enganchar sus tiros en el mismo muelle á la llegada.

4.ª

La salida de la Silla de la Administración central de Correos será en todo tiempo á las seis en punto de la tarde, y del ferrocarril á las seis y media: está en el muelle desembarcadero de Aranjuez á las ocho menos cuarto. La salida de la estación de Aranjuez será á las seis de la mañana en verano, o sea, desde 1.ª de abril á fin de septiembre, á las siete en el invierno, que serán los seis meses restantes; estará en la Administración del Correo central á las siete y media en el verano y á las ocho y media en invierno.

5.ª

La empresa conducirá las Sillas en trenes de viajeros que saldrán de uno y otro punto á las horas señaladas en la condición que precede: el Gobierno dispondrá lo conveniente para que las Sillas procedentes de Andalucía se hallen en la estación de Aranjuez un cuarto de hora antes de la salida del tren, ó sea, á las seis menos cuarto en el período de verano, y á las siete menos cuarto en el invierno.

6.ª

Por cada Silla conducida de uno á otro extremo del ferro-carril, en los trenes señalados en la condición anterior, pagará el Gobierno á la empresa ciento cuarenta reales de vellón.

7.ª

Si por causas ajenas á la empresa no le fuere entregada la Silla-correo en la Administración de Madrid á la hora estipulada de las seis de la tarde y en Aranjuez á las marcadas en la segunda parte de la condición 5ª., la empresa se compromete á poner dicha Silla en la estación de Aranjuez o en la de Madrid, según su procedencia, tres horas después de la en que se la entregue en cualquiera de estos puntos extremos: en este caso el Gobierno abonará á la empresa trescientos veinte reales por cada expedición, á estas mismas condiciones pondrá la empresa un tren especial para cualquier correo extraordinario que el Gobierno o las autoridades de provincia tengan necesidad de expedir. La combinación en el servicio del ferro-carril permitirá á veces á dos horas, o menos, el máximum de tres horas marcado para estas expediciones.

8.ª

Si por causas que emanen del ferro-carril se atrasa la llegada del correo á uno ú otro punto en más de dos horas respecto al tiempo estipulado así para las expediciones ordinarias como para las extraordinarias, la empresa perderá su derecho al cobro del transporte retardado.

9.ª

Si por inutilización de una Silla en el camino ordinario llegase á Aranjuez la correspondencia pública en correo ó á lomo, la empresa traerá á Madrid esta correspondencia y su conductor en un carruaje del ferro-carril, y al tenor de lo prescrito en las condiciones 6ª y 7ª; pero se obliga dicha empresa á transportar, sin otro adeudo de parte del Gobierno, la Silla inutilizada y los viajeros por el primer tren que salga de Aranjuez después de su llegada.

10.ª

La liquidación entre el gobierno y la empresa se hará mensualmente, y el pago á ésta tendrá lugar dentro de los quince primeros días del mes siguiente al que la liquidación corresponda.

11.º

Esta contrata empezará á regir el 1.º del mes de septiembre próximo: no se estipula plazo alguno para su terminación: sin embargo, podrá concluir á voluntad de una de las dos partes contratantes mediante aviso dado oficialmente á la otra con tres meses de anticipación.

Madrid, 19 de agosto de 1851.

El sistema ferroviario y las compañías

El 3 de junio de 1855, durante el gobierno del General Baldomero Espartero, se promulgó la Ley estableciendo el sistema general de ferrocarriles, cuyo artículo 3 determinaba: *"En el pliego de condiciones de cada concesión, se comprenderán los servicios gratuitos que deban prestar las empresas y las tarifas especiales para los servicios públicos figurando, entre los primeros, la conducción de los Correos ordinarios, a las horas que fijen los Gobiernos"*; por Real Decreto del 15 de febrero de 1856 se aprobaron las Instrucciones, para el cumplimiento de la Ley anterior, estableciéndose en los artículos 28 al 30, las normas relativas a la conducción del Correo y del personal del mismo.

El sistema ferroviario era un sistema radial que tenía a Madrid en el centro. En cuanto al sistema legal, se adoptó el mismo de Francia y Bélgica, es decir, la concesión por el Estado de la construcción y explotación a una compañía, y la reversión, pasados noventa y nueve años, al mismo Estado, que recibiría las líneas, con todo su material libre de toda carga.

Los grandes protagonistas de este desarrollo fueron las compañías ferroviarias. La concesión presentaba una vertiente jurídica que permitía al Estado confirmar el derecho a unos particulares para construir y/o explotar un ferrocarril durante un tiempo determinado. Este proceso presentaba también, una dimensión administrativa que vamos a omitir, destacando tan sólo la práctica habitual de traspasar la concesión a cualquier otro particular, dando lugar así a la figura del intermediario, entre los que sobresale, el marqués de Salamanca.⁷

La concesión del ferrocarril Madrid-Aranjuez sería el origen de una de las grandes compañías ferroviarias: *MZA (Madrid-Zaragoza-Alicante)*. Después de adicionar otras concesiones complementarias, el 31 de diciembre de 1856 se constituyó la compañía con la concurrencia de la Sociedad Española Mercantil e Industrial, cuyos propietarios principales era la familia Rothschild. Del capital social, 14 millones de pesetas distribuidos en 240.000 acciones, 110.000 acciones eran de Morny, Chatelus, Delante y Le Hon, 66.000 de los hermanos Rothschild y 64.000 de Sociedad Española Mercantil e Industrial. En los años siguientes, *MZA* fue incorporando a su primitiva línea otras concesiones hasta convertirse en una red con una longitud de 3.655 km.

La segunda gran compañía española -*Norte*- tuvo su origen en la línea ferroviaria que une Madrid con Francia a través de Irún. La ley de 1856 otorgaba al Crédito Mobiliario Español la concesión del ferrocarril del Norte, con dos secciones: Madrid- Valladolid y Burgos-Irún. *Norte* se inscribió, finalmente, el 29 de diciembre de 1858, y entre sus propietarios destacaba la familia Péreire. La compañía fue sumando, de igual forma que *MZA*, nuevas concesiones hasta alcanzar la longitud de 3.814 km. ocupando el noroeste peninsular, el corredor del Ebro y la línea Tarragona- Valencia.

⁷ Atlas Nacional de España, cuadernillo 23, "Transporte por ferrocarril" Instituto Geográfico Nacional, Madrid 1995

La tercera gran compañía - *Ferrocarriles Andaluces* - comienza su andadura en 1878 como consecuencia de la iniciativa de un dinámico grupo de empresarios, encabezados por Joaquín de la Gándara y Navarro (marqués de la Gándara) y Jorge Loring y Oyarzábal (marqués de Casa Loring). Será Loring el que demuestre más iniciativa, ya que con Tomás Heredia y Manuel Larios formaría la *Compañía Córdoba-Málaga*, mostrando especial interés por controlar las líneas locales con el objeto de crear una red de ámbito regional.

La compañía, cuya escritura fundacional se realizó el 30 de mayo de 1877, tenía en este año 740 km, y aumentaron hasta 793 km con la prolongación del tramo Marchena-Écija hasta Córdoba, y a 891 km en 1890 con la adquisición del ferrocarril Murcia-Alicante. Posteriormente, *Ferrocarriles Andaluces* alcanzó los 1.067 km en 1895 con la terminación del tramo Puente Genil-Linares y los 1.261 km en 1914, gracias a la absorción de la compañía *Algeciras-Bobadilla Railway* (propiedad británica) y del *Ferrocarril del Puerto de Santa María* (propiedad belga). En 1919 la compañía adquirió los *Ferrocarriles del Sur de España*, un importante medio de transporte de minerales desde Sierra Morena al Mediterráneo, cuyos terminales eran las estaciones de Linares y Almería con una desviación a Granada.

El Servicio Postal Ambulante

El 27 de junio de 1855 se aprobó el establecimiento de la estafeta ambulante del Mediterráneo, dependiente de la Administración del Correo Central, a la que asignaron tres plazas de administradores, tres de ayudantes y un ordenanza, con los sueldos anuales de 7.000 reales los primeros, 4.000 los segundos y 3.000 los últimos. Además, por las especiales circunstancias del servicio se les abonaban 3.000 reales anuales a los administradores y 2.000 a los ayudantes.

Después de un ensayo hecho el 12 de septiembre de 1855 comenzó a prestar servicio esta oficina ambulante, cinco días después, es decir, el 17 de septiembre de 1855.

Si bien la oficina se llamaba del Mediterráneo, inicialmente quedaba lejos de alcanzar éste, puesto que llegaba sólo hasta Albacete, pero recibió tal nombre en razón a que mediante sucesivas prolongaciones se pensaba, como así fue, que llegase hasta Valencia y Albacete. A esta ambulante del Mediterráneo iba unida hasta Tembleque la expedición de Andalucía, a cargo de su conductor.

Durante varios años la oficina ambulante iba instalada en coches de viajeros, puesto que hasta el 13 de abril de 1859 no se autorizó la construcción de seis vagones postales, modelo belga, mediante gestión directa, en vista del fracaso obtenido en dos ocasiones anteriores, en las que se intentó hacer por medio de subasta.

Para el desarrollo del nuevo servicio se dictaron instrucciones con las obligaciones de los empleados, relaciones de la oficina móvil con las demás oficinas fijas y demás pormenores. En dichas instrucciones se estableció la denominación de ambulante descendente para las expediciones que salían de Madrid, y ambulante ascendente para las que regresaban a nuestra capital, denominación que se ha mantenido desde entonces en el servicio postal.

En sólo treinta años, prácticamente, se completó el servicio de oficinas ambulantes que cubren el territorio español. A la del Mediterráneo siguieron las de Sanchidrián a Burgos y la de Valladolid a Santander, creadas por Real Orden de 25 de junio 1863. Para la primera se destinaron dos coches propiedad de Correos y para la segunda, la Compañía del Norte o de Isabel II había de facilitar un coche o parte de él.

El 16 de octubre del mismo año se crearon las ambulantes de Barcelona a Zaragoza y de Barcelona a Lérida, mejorándose aún más el servicio en esta región, por Real Orden de 17 de diciembre, que estableció una tercera expedición de Barcelona a Manresa.

El 10 de abril de 1862 se estableció la oficina de Córdoba a Cádiz, que quedó convertida en la Madrid a Cádiz el 25 de agosto de 1866. Con ritmo ininterrumpido continuaron durante los próximos lustros las creaciones de oficinas ambulantes.

Desde el 27 de junio de 1855, fecha de la aprobación del establecimiento de la primera oficina postal ambulante, los acontecimientos más significativos en la segunda mitad del siglo XIX son los siguientes:

1855	27 de julio	Se aprueba el establecimiento de la primera estafeta ambulante: la del Mediterráneo.
	29 de julio	Real Orden estableciendo el transporte de correspondencia en las líneas Alcázar de San Juan-Albacete y Alcira-San Felipe de Játiva.
	17 de septiembre	Comienza a funcionar la estafeta ambulante del Mediterráneo.
1857	5 de diciembre.	Por Real Orden se establecen dos expediciones diarias a Valencia, la primera en el tren de las 8 de la mañana y la segunda en el tren de las 8:30 de la noche.
1858	Noviembre	Se empieza a utilizar para el transporte de correspondencia el ferrocarril Jerez de la Frontera-Cádiz.
1859	24 de julio	Se prolonga la conducción de Tembleque hasta Alcázar de San Juan.
	28 de julio	Por Real Orden se dispone utilizar el ferrocarril de Madrid a Guadalajara. Las líneas de posta de Aragón y Francia debían arrancar desde Guadalajara.
	31 de diciembre	Inicio transporte Correo Arenys de Mar a Tordera.
1860	21 de marzo	Inicio transporte Correo Sevilla-Jerez de la Frontera.
	3 de julio	Inicio transporte Correo Alcázar de San Juan-Manzanares.
	16 de agosto	Inicio transporte Correo Guadalajara-Jadraque.
	29 de noviembre	Por Real Decreto se dispone la conducción del segundo correo diario a Alicante.
1861	13 de abril	Inicio transporte Correo Tudela-Pamplona.
	24 de junio	La Dirección General de Correos aprueba el itinerario de la línea a La Coruña. De Madrid a Collado Villalba por ferrocarril, hasta Sanchidrián por la posta, hasta Medina del Campo por ferrocarril y el resto por la posta.

	25 de junio	Prolongación de la conducción de Sanchidrián a Burgos y de Valladolid a Santander.
	5 de julio	Inicio transporte Correo Madrid-Collado Villalba, por las líneas del Norte, Galicia, Asturias y La Mala.
	9 de julio	Inicio transporte Correo Manzanares-Valdepeñas.
	16 de octubre	Inicio transporte Correo Zaragoza-Lérida.
1862	13 de marzo	Inicio transporte Correo Tordera-Gerona.
	29 de marzo	Inicio transporte Correo Miranda-Olazagutia.
	10 de abril	Creación Oficina ambulante de Córdoba a Cádiz.
	21 de abril	Inicio transporte Correo Burgos-Quintanapalla.
	4 de julio	Inicio transporte Correo Jadraque-Medinaceli.
	18 de julio	Inicio transporte Correo Quintanapalla-Miranda de Ebro.
	27 de diciembre	Inicio transporte Correo Medinaceli-Alhama.
1863	3 de junio	Inicio transporte Correo El Escorial-Sanchidrián.
	25 de junio	Se crean las oficinas ambulantes de Sanchidrián a Burgos y de Valladolid a Santander.
	30 de junio	Se crea la oficina ambulante general de Madrid-Irún y de Madrid-Barcelona.

	6 de agosto	Inicio transporte Correo Beasain-San Sebastián.
	9 de septiembre	Se establece el uso de uniforme para los funcionarios que prestan servicio en las oficinas ambulantes.
	30 de septiembre	Inicio transporte Correo Málaga-Alora.
	16 de octubre	Creación oficina ambulante de Barcelona a Zaragoza.
	19 de octubre	Inicio transporte Correo San Sebastián-Irún.
	16 de diciembre	Se crea la oficina ambulante de Palencia a León.
1865	5 de mayo	Inicio transporte Correo Córdoba-Málaga.
	18 de junio	Entra en vigor la norma de uso del uniforme del personal ambulante.
	9 de septiembre	Inicio transporte Correo Córdoba-Mengíbar.
1866	25 de agosto	Inicio transporte Correo Venta de Cárdenas-Andújar.
	25 de agosto	Creación de la ambulante Madrid-Cádiz.
	26 de octubre	La Inspección de Correos y Postas de la Dirección General de Correos, presentó un proyecto de reforma de las Administraciones Ambulantes.
	4 de diciembre	Se aprueba el Reglamento de las Administraciones Ambulantes, dividiéndose las líneas en dos categorías, siendo de 1ª, las del Norte, Mediterráneo, Andalucía, Aragón, Extremadura y Valencia; y de 2ª, Isabel II, Bilbao a Castejón, Zaragoza a Alsasua y Córdoba a Málaga.
1867	29 de junio	La Ley de Presupuestos del Estado, fijaba las siguientes líneas: del Norte (Madrid a Irún); Mediterráneo (Madrid, Valencia, Alicante y Cartagena); Andalucía (Madrid a Cádiz); Madrid a Aragón y Cataluña; Extremadura (Madrid a Badajoz); Valencia a Barcelona (por la Costa); Córdoba a Málaga; Isabel II (Valladolid a Santander); Zaragoza a Alsasúa y Bilbao a Castejón.

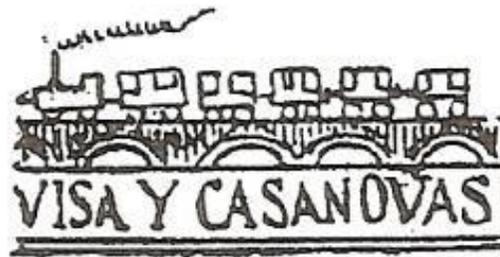
1868	5 de febrero	Inicio transporte Correo Astorga-Brañuelas y León-La Robla.
		Se crea la línea de Galicia dependiente de Valladolid, que termina, provisionalmente, su recorrido en Brañuelas.
1870	18 de agosto	Se publica el Reglamento para las oficinas postales ambulantes, dividiéndolas en generales, transversales y ramales.
1878	28 de septiembre	Inicio transporte Correo Zaragoza-La Zaida.
1879	14 de marzo	Inicio transporte Correo Madrid-Ciudad Real.
	30 de abril	Inicio transporte Correo Palma de Mallorca a Inca y Manacor.
	30 de julio	Inicio transporte Correo Mérida-Zafra.
	9 de septiembre	Inicio transporte Correo Vich-San Quirico de Besora.
	5 de diciembre	Inicio transporte Correo Silla-Cullera.
1880	29 de abril	Inicio transporte Correo Zafra-Llerena.
	13 de mayo	Inicio transporte Correo San Quirico-Ripoll, Selgua-Barbastro y Osuna-la Roda.
	18 de junio	Inicio transporte Correo Sevilla-Huelva.
	16 de agosto	Prolongación de la ambulante Bilbao a Zaragoza.
	31 de octubre	Inicio transporte Correo San Juan del Puerto-Zalamea la Real.

1881	2 de junio	Se establece la ambulante Madrid-Irún uniendo las dos secciones en que estaba dividida y considerando esta línea como oficina de cambio.
	29 de julio	Se prolonga hasta Sarriá la línea de Lugo a La Coruña.
	29 de agosto	Las dos secciones que enlazaban en Córdoba se convierten en la ambulante Madrid-Cádiz.
	31 de diciembre	Se prolonga hasta Ponferrada la línea de Valladolid a Brañuelas.
1882	3 de septiembre	Se establecen segundas expediciones en trenes mixtos en las líneas generales de Andalucía, Mediterráneo, Aragón y Norte.
	27 de septiembre	Se establecen segundas expediciones en trenes mixtos en las líneas generales de La Encina-Alicante, Albacete a Cartagena, Córdoba a Málaga y Bobadilla-Granada.
	30 de diciembre	Se establece la ambulante general de Madrid a Cáceres y Valencia de Alcántara.
1883	14 de febrero	Se crea la ambulante de Oviedo a Trubia.
	11 de agosto	Se crea la ambulante general de Madrid a La Coruña.
	13 de agosto	Se crea la de Toral de los Vados a Villafranca del Bierzo.
	18 de diciembre	Se crea la de Aranjuez a Cuenca.
1884	5 de junio	Se crea la ambulante de Alicante a Murcia y el ramal de Alicante a Torrevejea.
	11 de noviembre	Prolongación de la ambulante de Orense a Vigo hasta Los Peares.
	23 de diciembre	La línea de Mérida a Llerena se prolonga hasta Sevilla.

1885	4 de abril	Llega hasta Monforte la línea de Orense a Vigo, convirtiéndose en la ambulante de Monforte a Vigo.
	12 de junio	Se crean las ambulantes de Medina del Campo a Fuentes de Oñoro y la de Murcia a Lorca.
1886	26 de febrero	Se crea la ambulante de Valencia a Utiel.
	8 de abril	Se crea la ambulante de Manresa a Puiggari.
1887	17 de abril	Se prolonga hasta Olían la línea Manresa-Puiggari.
	2 de julio	Se crea la ambulante de Madrid a Arganda.
	28 de noviembre	Se crean las ambulantes de Zaragoza a Cariñena y de Tudela a Tarazona.
	29 de noviembre	Se establece la ambulante de Medina del Campo a Vilar Formoso.
	14 de diciembre	Se crea la ambulante de Salamanca a Barca de Alba.
1894		Se crean las ambulantes de Gijón a Pola de Laviana, de Valladolid a Ariza, Bilbao a La Robla y Plasencia a Béjar.
1896		Se crean las ambulantes de Peñarroya-Fuente del Arco, de Santander a Bilbao, de Oviedo a Infiesto, de Santander a Cabezón de la Sal y de Cádiz a Chipiona.

Los matasellos y marcas “Visa y Casanova”

El primer primera matasellos español empleado para obliterar la correspondencia circulada por ferrocarril tiene carácter privado y se trata de una firma comercial radicada en Barcelona “*Visa y Casanova*”, dedicada a la agencia de aduanas y comisiones. Se presentan los tres tipos conocidos:



Los matasellos y marcas del ferrocarril del Langreo

La línea minera de Gijón a Sama con trayecto de 37 km. se inauguró en 1853, aunque se terminó dos años después. Su fin primordial fue el transporte de mineral para su embarque en el Puerto de Gijón. Pero también prestó servicio de viajeros y correspondencia.

Se conocen tres diferentes cuños, de carácter también privado, del Ferrocarril de Langreo, empleados en las estaciones de Gijón, Carbayín y Sama. El de Gijón en negro y azul y los dos restantes en color negro.



A veces se encuentran cartas con estas marcas, de fechas anteriores a la inauguración de la línea férrea. En este caso resulta obvio que la marca no corresponde a un transporte por ferrocarril, sino a un uso meramente administrativo.

Claro que ese problema lo resuelve algún desaprensivo recortando el sello con la marca y haciéndolo pasar por lo que no es.

Es preciso tener cuidado con el matasellos de la estación de Gijón porque se han detectado ejemplares falsos sobre sellos legítimos sueltos. Esta falsificación de origen desconocida es un claro exponente de las llamadas *Falsificaciones Filatélicas* porque su único fin es engañar a los filatelistas y no al Estado.



*Carta dirigida a Gijón,
con matasellos Ferrocarril de
Langreo/Estación de Carbayín ⁸.*



Marca del Ferrocarril de Langreo.
¿Transporte por ferrocarril?
¿Marca administrativa?

⁸ Angel Laiz "Marcas y Matasellos. Estudio sobre los sellos de 4 cuartos de las emisiones de 1856, 1860, 1862, 1864", ..Madrid 1976, pág.183.

Los matasellos de los ambulantes

Los ambulantes son matasellos raros que se aplicaban a la correspondencia depositada en las estafetas ambulantes y aquella otra que llegaba a ellas sin matasellar.

La Real Orden del 27 de Julio de 1855 creó la primera estafeta ambulante de España, que empezó a funcionar en el ferrocarril del Mediterráneo, trayecto Madrid a Albacete, haciendo su viaje inicial el 17 de septiembre de 1855. Se le dotó con dos matasellos ovalados con la siguiente leyenda "ESTAFETA AMBULANTE ASCENDENTE", (ascendente para los viajes desde la periferia hacia Madrid) y "ESTAFETA AMBULANTE DESCENDENTE" (descendente para los viajes desde Madrid hacia la periferia). Estos matasellos ovalados seguirán en uso hasta 1869 junto a los redondos Ambulantes Ascendente y Descendente de 1ª y 2ª expedición.

Se fueron creando nuevas estafetas ambulantes incluso antes de terminarse el trayecto total. Como sucedió en el ferrocarril Madrid-Irún y la de Isabel II en el Madrid-Santander. Después vinieron nuevas estafetas ambulantes como Zaragoza-Barcelona, Madrid-Barcelona, Córdoba-Sevilla-Cádiz, Zaragoza-Pamplona y Bilbao-Castejón.

Matasellos de las estafetas ambulantes ascendentes y descendentes





Carta dirigida a Vitoria, franqueada con un 4 cuartos de 1862, como está fuera de fecha de utilización ha de franquearse de nuevo con un 4 cuartos de 1864 matasellado el primer día de circulación, el 1 de enero. Ambos sellos con matasellos NORTE 1ª (primera) E (expedición) AMB. DESCte⁹.



Carta de Burgos a Valladolid (1862), por "Ferro Carril del Norte".



Carta de Cervera a Barcelona (1862), por "Ferro carril de Barcelona a Zaragoza"

A veces encontramos en los sobres indicaciones sobre el modo de transporte, como se pueden ver en estos ejemplos.

⁹ Angel Laiz "Marcas y Matasellos. Estudio sobre los sellos de 4 cuartos de las emisiones de 1856, 1860, 1862, 1864". Madrid 1976, pág.111.

Matasellos denominados “Del Carril”

Este es un tema muy controvertido en la Historia Postal española. Durante muchos años se supuso que estas marcas eran de Calella, ya que de esta ciudad provenían las escasas cartas que se conocían con estas marcas. Sin embargo, el tiempo y la aparición de nuevas cartas han posibilitado concretar algo más. Estas marcas tienen su origen en las estaciones del ferrocarril de la costa catalana, desde Barcelona a la frontera francesa.



Carta de 20 de junio de 1862
dirigida a Barcelona,
con matasellos
“Carril Nº 4 y ancla”¹⁰.



Carta de 18 de agosto de 1864
de San Feliu de Guixols a Barcelona,
con matasellos
“Carril Nº 8 y copa”¹¹.

¹⁰ Angel Laiz “Marcas y Matasellos. Estudio sobre los sellos de 4 cuartos de las emisiones de 1856, 1860, 1862, 1864”, .Madrid 1976, pág.127.

¹¹ Angel Laiz “Marcas y Matasellos. Estudio sobre los sellos de 4 cuartos de las emisiones de 1856, 1860, 1862, 1864”, .Madrid 1976, pág.128.

Emisiones españolas sobre ferrocarriles

Sellos sobre tema de ferrocarriles se han hecho muchos en España, más de 50, y todos han sido fabricados por esta Fábrica Nacional de Moneda y Timbre.

Los primeros sellos se emiten el 13 de mayo de 1930, con ocasión del XI Congreso Internacional de Ferrocarriles, que se celebra en Madrid del 5 al 15 de mayo.

La época filatélicamente hablando es convulsa, se emiten series y sellos sin ton ni son, y en ese año (1930) aparecerán emitidos más de 120 sellos.

Para que se den una idea de la situación la Real Orden de 5 de mayo, que dispuso su emisión, no se publicó en la Gaceta de Madrid y solamente la encontramos en el Diario Oficial de Comunicaciones del mismo 13 de mayo.

Y por cierto la autorización de su uso se limitaba a tres días, 13, 14 y 15 de mayo. Y no hablaba para nada de una serie de seis sellos para Correo Aéreo, que ¡oh, milagro! también se emitieron y vendieron el mismo día 13 de mayo y que por cierto llevan como motivo un avión, no un ferrocarril.

Pero hay más. En los sellos no aparece la palabra ESPAÑA, y en la serie terrestre (trece valores) tampoco encontramos referencia alguna al CORREO.

Digamos que los motivos de los sellos son:



Para los valores bajos, de 1 a 50 céntimos, (diez valores), una locomotora de vapor del tipo “Montaña”, fabricada en Alemania en 1925, y en servicio en la Compañía del Norte.



Para los valores altos, de 1, 4 y 10 pesetas, (tres valores), una locomotora de vapor, fabricada en Alemania por Hanomag y más tarde en Estados Unidos por American Locomotive Company, y en servicio en la Compañía de Madrid a Zaragoza y Alicante.



Para el valor de 20 céntimos, Correo Urgente, una locomotora eléctrica fabricada por la Compañía Euskalduna de Bilbao y con la parte eléctrica de la suiza Öerlikon, en servicio en la Compañía del Norte.



Señalemos también la aparición de varias falsificaciones, no postales, sino filatélicas para defraudar a los coleccionistas y de numerosos sobres supuestamente circulados fuera de los días autorizados¹².

¹² Para una ampliación del tema puede verse "Manual de las Emisiones de los Sellos de España 1901-1931", Tomo II, págs. 385 a 408, de Álvaro Martínez Pinna, editado como separatas de la Revista RF, Edifil, Madrid 1995.

Los Congresos de Ferrocarriles serán nuevamente conmemorados, el XVII Congreso en 1958, que se celebra en Madrid, del 28 de septiembre al 7 de octubre, con seis valores:



Para los valores de 15 cts. y 1 pta.
Tren Talgo y el Monasterio de El Escorial.



Para los valores de 60 cts. y 2 pta.
Locomotora Diésel 1600 y Despeñaperros.



Para los valores de 80 cts. y 3 pta.
Locomotora 242-F y Castillo de la Mota.

Y el XXIII Congreso en 1982, que se celebra en Torremolinos (Málaga), del 27 de septiembre al 2 de octubre, con tres valores:



Para el valor de 14 pta.
Locomotora "111".

Para el valor de 9 pta.
Tren Intercity.

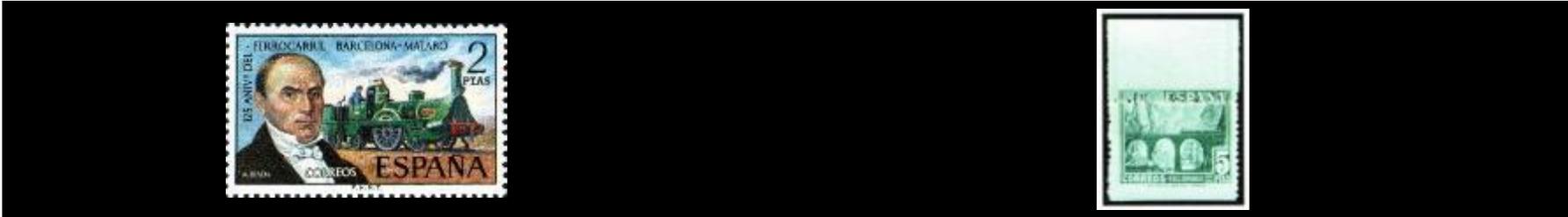
Para el valor de 33 pta.
Locomotora "Montaña",
aunque en el pie e imprenta
indica erróneamente
"Locomotora Santa Fe".

Otro apartado importante lo constituyen las emisiones conmemorativas:



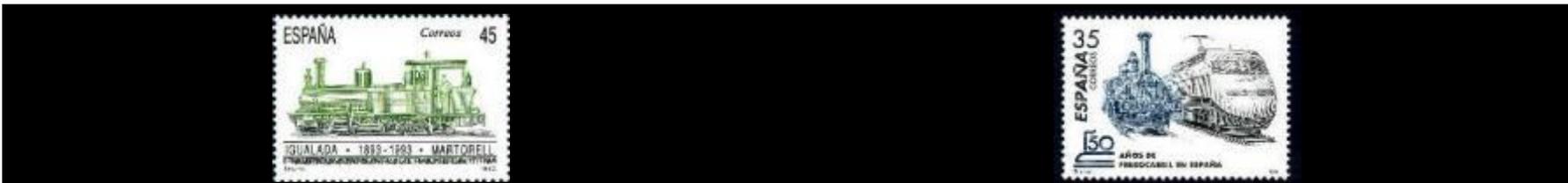
En 1988 del establecimiento del ferrocarril entre La Habana y Güines (1837) para dar salida a la caña de azúcar al puerto de La Habana.

En 1948 para conmemorar el Centenario del ferrocarril en la España peninsular, con tres sellos dedicados al Marqués de Salamanca, al viaducto de Pancorbo y a un tren (que el Catálogo Edifil especializado señala como eléctrico y el Catálogo Edifil unificado señala como diésel).



En 1974 para conmemorar el CXXV aniversario del ferrocarril Barcelona-Mataró, con la efigie de Miguel Biada y la locomotora "Mataró".

Hace 70 años, en 1948 las artes gráficas no eran las de hoy y se podían "escapar" dentados desplazados y otras anomalías, que hacen las delicias de los coleccionistas.



En 1993 para conmemorar el Centenario del ferrocarril Igualada-Martorell, con la primera máquina de vapor que llegó a Igualada.

En 1998 para conmemorar el 150 Aniversario del ferrocarril en España, con las locomotoras del tren de Mataró y el Euromed



Prueba de lujo y numerada.



Moleta para el sello, 1998. MCM



En 2013 para conmemorar el 150 aniversario del ferrocarril de Barcelona a Sarrià.



Para conmemorar los servicios postales ferroviarios, se emitieron en 1976 un sello con el interior de un vagón del servicio ambulante; y otro en 1970, con la marca del ferrocarril.



Sellos con modelos de trenes, puentes, estaciones, viaductos, y vías verdes



Electrotren, 1980



Tren Talgo, 1995



Tren Talgo, 1995



“La Madrileña” del ferrocarril Madrid-Aranjuez



Viaducto de Pancorbo, serie del Centenario del Ferrocarril, 1948



Estructura metálica de Despeñaperros, 1968



Puente internacional del Tuy, de la serie dedicada a Agustín Betancourt, 2003



“El cable inglés” en el puerto de Almería, 2004



Estación Santa Justa, Sevilla, 1992



Estación Plaza de Armas, Sevilla, 1995



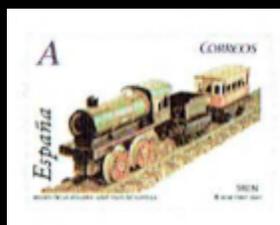
Estación de Atocha y AVE, 1987



Estación de Almería, 2011



Estación de Irún, 2014



Tren de juguete de 1921

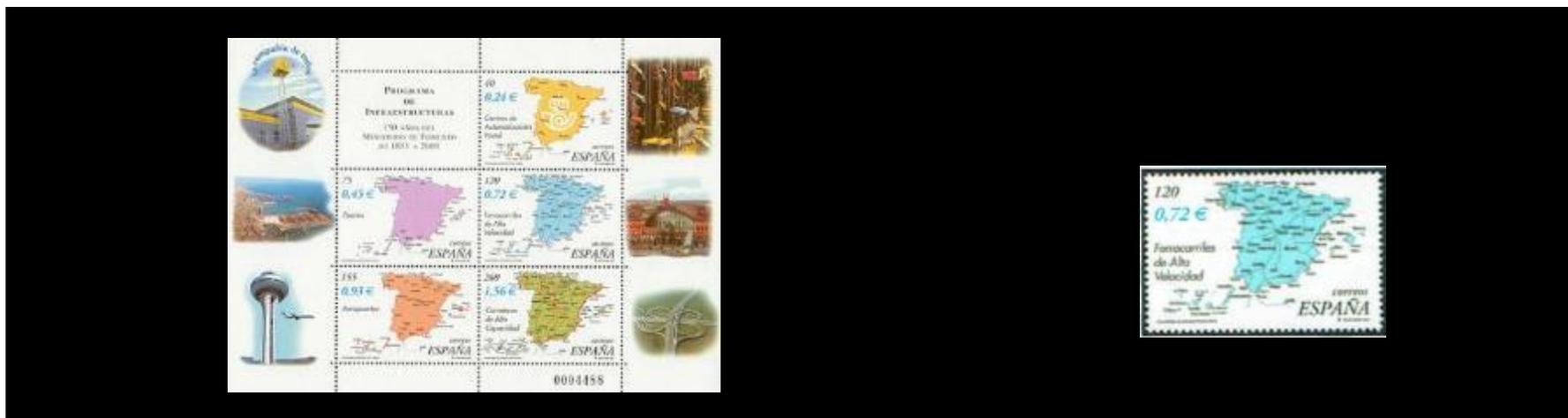


Vías Verdes, 2011



Vías Verdes, 2012

La moderna red ferroviaria, la de Alta Velocidad, tiene su plasmación en un sello emitido en 2001 con motivo del 150 Aniversario del Ministerio de Fomento, dentro de una hojita dedicada a las infraestructuras.

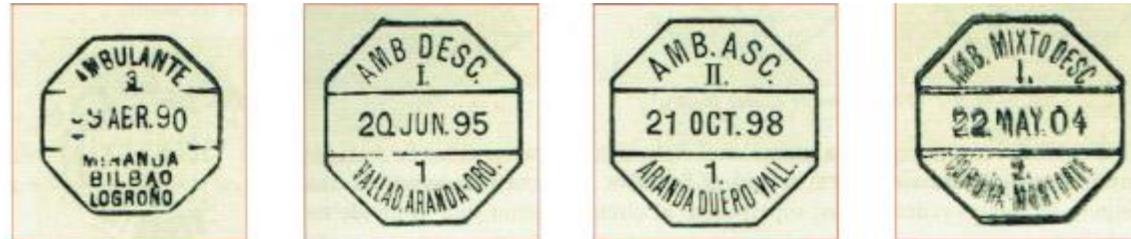


Son en total 55 sellos relacionados íntimamente con el ferrocarril. Pero nos quedan todavía algunas cosas más.

También, por iniciativa privada, generalmente de las Sociedades Filatélicas, se han realizado numerosas emisiones de “TU SELLO”, con plena validez postal. Mostramos algunos ejemplos a título ilustrativo, como el grupo de seis sellos, realizados en 2007, mostrando el ferrocarril Barcelona-Mataró, la locomotora de vapor 141 F/2346, la locomotora eléctrica 278-028-6, la locomotora diésel 333-056-0, la locomotora diésel 319-405-5 y la unidad eléctrica 446-237; o el sello realizado en 2014, para el 90 aniversario del ferrocarril de Lleida a Balaguer.



Si hablamos de matasellos ambulantes, principalmente octogonales ¿Cuántos cientos existen en la Historia Postal española? Aquí presentamos cuatro, cuyos cuños originales se conservan en el Museo Postal y Telegráfico¹³.



Aquí tenemos el AMB ASC Aranda de Duero-Valladolid, luego el AMB DESC sería el Valladolid-Aranda de Duero. Podemos ver como aquí van a contrario de la regla general, ya que Aranda de Duero está a mayor altitud que Valladolid.



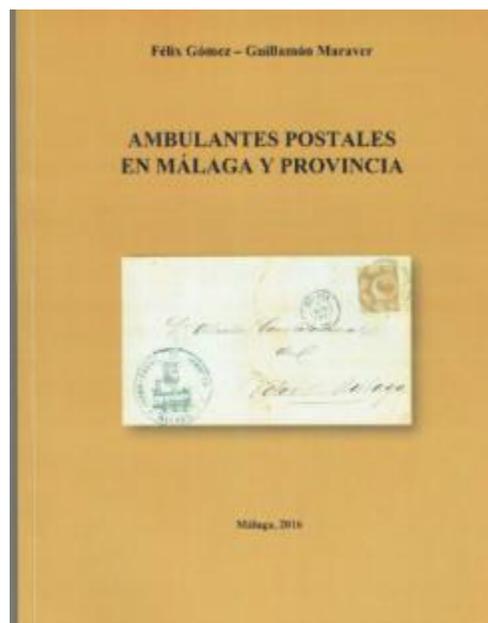
¹³ Jose María Sempere “El sello clásico español” Parte I, Monografías Filatélicas 21, Subastas Europa, de Barcelona, septiembre 2016, pág. 24.

Y también una Tarjeta Postal del AMB ASC Igualada-Barcelona de septiembre de 1929.



Tarjeta postal de Vallejo a Barcelona
AMB ASC IGUALADA-BARCELONA
(22 de septiembre de 1929)

Existen numerosas publicaciones sobre el particular. Una de las más recientes, en 2016, es “*AMBULANTES POSTALES EN MÁLAGA Y PROVINCIA*”, de Félix Gómez- Guillamón, donde aparecen recogidos 122 matasellos octogonales de ferrocarril en la provincia de Málaga.



Si hablamos de matasellos conmemorativos de exposiciones filatélicas y de todo tipo, inauguraciones, conmemoraciones, primeros días de circulación, ¿Cuántos cientos existen en la Marcofilia española?

Aquí presentamos la marca en color rojo que se utilizó del 28 de octubre al 7 de noviembre de 1948 (once días y cada uno con su fechador correspondiente) con ocasión de una Exposición Filatélica en Mataró organizada por el Club Filatélico de Mataró.



Y un par de ejemplos más recientes, promovidos por el Grupo Filatélico y de Coleccionismo de Reus.



También aquí encontramos bibliografía. Valga como ejemplo el Catálogo de matasellos especiales, realizado por la Federación Española de Sociedades Filatélicas (FESOFI), que se puede encontrar en su página web (www.fesofi.es) y donde están recogidos unos 13.000 matasellos, que se pueden visualizar y descargar por autonomías y/o provincias .

Para finalizarles voy a presentar lo último que he conocido sobre el tema que nos ocupa. Es esta carta certificada, con origen en Madrid 13 FEB 1898, dirigida a Vasa, hoy Finlandia, pero entonces formando parte del Imperio ruso¹⁴.



En el reverso, como era costumbre en la época, lleva un lacrador de cierre, con la leyenda “COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE PUERTO RICO” y una locomotora.

¹⁴ Esteve Domenech “Selección de Historia Postal” Venta a precios netos 2017, marzo 2017, pág. 63.

Ah, ¿pero es que también había ferrocarril español en Puerto Rico?

Pues efectivamente, el **Ferrocarril de Circunvalación de Puerto Rico**, fue una línea férrea que unió las ciudades de San Juan y Ponce, a lo largo de las costas norte, oeste y sur de la isla. Su construcción se inició en octubre de 1888 y comenzó a operar en tramos discontinuos en 1891. Lo gestionó la **Compañía de Ferrocarriles de Puerto Rico** entre 1888 y 1902 y la **American Railroad Company of Puerto Rico** entre 1902 y 1957, año de su cierre.

*Dr. Ing. Fernando Aranaz del Río
Presidente de Honor de la Federación Española de Sociedades Filatélicas
Académico de Número de la Real Academia Hispánica de Filatelia e Historia Postal
Miembro de la Comisión Filatélica del Estado*



Punzón y troquel del Consejo Superior de Ferrocarriles
MCM

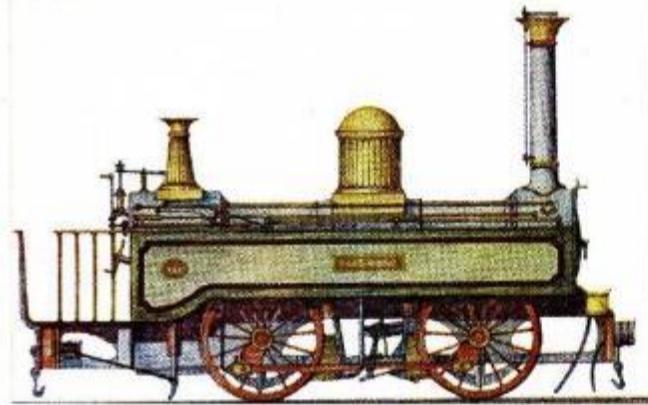


XXIII Congreso Nacional de Ferrocarriles. 1982
Boceto para sello. MCM



XXIII Congreso Nacional de Ferrocarriles. 1982
Carpetilla de presentación de sellos. 1982. MCM

Exposición Filatélica
de Ferrocarriles



EXFITREN • 70 :: Gijón. 5-12. mayo. 1970



2
PTAS
DIA NACIONAL DEL SELLO 1970



MUNDO
FILATELICO

Exposición Filatélica de Ferrocarriles, EXFITREN 1970
Sobre, 1970. MCM



XI Congreso Internacional de Ferrocarriles
Dibujos para sellos de correo, 1930. MCM



Sello de correo, 2003 MCM



Locomotora "Madrileña"

Maqueta, Museo del Ferrocarril de Madrid-FFE



Maqueta de tren de madera
Sello de correo, 2015. MCM



Dibujo para el sello
1993. MCM

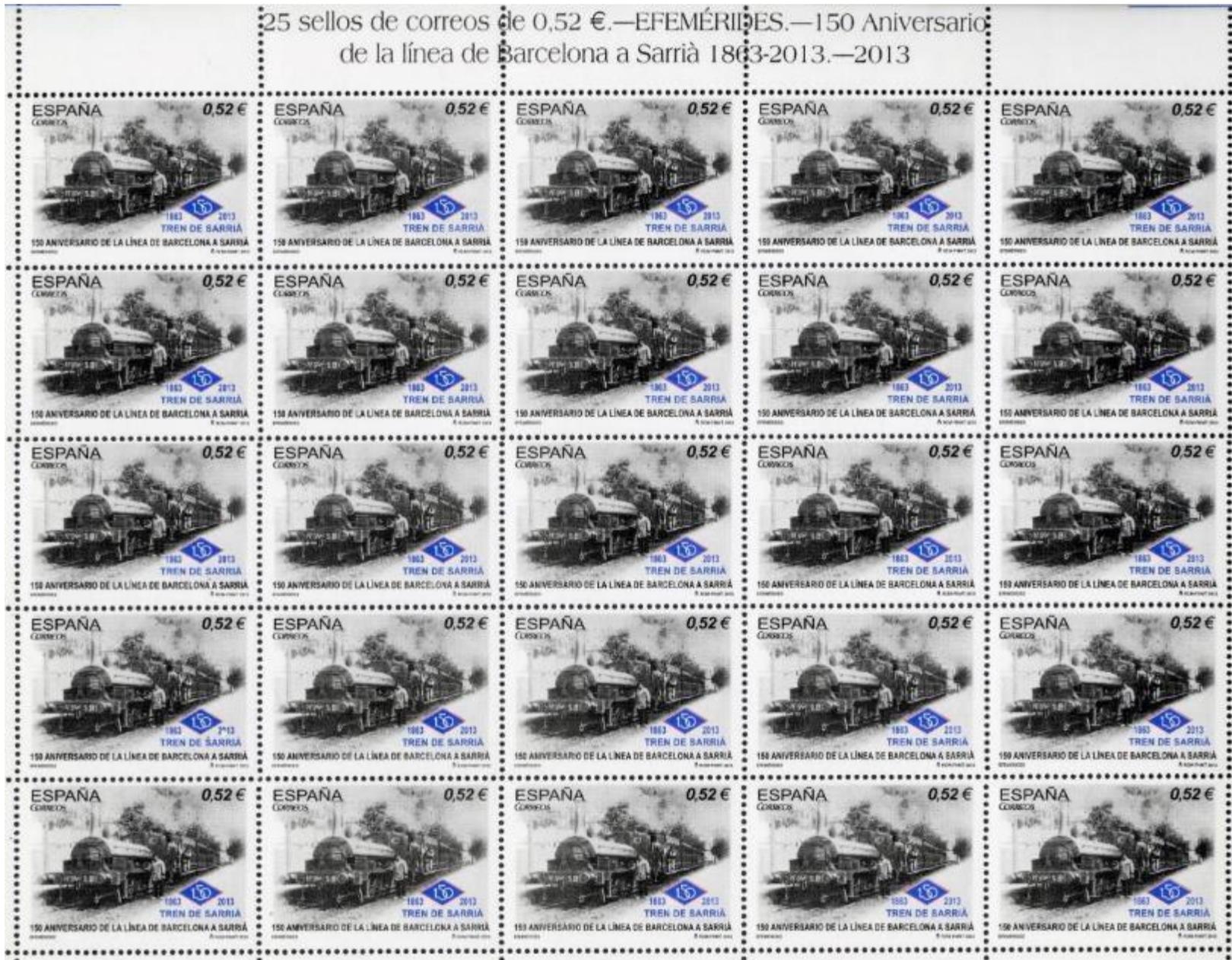


Centenario del ferrocarril Igualada-Martorell
Sello de correo, 1993. MCM



150 Aniversario de la línea de Tarragona-Martorell
Sellos de correo, 2015. MCM

25 sellos de correos de 0,52 €.—EFEMÉRIDES.—150 Aniversario de la línea de Barcelona a Sarrià 1863-2013.—2013



150 Aniversario de la línea de Barcelona a Sarrià. 1863-2013
Sellos de correo, 2013. MCM



Ferrocarriles de Marruecos español.
Emisión de sellos de la Mutua de Personal. 1946. MCM.
100

4 x 4 sellos de correos de 400, 450, 550 y 600 F.C.F.A.
 REPÚBLICA DE GUINEA ECUATORIAL.—TRENES DE AYER Y DE HOY.—2005



400 CORREOS F.C.F.A.
 TREN BASCULANTE
 REPÚBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
 TRENES DE AYER Y DE HOY



450 CORREOS F.C.F.A.
 TREN TALGO PENDULAR
 REPÚBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
 TRENES DE AYER Y DE HOY



550 CORREOS F.C.F.A.
 TREN ELECTROTREN
 REPÚBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
 TRENES DE AYER Y DE HOY



600 CORREOS F.C.F.A.
 TREN T.A.F.
 REPÚBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
 TRENES DE AYER Y DE HOY



600 CORREOS F.C.F.A.
 TREN T.A.F.
 REPÚBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
 TRENES DE AYER Y DE HOY



400 CORREOS F.C.F.A.
 TREN BASCULANTE
 REPÚBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
 TRENES DE AYER Y DE HOY



450 CORREOS F.C.F.A.
 TREN TALGO PENDULAR
 REPÚBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
 TRENES DE AYER Y DE HOY



550 CORREOS F.C.F.A.
 TREN ELECTROTREN
 REPÚBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
 TRENES DE AYER Y DE HOY



550 CORREOS F.C.F.A.
 TREN ELECTROTREN
 REPÚBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
 TRENES DE AYER Y DE HOY



600 CORREOS F.C.F.A.
 TREN T.A.F.
 REPÚBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
 TRENES DE AYER Y DE HOY



400 CORREOS F.C.F.A.
 TREN BASCULANTE
 REPÚBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
 TRENES DE AYER Y DE HOY



450 CORREOS F.C.F.A.
 TREN TALGO PENDULAR
 REPÚBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
 TRENES DE AYER Y DE HOY



450 CORREOS F.C.F.A.
 TREN TALGO PENDULAR
 REPÚBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
 TRENES DE AYER Y DE HOY



550 CORREOS F.C.F.A.
 TREN ELECTROTREN
 REPÚBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
 TRENES DE AYER Y DE HOY



600 CORREOS F.C.F.A.
 TREN T.A.F.
 REPÚBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
 TRENES DE AYER Y DE HOY



400 CORREOS F.C.F.A.
 TREN BASCULANTE
 REPÚBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
 TRENES DE AYER Y DE HOY

4 x 4 sellos de correos de 450, 550, 600 y 650 F.C.F.A.
 REPÚBLICA DE GUINEA ECUATORIAL.—Trenes.—2007



Páginas anteriores:

República de Guinea Ecuatorial
Sellos de correo 2005 y 2007. MCM.

Vehículos ferroviarios y obras de ingeniería

Ingeniería y arquitectura ferroviaria

El ferrocarril, sus estaciones, sus paisajes siempre han invitado a la imaginación y a la creación. Historias vitales de futuro en cada llegada, historias románticas en cada partida, recuerdos, ilusiones, desengaños, literatura, cine, artes plásticas. Arte y tecnología se conjugan en torno al mundo ferroviario. Es la vida cotidiana del ferrocarril.

A lo largo del tiempo, los sistemas ferroviarios han evolucionado desde la tracción animal, pasando por las locomotoras de vapor con su impresionante desarrollo, hasta las actuales técnicas de tracción eléctrica que hoy consiguen que un tren de Alta Velocidad pueda circular a más de 500 km/h.

Este desarrollo ha sido posible gracias al progreso de la tecnología que ha permitido a los Ingenieros calcular los conjuntos mecánicos de los vehículos y las vías que los sustentan, capacitándolos para soportar los enormes esfuerzos dinámicos que se producen. Así mismo los avances en la electrónica de potencia y la informática de control están posibilitando el diseño de motores eléctricos muy fiables, de gran potencia y reducido tamaño.

Desde un punto de vista estético, los vehículos ferroviarios también han ido cambiando de aspecto a medida que aumentaba la velocidad. Casi siempre, los ingenieros que los han proyectado, han conseguido resultados de gran belleza como los que se incluyen en la exposición.

La función social del ferrocarril desde sus inicios también ha influido en su estética, desde los más lujosos coches de viajeros de la alta sociedad que coexistían con otros mucho más humildes, hasta la actualidad, donde esas diferencias no existen.

Puentes y viaductos han sido objeto de la mirada artística de pintores y grabadores como se muestra en esta exposición, en la que se puede apreciar la evolución de su belleza, desde la robustez hacia la esbeltez, gracias también al perfeccionamiento en la técnica de cálculo y en el aumento de la resistencia de los materiales utilizados con los que los Ingenieros Civiles resuelven soportar grandes cargas y esfuerzos dinámicos con estilizadas construcciones.

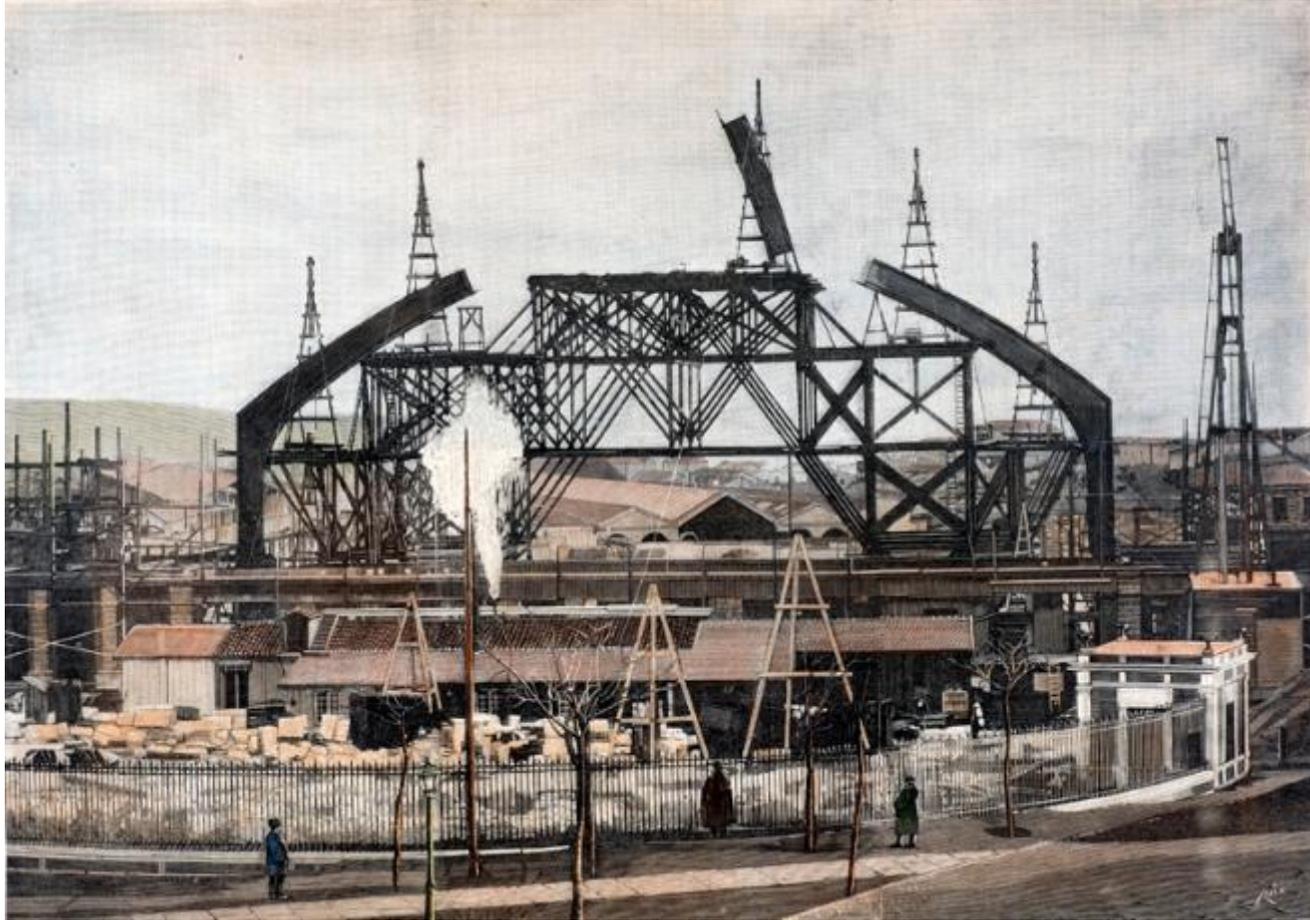
En las estaciones ferroviarias los Arquitectos, basándose en las preferencias estéticas de cada época y en el entorno cultural de su ubicación, han creado durante estos dos siglos, auténticas obras de arte con las que han conseguido importantes premios y reconocimiento.

Esta exposición muestra que, aquello que los Ingenieros y los Arquitectos han proyectado y construido para el desarrollo de la función básica del ferrocarril, el transporte de personas y mercancías, atesora tal belleza que ha atraído el interés y la visión de los Artistas.

*Julio Fuentes Losa
Dr. Ingeniero Industrial
Catedrático Emérito de la UNED*



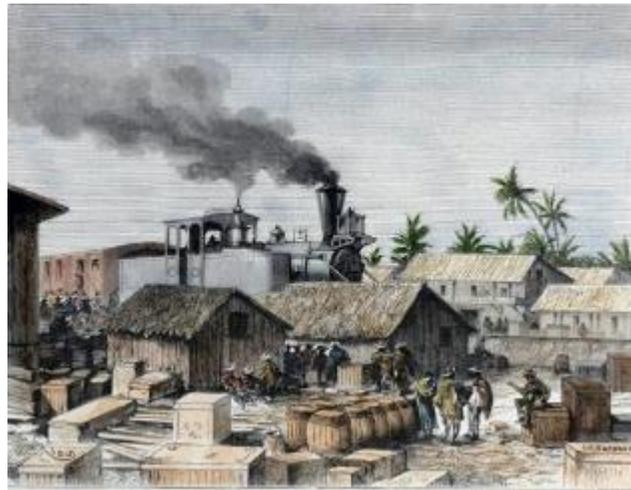
Estación Príncipe Pío
Tomás Carlos Capuz y Alonso, 1882
Xilografía 23 x 17 cm. RailArte-FFE



La estación de Atocha en construcción
Rico (grabador)—J. Laurent (fotografía), 1891
Xilografía 34 x 25 cm. RailArte-FFE



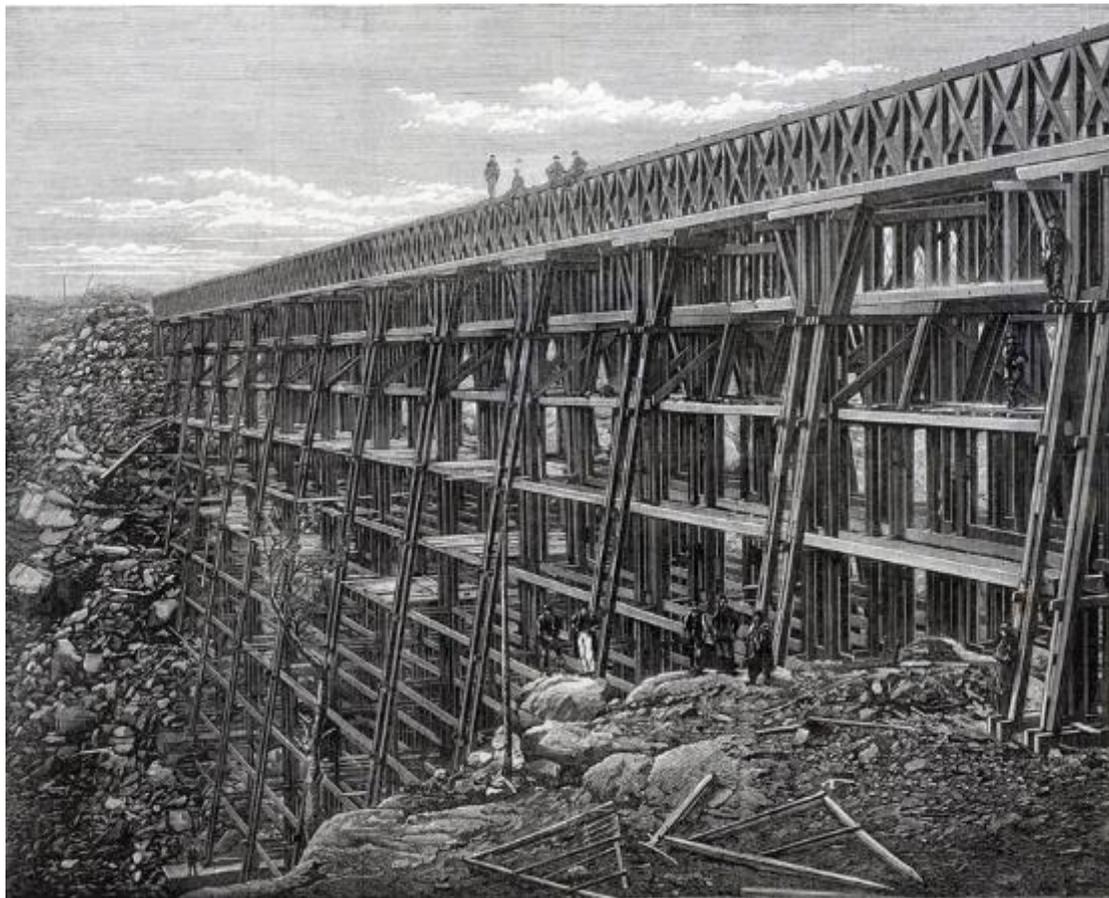
Estación de Santa Apolonia, Lisboa
Bernardo Rico y Ortega, 1873
Xilografía 24 x 18 cm. RailArte-FFE



Estación de Barranquilla, Colombia
Bernardo Rico y Ortega/Ch. Barbant, siglo XIX
Xilografía 16 x 13 cm. RailArte-FFE



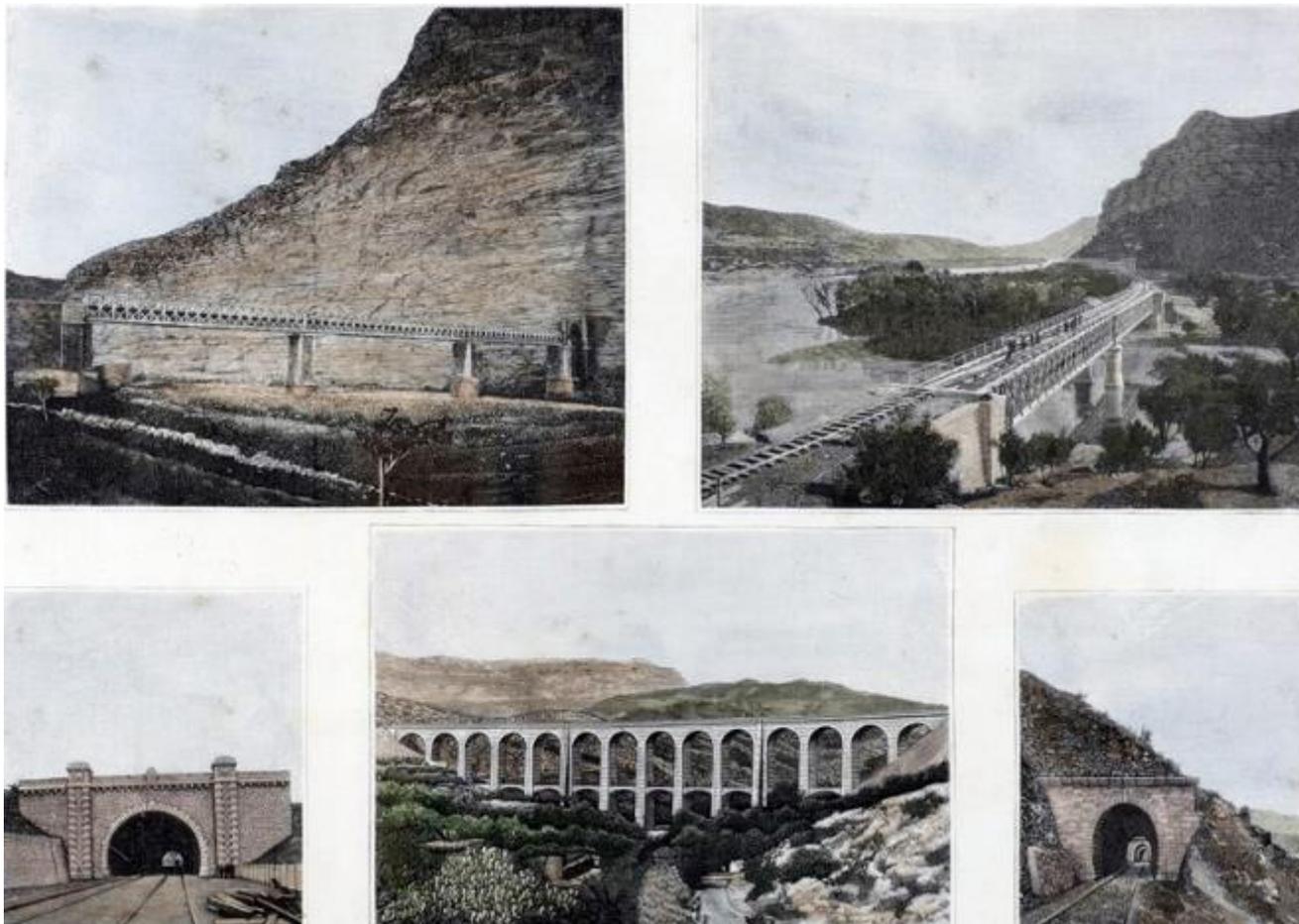
Nueva estación de ferrocarril de
Caibarién, Cuba
Desconocido, siglo XIX
Xilografía 10 x 8 cm.
RailArte-FFE



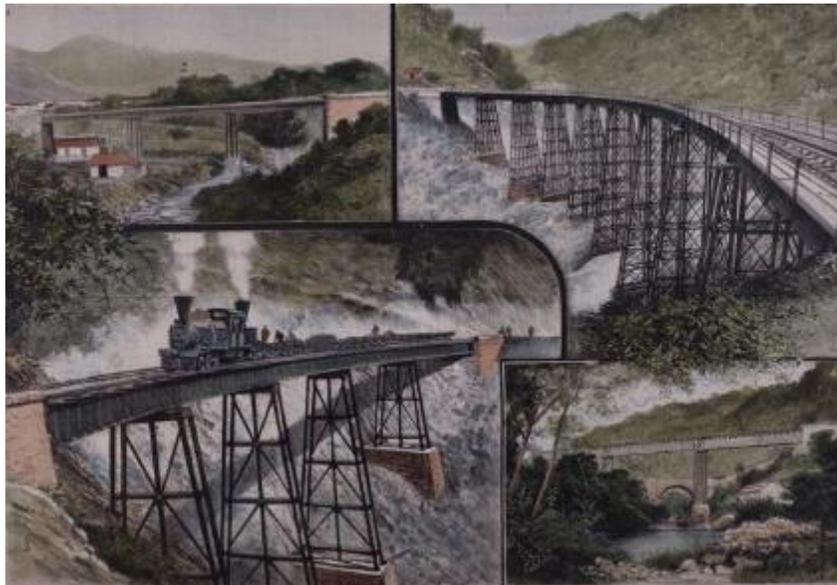
Dale Greek Bridge on the Union Pacific Rail Road of America
Desconocido, siglo XIX
Xilografía 25 x 20 cm. RailArte-FFE



Nuevo Puente sobre el Niágara para enlace de los ferrocarriles “New York Central” y “Michigan”
Desconocido, siglo XIX
Xilografía 25 x 16 cm. RailArte-FFE



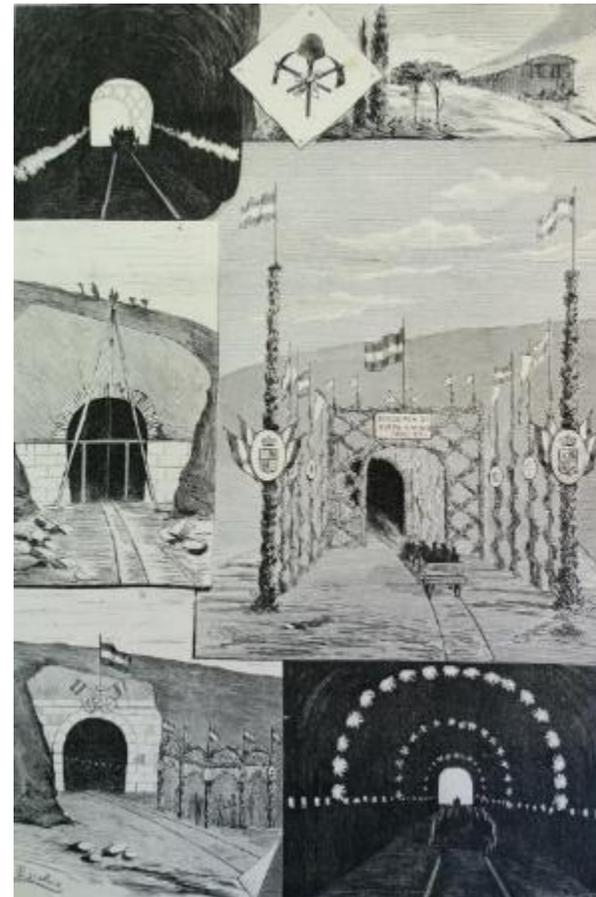
Ferrocarril directo de Zaragoza a Barcelona
Audouard y Cía., siglo XIX
Xilografía 34 x 26 cm. RailArte-FFE



Puente de Veracruz a México
Bernardo Rico y Ortega, siglo XIX
Xilografía 33 x 23 cm. RailArte-FFE



Soria. Puente del río Golmayo de Torralba a la Capital
Grabado de una fotografía de Agapito Casado, 1891
Xilografía 25 x 17 cm. RailArte-FFE





Viaducto sobre el río Ulla, Galicia
Emilio Martínez, 2015
Xilografía 20x16 cm. RailArte-FFE



Los eléctricos da Trindade, Lisboa
Mariano Castillo, 2003
Xilografía 8 x 20 cm. RailArte-FFE



Tranvía con remolque en avenida de América, Zaragoza. 1902

Mariano Castillo, 2004

Xilografía 30 x 20 cm. RailArte-FFE

El ferrocarril desde otra perspectiva

Efectivamente, el Ferrocarril revolucionó el mundo, facilitó y formó parte de la Revolución Industrial y permitió como nunca hasta entonces en la historia, el desarrollo del comercio, las relaciones entre personas y el intercambio de cosas.

El mundo cambió gracias al Ferrocarril y todos se hicieron eco de ello, tanto por cuestiones sociales, económicas o comerciales: los medios de comunicación de cada época, las letras, las artes, por supuesto incluido el cine y, posteriormente, las nuevas tecnologías de comunicación.

Actualmente se toman infinidad de fotos y vídeos que nos permiten conocer cómo son los ferrocarriles en cada momento y en todo lugar, con todo tipo de detalles y perspectivas, pero a lo largo de la historia del ferrocarril nos hemos perdido muchos detalles y referencias que nos hubieran permitido conocer mejor los trenes de otros tiempos.

Únicamente ciertos documentos técnicos, planos, memorias y artículos en revistas especializadas, nos permiten saber con un poco de detalle cómo se desarrolló y evolucionó la tecnología de ese modo de transporte que cambió el mundo, aunque eso sí, con la frialdad de las cifras, los presupuestos y los datos técnicos.

Nos faltaba la poesía, la visión plástica, el lado humano, incluidos los sentimientos, el amor, el odio o la indiferencia y eso nos lo facilitan los lápices, los pinceles o incluso los cinceles, de los artistas de cada época, las cámaras primitivas de apuestos fotógrafos y las plumas de los escritores.

Todos ellos nos permiten apreciar detalles que muchas veces los ingenieros, o bien no veían o bien no les interesaba ver. Nos hablan de la importancia que la Sociedad de cada época ha dado al Ferrocarril, de cómo lo ha percibido, de lo que ha representado y representa y de lo que gracias a él se ha podido y se puede hacer. Nos cuentan, en definitiva, testimonios, propios y ajenos a su vida y a sus gentes, que nos acaban ayudando a conocer y comprender mejor su esencia y su realidad de cada momento.

Pronto se van a cumplir dos siglos de esa revolución y el Ferrocarril sigue ahí, profundamente cambiado, con otras funciones y con otras formas y colores, pero sigue ahí y seguirá (esperemos) todavía mucho tiempo. Y para diseñar mejor ese futuro, es esencial conocer mejor el pasado.

De los artistas antiguos aprendemos cómo era lo que ya no es o cómo era lo que sigue siendo, pero que ahora es de otra manera. De los artistas actuales aprendemos a ver la realidad que tenemos delante, ya sea como la vemos nosotros mismos o con otra perspectiva. En cualquier caso, esa visión de artista siempre es interesante y a veces curiosa.

De los artistas del futuro, que los habrá y muchos y tan buenos como sus predecesores, seguramente aprenderemos (o aprenderán las nuevas generaciones) cómo se sigue transformando algo que empezó en unas minas de Inglaterra y que sigue presente de una u otra manera, en las vidas de los ciudadanos de casi todo el mundo, transportando personas y cosas.

Pero se transforme como se transforme, el Ferrocarril seguirá fascinando siempre a propios y extraños y seguirá llamando la atención de artistas, editores, museos, ... lo que permitirá seguir mostrando visiones distintas del mismo medio de transporte que ha cambiado el mundo.

*Iñaki Barrón de Angoití,
Director del Departamento de Viajeros y Alta Velocidad
Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC)*



De Atocha a Chamartín
José Salvador Antúnez Caracena, 2000
Grabado a la manera negra, 56 x 38 cm. RailArte-FFE.



Centro de negocios Méndez Álvaro
Jaelius, 1992
Impresión gelée, 50 x 30 cm. RailArte-FFE.

Larga vida al AVE

Hace 25 años la alta velocidad irrumpió en la vida de millones de personas a través de la línea Madrid-Sevilla. Apareció un modelo de tren que unía lo mejor del avión y del transporte terrestre. De pronto las estaciones se llenaron de un público nuevo que se convirtió en cliente asiduo, fascinado por atributos como la puntualidad, la cadencia de servicios y un precio competitivo.

Las distancias comenzaron a medirse en tiempo en lugar de kilómetros. La gente podía trabajar en Madrid y vivir en Ciudad Real. Estudiar en Puertollano y asistir al Real Conservatorio de Música de Córdoba. Tener su sede central de la empresa en Madrid y visitar con asiduidad a su delegación territorial en Sevilla.

Y el fin de semana todos estos viajeros de días laborables se convertían en amantes del turismo interior.

El éxito del AVE convirtió a España en un país de tren y todos asistimos al renacimiento de este medio de transporte después de una larga andadura de conquistas y fracasos cuando han pasado ya cerca de 170 años del primer ferrocarril.

El AVE pasó de proyecto con serias dudas a realidad sobre el modelo de servicio augurado, para convertirse finalmente en el objeto de deseo de millones de ciudadanos de todos los puntos cardinales del país. Los clientes que allá por septiembre de 1994 quedaron atónitos ante aquel compromiso de puntualidad y devolución del importe del billete y que creyeron una campaña publicitaria pasajera, han comprobado que el compromiso se mantiene como un atributo más que lo diferencia de otros medios de transporte.

Las ciudades con AVE experimentaron, al tiempo que un importante crecimiento, cambios en el modo de vida de sus habitantes y además comenzaron a recibir flujos masivos de viajeros con un espectacular incremento del turismo, no ya restringido a la época vacacional.

En estos años el club de las ciudades con AVE ha crecido de manera exponencial, a la par que lo hacía la construcción de nuevas líneas de alta velocidad que han ido acompañando a la pionera, hasta superar los 3.100 kilómetros que convierte a la alta velocidad española en la segunda red del mundo solo por detrás de China.

Los beneficios del AVE no se han quedado solo en la conexión directa de una treintena de ciudades. La tecnología española del cambio de ancho ha permitido que otros trenes aprovechen el acceso a esa autopista ferroviaria que es el AVE, desde ciudades como Huelva, Algeciras o Cádiz, que han logrado adelantar los beneficios de este medio de transporte, acortando los tiempos de viaje. Ello ha provocado que el listado de ciudades haya alcanzado las ochenta, cifra que se verá superada en poco tiempo.

De este modo, la barrera que suponía hace años el ancho estándar con respecto al ancho ibérico es otro de los mitos ferroviarios superados, con la conexión a través de la frontera francesa y la continuidad de los servicios directos de alta velocidad desde Barcelona a varias ciudades francesas.

En paralelo a estas soluciones de acceso a la alta velocidad y a la conexión directa con Europa, el éxito del AVE ha contribuido a otras nuevas fórmulas de conexión, como el empleo del tercer carril para así poder dotar a una misma infraestructura con los dos anchos de vía.

Con el paso del tiempo los servicios se han multiplicado y con ellos los clientes, que ven en el AVE un anticipo de lo que más tarde serían las tecnologías de la información y todas sus herramientas (ordenador personal, internet, telefonía móvil...) facilitando desde el tren a los viajeros todas estas posibilidades de conexión y aprovechamiento del propio viaje.

Y las estaciones de ferrocarril han vuelto a recuperar el glamour de los primeros tiempos en los que políticos, artistas y empresarios eran asiduos clientes del tren. Y con ellos un periodismo de estación que monta guardia en las terminales a la caza del famoso, como antaño.

Y junto a ellos millones de viajeros anónimos que con su apuesta por el AVE han contribuido de manera decisiva a este tren del siglo XXI, que ha obligado a las compañías aéreas a redefinirse y ha hecho despertar a un ferrocarril que parecía vivir sus últimos años.

Larga vida al AVE.

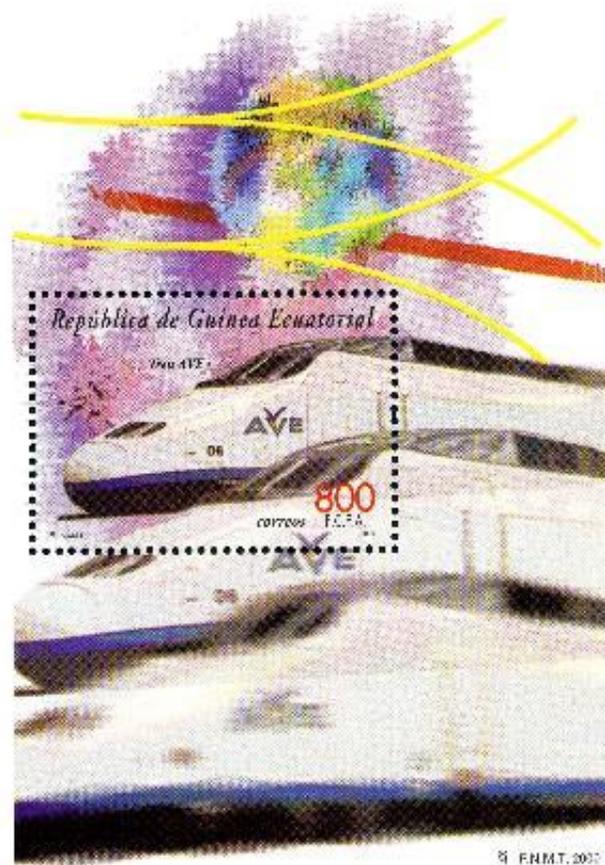
Antonio López Romero
Periodista



Estación de Atocha. Estructuras metálicas
Sello de correo. 1997. MCM



Estación de Ferrocarril de Irún
Sello de correo. 2014. MCM



Tren AVE.
Sello de correo. Pedro Sánchez, 2000. MCM.



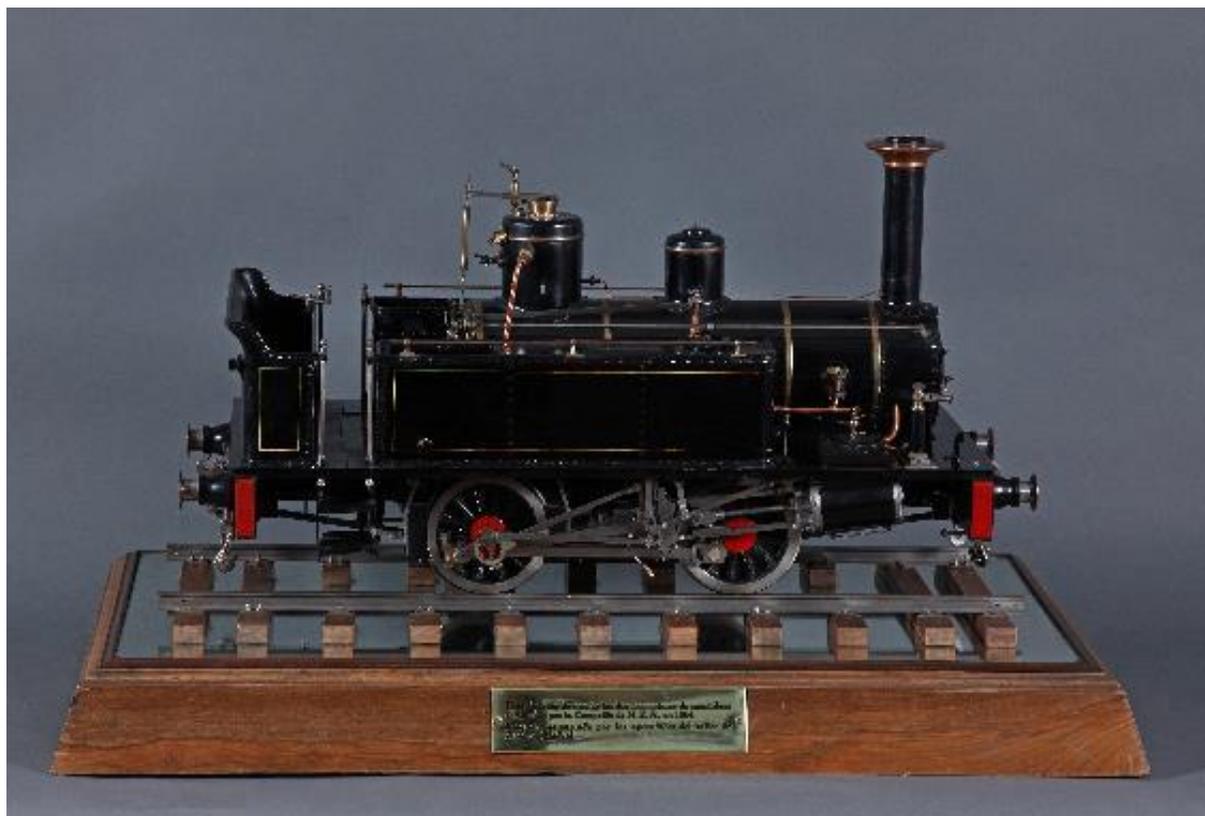
Tren Talgo Avril – “Alta Velocidad Rueda Independiente Ligero”
Pasaporte español, 2016. MCM

Maquetas de vehículos e infraestructura ferroviaria



Tren del Centenario

El "Tren del Centenario" es una maqueta encargada por Renfe y fabricada por Ribas, para conmemorar el primer tren de servicio público península, entre Barcelona y Mataró, el 28 de octubre de 1848. Tren de juguete. 1948. *Museo del Ferrocarril de Madrid-FFE.*



Locomotora de vapor de maniobras MZA 611

La locomotora original, tipo de rodaje 020T, que reproduce este modelo fue fabricada por la casa francesa Anjubault, con dos depósitos para agua y otro para el carbón. Realizado por los Aprendices del Taller de Atocha. 1950-1959. *Museo del Ferrocarril de Madrid-FFE.*



Madrileña

Modelo de la primera locomotora a vapor del primer tren de Madrid-Aranjuez, denominada 'Madrileña' en 1851. Realizada en madera y metal, sobre vía. Fue un regalo de la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Madrid a RENFE. *Museo del Ferrocarril de Madrid-FFE.*



Locomotora eléctrica nº 6101

Modelo de la locomotora eléctrica nº 6101 de la Compañía del Norte, comenzó su servicio en 1924 en la rampa de Pajares.
Museo del Ferrocarril de Madrid-FFE.



Locomotora eléctrica RENFE 7424

Modelo de la locomotora eléctrica RENFE 7424, de la década de los 40, popularmente conocidas como "bañeras", de color verde con librea amarilla. Los pantógrafos son en forma de rombo o diamante. *Museo del Ferrocarril de Madrid-FFE.*



Litorina de Fiat

Automotor diésel. Litorina de Fiat de la Compañía del Norte, utilizada en los servicios Automotores Expresos de Lujo, cubriendo las líneas de Madrid a las capitales de provincia más cercanas. En los años 50 también circuló en las líneas andaluzas. Compañía Auxiliar de Ferrocarriles (CAF). *Museo del Ferrocarril de Madrid-FFE.*



Talgo II
Patentes Talgo



Retrato de José Luis Oriol Urigüen
Desconocido
30 x 40 cm. *Patentes Talgo*

El Talgo II fue fabricado por la American Car and Foundry (ACF) en Estados Unidos y fue denominado “Talgo modelo 1949” por su circulación desde 1949 hasta 1954 en Lackawanna Railroad entre Nueva York y Chicago, en el Pennsylvania Railroad y en el New York, New Haven and Hartford Railroad. El segundo construido fue vendido a España donde circuló hasta 1972 cubriendo las líneas Madrid-Valladolid, Madrid-Hendaya o Madrid - Palencia a una velocidad de 120 km/h.

El Tren Articulado Ligero Goicoechea-Oriol (Talgo) es fruto de las ideas propuestas por el ingeniero Alejandro Goicoechea y su principal impulsor, José Luis Oriol Urigüen, arquitecto de formación y prolífico empresario. Juntos dieron forma a este nuevo concepto técnico de vehículo ferroviario. En los 75 años que han transcurrido desde la fundación de Talgo, la empresa se ha convertido en un referente del sector a nivel mundial, y los trenes que diseña y fabrica en una parte imprescindible de la narrativa que explica la revolución del transporte de las últimas décadas en España.



AVE S-100

El tren AVE de 'Alta Velocidad Española', comenzó a circular en 1992 en la línea Madrid-Sevilla y se convirtió en el servicio insignia de Renfe Operadora, marcando un antes y un después para el ferrocarril en España. Actualmente, estos trenes se han modernizado y ampliado su servicio a más de treinta ciudades circulando a una velocidad máxima de 310 km/h, por líneas de ancho internacional (1.435 mm), en recorridos de larga distancia. El uso del término AVE se ha hecho tan popular para los trenes de alta velocidad que ha sido incluido en el Diccionario de la Real Academia Española. *Renfe Operadora*.



Euromed

El Euromed es un automotor eléctrico de la serie 101 de RENFE y realiza un servicio ferroviario diurno y de alta velocidad desde 1997. Cubre el trayecto Barcelona-Alicante pasando por Tarragona, Castellón de la Plana y Valencia a 220 km/h. *Museo del Ferrocarril de Madrid-FFE.*



Locomotora eléctrica S-252

Locomotora eléctrica de línea de la Serie 252 de Renfe. Su velocidad máxima es de 220 km/h. Fabricada por Simenes, Krauss Maffei, MEINFESA y CAF, tiene una longitud de 20,4 m, 4,31m de altura, y pesa 90 t., y cuatro motores trifásicos asíncronos auto pilotados TB 2824-OGA 02 de 1.400 kW cada uno. Comenzó a circular en 1991, y es utilizada en las líneas de Alta Velocidad. *Renfe Operadora.*



Método constructivo de túneles con rozadora

La rozadora es una excavadora con un diseño modular, para adaptarse a los lugares reducidos donde se realiza su montaje o reparación. Está formada por una cabeza giratoria, con herramientas de corte que inciden sobre la roca, y que va montada sobre un brazo monobloque o articulado. También dispone de un sistema de recogida y transporte de material que lo evacua desde la parte frontal de arranque hacia el final de la máquina. Todos estos elementos están montados sobre un chasis móvil de orugas. *Adif Alta Velocidad.*



Viaducto sobre el río Ulla

Viaducto en la Línea de Alta Velocidad Madrid-Galicia, es el más alto de España, tanto en altura de pilas como en la flecha del arco central, con una longitud de 630 metros y se apoya sobre 9 pilas cimentadas directamente al terreno, con una altura máxima de 116,9 m, y sobre otras 5 pilastras que descansan sobre un arco de 168 metros de luz que salva el río Ulla. Galardonado con el Premio San Telmo 2011, del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Galicia a la mejor obra de ingeniería civil ejecutada en la comunidad gallega; el Premio de Ingeniería de la Asociación Científico-Técnica del Hormigón Estructural (ACHE), en la categoría de obra civil, y el Premio Acueducto de Segovia, otorgado por la Fundación Caminos y el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid. *Adif*.

Sellos extranjeros



Cuba, 1937



El Salvador, 1891



Alemania, 1935



Alemania, 1935



Congo Belga, 1909



Alemania, 1935



Nicaragua, 1932



Italia, 1939



Nicaragua, 1932

Turquía, 1926



Austria, 1937

Francia, 1943

Lichtenstein, 1927



Austria, 1937

Rodesia del Sur (actual Zimbaue), 1937



Lituania, 1932



Letonia, 1938



Paraguay, 1944



Mozambique, 1935



Mozambique, 1935



Suiza, 1934



Suiza, 1934



Bolivia, 1915



Manchuria, 1939



San Marino, 1932



San Marino, 1932



Austria, 1945



Países Bajos, 1939

Turquía, 1926

Eslovaquia, 1943



Eslovaquia, 1943

Persia (actual Irán), 1935

Irán, 1949

Yugoslavia, 1939



Hungría, 1946



Brasil, 1918

Ecuador, 1908

Austria, 1935

Etiopía, 1933

Eritrea, 1930



Dinamarca, 1947

Turquía, 1939



Chile, 1938

Bélgica, 1939

Costa de Marfil, 1930

Ecuador, 1942

Estados Unidos de América, 1944



Chile, 1951



México, 1950



Hungría, 1953



Japón, 1942



Rumanía, 1939



Hungría, 1953



Italia, 1956

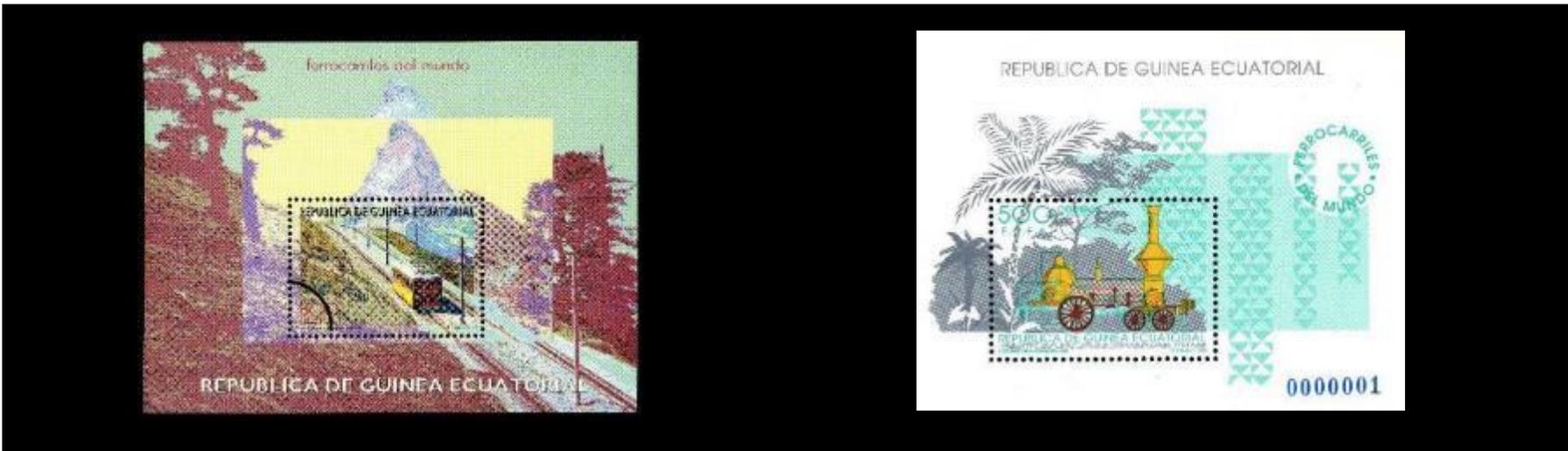


Yugoslavia, 1949



Protectorado español de Marruecos, 1946

Guinea Ecuatorial, 1991



Guinea Ecuatorial, 1991

Guinea Ecuatorial, 1991



Rumanía, 1939

Guinea Ecuatorial, 1995

Guinea Ecuatorial, 1995



Guinea Ecuatorial, 2007

Billetes extranjeros



Ferrocarril
Billete del Banco de Argentina, 1869. MCM



Viajeros subiendo al tren
Billete del Banco de Argentina, 1873. MCM



Ferrocarril sobre puente
Billete del Banco de Tacna (Perú), 1872. MCM



Locomotora de vapor.
Billete de la Compañía de Ferrocarriles Salitros (Chile). 1898. MCM



Ferrocarril y puente
Billete del Banco de Londres y de México, 1913. MCM



Ferrocarril
Billete del Banco Peninsular Mexicano, 1914. MCM



Locomotora entrando en la estación
Billete de Banco. China, 1914. MCM



Ferrocarril
Billete del Banco Ruso-Asiático, 1917. MCM



Ferrocarril
Billete del Banco Ruso-Asiático, 1917. MCM



Ferrocarril y vías
Billete de Banco. China, 1953. MCM



Paisaje con Ferrocarril
Billete de Banco. República Democrática de Camboya, 1979. MCM

¡Viajeros al tren!

De mis viajes...

De mis viajes, son tantos mis recuerdos.... Las estaciones con parada y fonda, en donde con tiempo sobrado todo el mundo comía deprisa, pendiente del aviso: ¡Señores viajeros, al tren!, que les parecía oírlo a cada instante. Y en cada estación el pregón de una especialidad regional. En el norte, al llegar a El Escorial, las pastillas y bombones de la fábrica de Matías López, en Las Navas del Marqués, un botijo de leche... Por el mediodía, las almendras de Alcalá, los bizcochos de Guadalajara. Por otras líneas, las navajas y cuchillos de Albacete, las tortas de Alcázar...

Jacinto Benavente
Escritor



Hacia la playa
D. Perea, S. XIX
Xilografía, 35 x 25 cm. RailArte-FFE

A través del cristal

Viajar en tren es ganar otra panorámica del mundo. Una nueva perspectiva de las cosas, del paisaje, de la gente, de la luz. El ferrocarril (ya nadie dice ferrocarril) llegó a mediados del siglo XIX como revolución y se instaló en el siglo XX como futuro. Ahora, en el XXI, lo tenemos como normalidad y, a ratos, como nostalgia.

A través de la ventanilla de un tren uno entiende el tiempo de otro modo. Principalmente, su tiempo. El propio. El de sí mismo. El tren invita a una extrañeza de pasos a nivel y de jóvenes que se fugan. De fugas y reencuentros. De instantes donde se consuman los pequeños pensamientos y las grandes aventuras de formato doméstico.

El tren es una forma de estar solo. Qué bien lo supo expresar en su pintura Edward Hopper. Y cómo intuyó el poeta William Wordsworth que el mundo ya era otro cuando una máquina se sujetó por primera vez sobre los raíles. Pero el tren también es jazz, como sabe Winton Marsalis. Y es cine. Mucho cine. Hablamos de algo que fue, más que un invento, la fundación de uno de esos momentos de la historia en que el hombre construye un salto hacia lo insólito rompiendo distancias, acercando mundos.

Desde que echaron a andar las primeras locomotoras no hay en occidente individuo ajeno a las bondades de viajar en tren. De ahí esa condición generadora. De ahí que en el arte tenga un sitio propio. No como ornamento, sino como lugar donde ocurren cosas o invita a que sucedan. Un hombre o una mujer (también un hombre y una mujer) en un vagón son mitades de un mismo reloj a la misma hora. Una estampa de trenes es una invitación a preguntarse.

Una estación es el jardín sucesivo de las vidas en tránsito. Incluso en los momentos en que el tren sirvió de herramienta siniestra, el tren no perdió su capacidad de ser el último cobijo. Lo de después ya sabemos qué significa. Adorno advirtió que después de Auschwitz no era posible la poesía. Aunque esta es otra cuestión.

El tren también es una estafeta de belleza. En los grabados, en la pintura, en sellos, en monedas. Hay una ritualización icónica porque de algún modo hay una liturgia y una certeza de que decir tren significa avance, expedición, camino por hacer. Un tren no exige, sino que dispensa. Y de ahí nuestra fascinada gratitud. Nuestra condición de volver por un rato al centro de algo, quizá de nosotros, como cuando niño mirabas a través del cristal que el mundo se movía. Aunque en verdad eras tú.

Antonio Lucas
Periodista y poeta



Madrid. Estación de Ferrocarril del Norte. De vuelta del verano
Tomás Carlos Capuz y Alonso (grabador) Diaque (dibujante, 1887
Xilografía 34x25 cm. RailArte-FFE



Madrid. Salida de un tren de la estación del Norte
Narciso Méndez Bringa (dibujante) y Bernardo Rico y Ortega gGrabador), s. XIX
Xilografía, 33 x 25 cm. RailArte-FFE

Viajeros al tren...

“¡Viajeros al tren!” (o, por decir mejor, “Señores viajeros, al tren”) es la locución consabida y consagrada en los antiguos usos ferroviarios, hace ya tiempo suplantada por los nuevos hábitos de la megafonía. Los cuales, por cierto, y particularmente en las grandes estaciones se vuelven no pocas veces ininteligibles. Y tanto es así, que en la lengua alemana existe un dicho usual cuando no te enteras ni papa de cualquier cosa: “Sólo he entendido Bahnhof”, o sea estación. Bien, pero a lo vamos aquí: qué sentido o valor tiene la expresión “Viajeros al tren”. Qué es: ¿una orden de mando, un aviso, una requisitoria, una admonición, una exhortación, una sugerencia, un consejo, una advertencia, una simple amonestación?... ¿No podría ser también una “invitación al viaje” como la que nos brinda Charles Baudelaire en su famoso poema? Opte, pues, el lector por aquella acepción que más le plazca.

Ésta como incitación volandera la aceptan escritores y artistas gráficos desde el mismo nacimiento del ferrocarril en nuestro país. Así, plumas, lápices y pinceles como los de Urrabieta, Juan Comba, más tarde Cilla, Gascón, Xaudaró, Isidro Gil, Pla Rubio, Cusachs, Daniel Perea, todos ellos referenciados en el volumen XXXII de la monumental “Summa Artis, Historia general del Arte” (Ed. Espasa Calpe, 1988), et., etc. traducen en imágenes ese estado de expectación previo a la partida de un tren. Narciso Méndez Bringa firma un dibujo, luego ampliamente reproducido, que capta certeramente esa especie de avalancha humana que se precipita, en adiós colectivo, hacia un convoy a punto de arrancar. Lo que nos hace evocar versos de Arthur Rimbaud [...]“la alegría sobrehumana de las estaciones”, al referirse al Genio del Amor], o/y el texto de Antonio Díaz-Cañabate con el que inicia su jugoso libro “Historias del Tren” (Ávila, 1956), que talmente titula “¡Señores viajeros, al tren!”. Y en la misma línea, el maestro Tomás Reig Arpa pone música a la zarzuela –hoy olvidada, igual que tántas otras– “¡Viajeros al tren!”.

El tema que ahora, fugazmente, nos ocupa atrae la atención historiador del Arte F. Xabier Sánchez Cantón, en su contribución al emblemático –por calificarlo a la manera actual– tomo IV del libro “Cien años del FC en España”, editado por Renfe en 1948, y en el que alude al dibujo que Román publicaba en el semanario “Blanco y Negro” en 1901 bajo el epígrafe “Señores viajeros, al tren”. O la viñeta

tremebunda que aparecía en la revista “La Broma”, en 1884, basada en el trágico accidente ocurrido por entonces en el túnel de Torrelodones. Y ya que vamos ojeando el citado volumen del Centenario, topamos con la colaboración del Premio Nobel Jacinto Benavente “Viajes y viajeros”, y ahí podemos leer: “(...) Las estaciones con parada y fonda en donde, con tiempo sobrado, todo el mundo comía deprisa pendiente del aviso ‘ ¡Señores viajeros, al tren! ’, que les parecía oírlo a cada instante!”.

Locución por demás recurrente que, a guisa de marbete, en 1988 puso Renfe a un libro espléndido (en edición bilingüe, español e inglés). Otro “Viajeros al tren”, una antología del FC en la fotografía, taraceada de textos de, entre otros, los siempre recordados Manuel Maristany y Luis Carandell, y de J.M. Caballero Bonald, Ana Puértolas, Publio López Mondéjar e Ignacio Barrón de Angoiti (este último director de la división de Alta Velocidad de la Unión Internacional de Ferrocarriles, UIC).

“Viajeros (señores v...) al tren” viene a ser, por consiguiente, como el santo y seña que de nuevo resuena en el oído de nuestra historia ferroviaria al hilo de la rememoración que nos propone ahora la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre con su catálogo de acuñaciones de referencias ferrocarrileras. Y este acontecimiento –materializado de la mano de la Fundación de Los FF.CC. Españoles- nos remite a la memoria de aquel prócer ferroviario, respetado director de la antigua Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (a cuyas órdenes trabajó el futuro Premio Nobel de Literatura Vicente Aleixandre), don Félix Boix y Merino (1858-1923), estudioso eminente, mecenas y coleccionista de Artes decorativas, por cuyos méritos en ese campo llegó a ocupar un sillón en la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando. Y si no nos engañamos, su discurso de ingreso en tan benemérita corporación versaba, precisamente, sobre Numismática española.

Gonzalo Garcival
Periodista



Los rezagados
A. Ciarán, s. XIX
Xilografía 37x25 cm. RailArte-FFE



The departure
William Henry Simmons (grabador) y Abraham Solomon (pintor), 1857
Xilografía, 68 x 54 cm. RailArte-FFE



The return
William Henry Simmons (grabador) y Abraham Solomon (pintor), 1857
Xilografía, 68 x 54 cm. RailArte-FFE



Telegraf. El aviso de un descarrilamiento
Emanuel Spitzer, s. XIX
Xilografía, 50 x 35 cm. RailArte-FFE



Habana. Aspecto de la estación de Villanueva a la salida del primer tren
M.P.A., s. XIX
Xilografía, 25 x 19 cm. RailArte-FFE



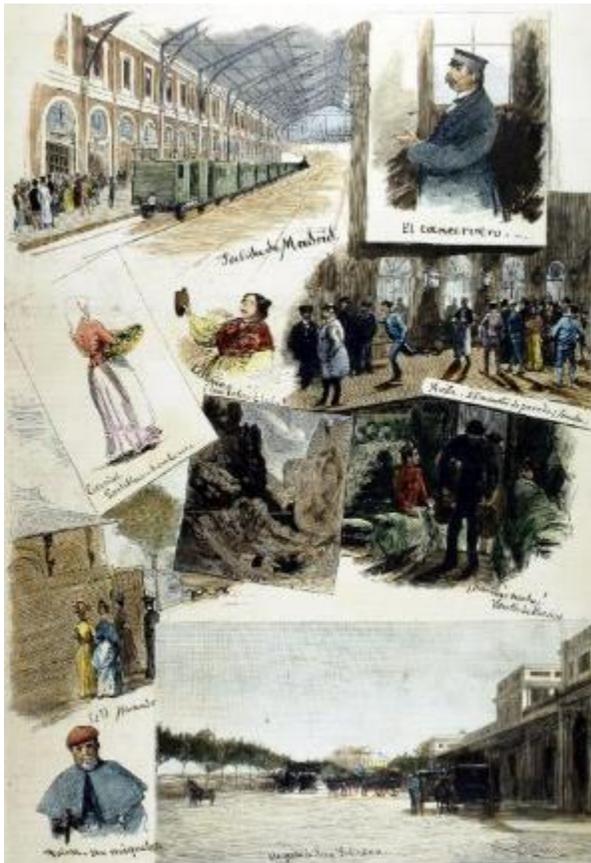
A la guerra
Alberto Pla Rubio, 1895
Xilografía, 40 x 26 cm. RailArte-FFE



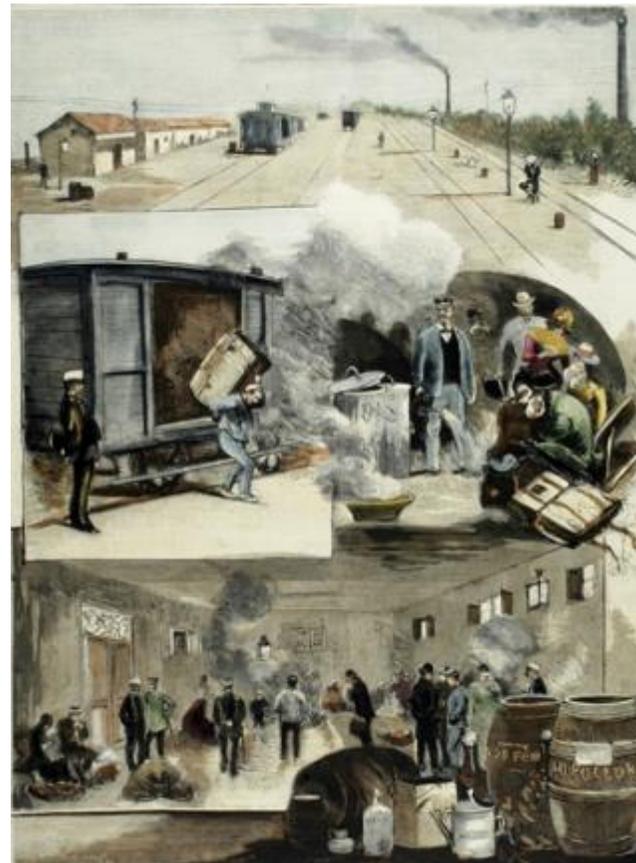
De París a Nantes (Francia).
El novelista Emilio Zola, viajando en el t nder de un tren express.
Desconocido, s. XIX
Xilografía, 34 x 23 cm. RailArte-FFE



Otro beso
Nunes – A. Vais, s. XIX
Xilografía, 40 x 26 cm. RailArte-FFE



De Madrid a San Sebastián
 Juan Comba, 1886
 Xilografía, 25 x 36 cm. RailArte-FFE



Madrid. Fumigación de viajeros
 Juan Comba, 1886
 Xilografía, 25 x 36 cm. RailArte-FFE



Farol de tres fuegos
Museo del Ferrocarril de Madrid



Marquesa
Museo del Ferrocarril de Madrid

Viajar

Viajar, es sentir y experimentar un recorrido; observar cómo se transforma el espacio mientras transcurre el tiempo. Viajar, supone alejamiento y búsqueda. Implica conocimiento. Viajar, en sí, toma forma de equipaje.

Las maletas son como un paréntesis en nuestra vida; portan lo que creemos necesario e importante para vivir durante un tiempo, en un lugar de terminado. Guardan emociones, preguntas, sentimientos, se conforman como parte de nuestra anatomía en ese ir y venir. Y sin más se reservan el derecho, a nuestro regreso, al diluir su contenido en lo cotidiano, de medrar lo transitado.

Marta S. Luengo
Escultora



En espera
Marta S. Luengo
Hierro y resina policromada, 42x55x12 cm. 2015



¿A dónde voy?
Marta S. Luengo
Hierro y resina policromada, 25x50x25 cm. 2015



Al otro lado
Marta S. Luengo
Hierro y bronce, 165x50x30 cm. 2015



En lo alto
Marta S. Luengo
Hierro y bronce, 172x52x31 cm. 2015

Escenas curiosas del ferrocarril



Fore's coaching incident. The road vs. Rail
C.C. Henderson – J. Harris, 1845
Litografía, 59x40 cm. RailArte - FFE



El conflicto anglo-ruso. Preparativos militares de Inglaterra en la India.

Bellenger – J. Teral, 1885

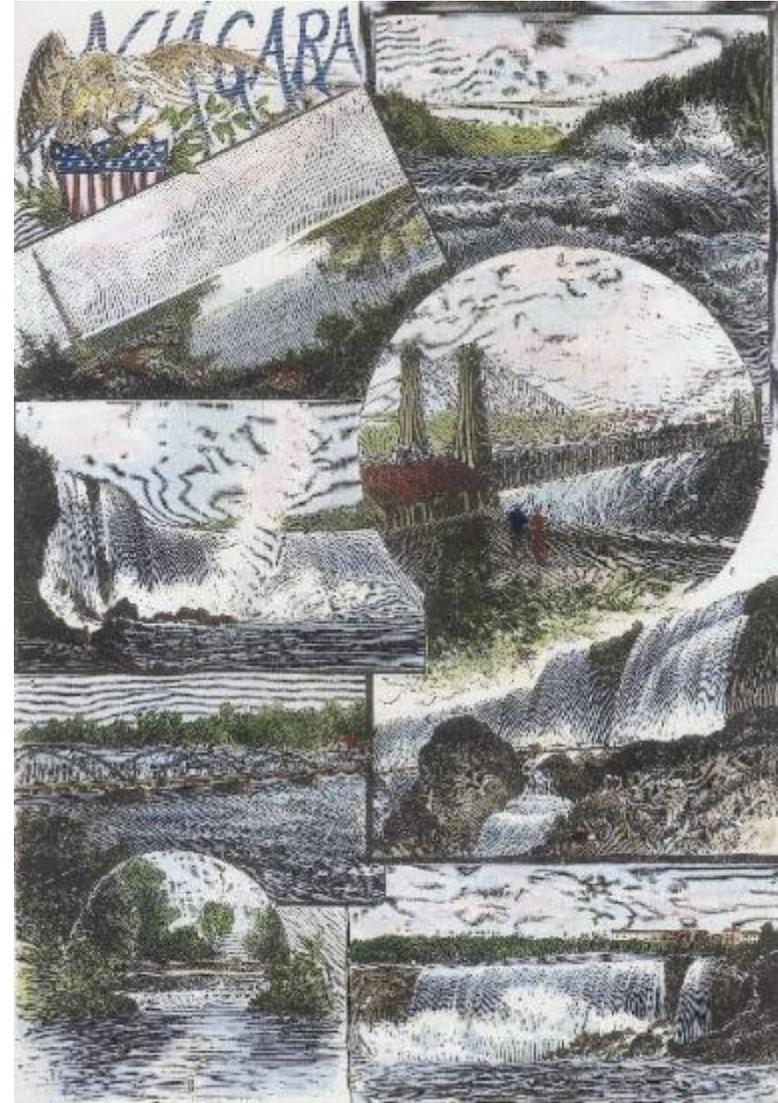
Litografía, 32x23 cm. RailArte-FFE



EEUU de Norte América
Construcción rápida en una vía de madera en Florida
Tomás Carlos Capuz y Alonso, 1895
Litografía, 25x17 cm. RailArte-FFE



EEUU de Norte América
Tren sin raíles en las montañas pedregosas
Bernardo Rico y Ortega, 1894
Xilografía, 25x17 cm. RailArte-FFE



Las cataratas del Niágara
Eugenio Vela, s. XIX
Xilografía, 25x17 cm. RailArte-FFE



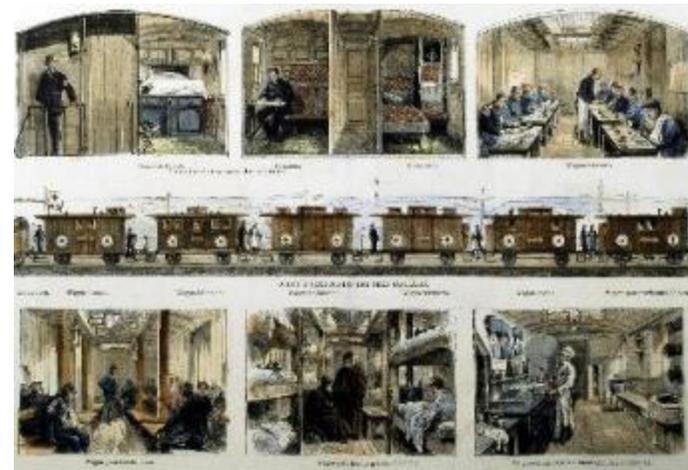
Aviso de parada
Desconocido, s. XIX
Xilografía, 17x12 cm. RailArte-FFE



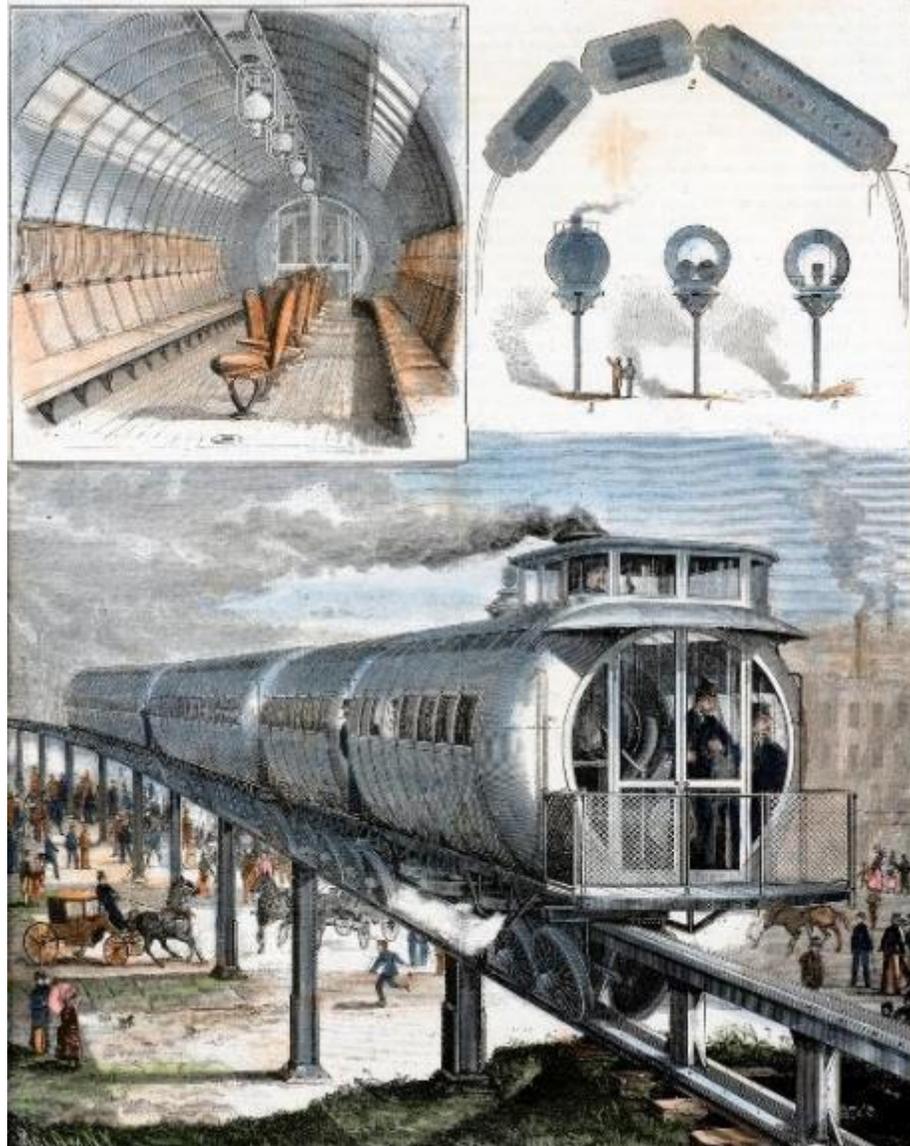
Ávila. Tren de viajeros detenido por la nieve en el puerto de Guadarrama
Bernardo Rico y Ortega, 1873
Xilografía, 25x17 cm. RailArte-FFE



Arrestation d'un train. Les evenemens d'Espagne
M. Duyaeis, s. XIX
Xilografía, 33x23 cm. RailArte-FFE



Exposición de Viena. Tren sanitario de la Asociación de Socorro a los heridos.
A. Gaudenarde, 1873
Xilografía, 33x23 cm. RailArte-FFE



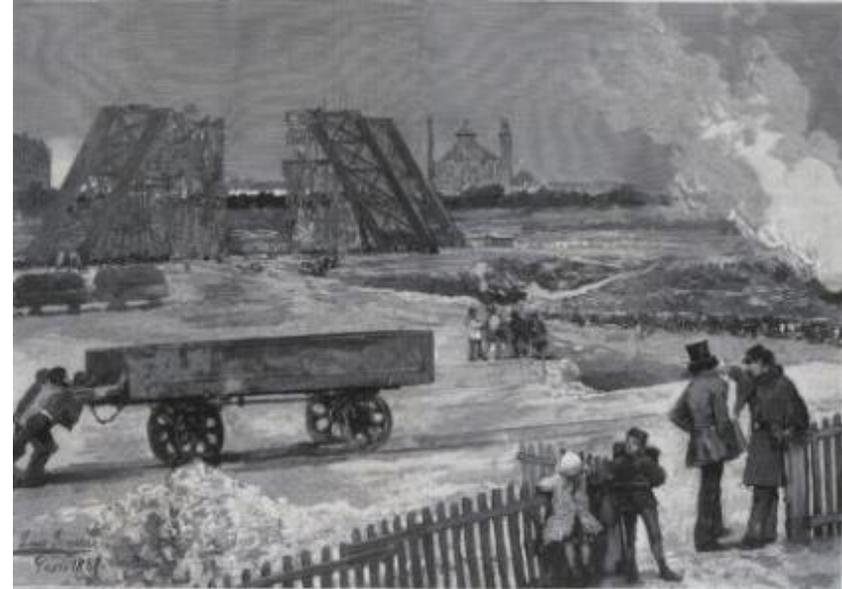
Ferrocarril aéreo, sistema Mejos.

A.M, 1886

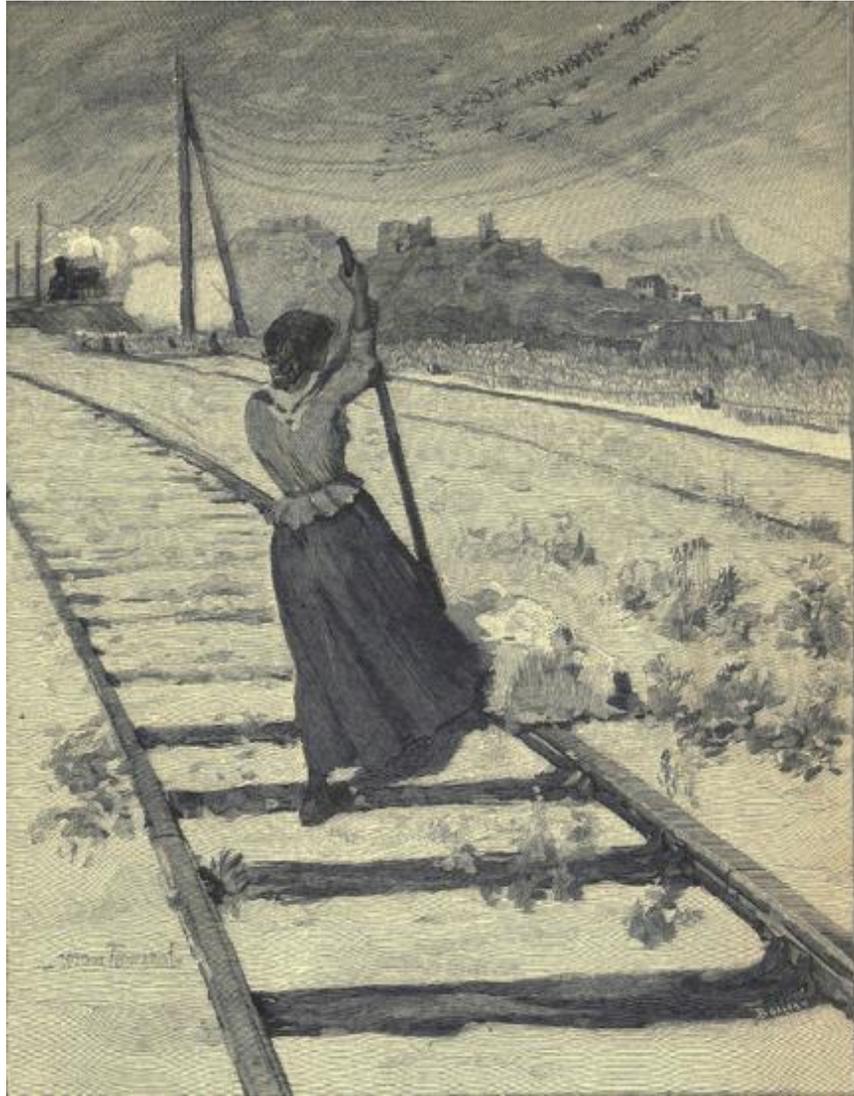
Xilografía, 23x28 cm. RailArte-FFE



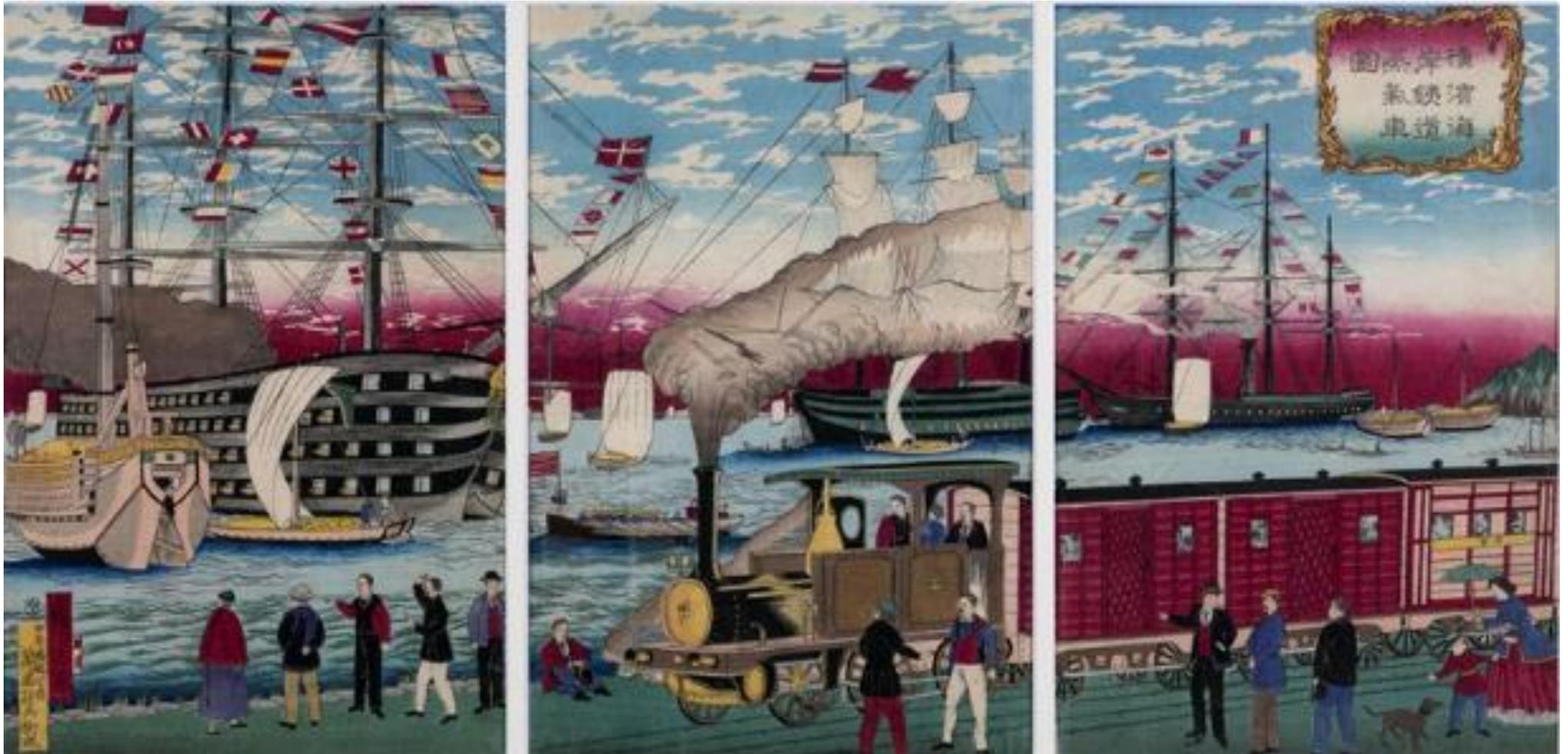
Berna. Proyecto del FC con túnel de 10 kms. A la cumbre de Jungfrau
Desconocido, s. XIX
Xilografía, 17x12 cm. RailArte-FFE



París. Estado actual para los trabajos de la torre Eiffel
Luis Jiménez, 1887
Xilografía, 34x24 cm. RailArte-FFE



Era preciso separar aquella piedra a toda costa
Desconocido, s. XIX
Xilografía, 17x21 cm. RailArte-FFE



Vista de una locomotora de vapor a lo largo de la costa de Yokohama
Utagawa Hiroshige III, 1873
Ukiyo-e, 75 x 36 cm. RailArte-FFE

Ukiyo-e del tren

El ukiyo-e es una técnica xilográfica cultivada en Japón a partir del siglo XVI cuyos temas clásicos eran el paisaje, el teatro y el ocio. Su producción seriada hizo que los grabados fueran asequibles y de ahí su popularidad. En su empeño de ofrecer temas de actualidad, autores reconocidos como Utagawa Hiroshige III o Kunitero II atendieron la aparición del ferrocarril. Toyohara Kunichika es un buen ejemplo de enlace entre un tema tradicional, los actores, y uno moderno, el tren.

El nuevo medio de transporte se convirtió en un importante símbolo de la apertura a occidente de la restauración Meiji, y los ukiyo-e sobre su inauguración y primeros años, no sólo se centran en los trenes y las estaciones, sino que reflejan su vínculo con otros medios de transporte y el cambio social que supuso para los ciudadanos.

Jordi Font-Agustí
Escritor



Locomotra en Tokio
Utagawa Yoshitora, 1879
Ukiyo-e, 75 x 36 cm. RailArte-FFE



Cinco actores de teatro y una locomotora de vapor
Toyohara Kunichika, 1871
Ukiyo-e, 36 x 118 cm. RailArte-FFE



Locomotra de vapor en Takanawa
Kuniteru II, 1872
Ukiyo-e, 75 x 36 cm. RailArte-FFE



Vista de los trenes con trayecto de Ueno a Kumagaya.
 Utagawa Shigeakiyo, 1885
 Ukiyo-e, 75 x 36 cm. RailArte-FFE



Tren de vapor circulando por la bahía de Yokohama
 Kuniteru II, 1870
 Ukiyo-e, 75 x 36 cm. RailArte-FFE



Tren de vapor en Yokohama
Utagawa Hiroshige III, 1873
Ukiyo-e, 75 x 36 cm. RailArte-FFE



Ferrocarril de Takanawa
Yoshitoshi, 1871
Ukiyo-e, 75 x 36 cm. RailArte-FFE

Décimos de Lotería Nacional







Otras visiones

El tren y el cine: una alianza perfecta

Hace ya más de un siglo, una de las primeras imágenes que imprimió en celuloide el cinematógrafo de los Hermanos Louis y Auguste Lumière fue un tren entrando en la *Gare de La Ciotat*. De esa manera asombrosa para los sorprendidos espectadores el cine retrataba la realidad, justo uno de los iconos de la era industrial del siglo XIX que había cambiado el modo de viajar y a la propia sociedad. Un poco más tarde cuando amanecía en siglo XX un cineasta norteamericano Edwin S. Porter rodó el primer western *Asalto y Robo al tren*, una película muy corta, con algunos fotogramas coloreados a mano y que permitía al tren acceder al rango del entretenimiento popular que ya dominaban las novelas, los espectáculos de circo e incluso los dramas teatrales. En un fotograma un bigotudo villano apuntaba y disparaba su pistola, en primer plano, al público, al espectador, que desprovisto se arrojaba al suelo o escapaba del local de la proyección.

Desde entonces el tren se convirtió en un elemento esencial de una gran variedad de películas, westerns, como *El Caballo de Hierro* dirigida por John Ford, thrillers, *Con la muerte en los talones* dirigida por Alfred Hitchcock o comedias como *La comedia de la vida* dirigida por Howard Hawks. Los trenes han albergado intrigas amorosas, *El Expreso de Shanghai*, con Dietrich a bordo, espías, *Alarma en el Expreso* y a perspicaces detectives como Poirot, *Asesinato en el Orient Express*- de igual manera que las estaciones han permitido el clandestino encuentro de dos amantes, *Breve Encuentro*, la espera inútil bajo la lluvia de Bogart en *Casablanca* o toda la vida de una ciudad en *Estación Termini*, el significado abstracto, la huida de un mundo gris y cerrado en *El espíritu de la colmena*, por no hablar de cómo Gary Cooper subía al tren in extremis a la soñadora Audrey Hepburn en *Ariane*.

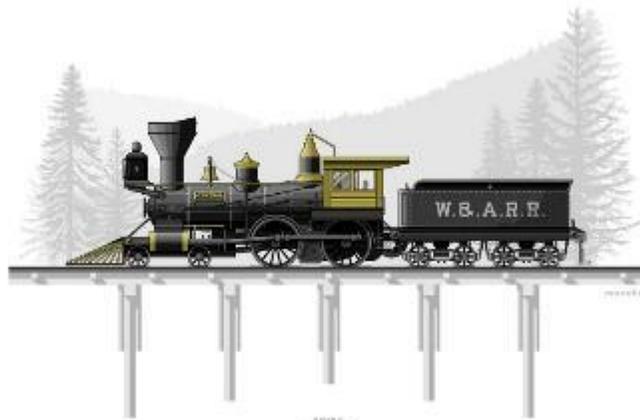
Eduardo Torres- Dulce Lifante
Abogado



LA LLEGADA DE UN TREN
A LA ESTACIÓN DE LA CIOTAT

Hermanos Lumière, 1895

BUSTER KEATON



— 1926 —
EL MAQUINISTA DE
"LA GENERAL"



CON LA
MUERTE EN
LOS TALONES
A. HITCHCOCK
— 1959 —

La historia del cine a través del tren
Manchez, Agustín Marín Sánchez, 2016
Impresión y diseño digital en papel fotográfico, 106x46 cm. RailArte-FFE

El Ferrocarril y las Bellas Artes

El Ferrocarril, y más concretamente la Alta Velocidad, es el medio de transporte con el que se ha conseguido relacionar a las personas de los diferentes y cercanos pueblos, entre sí, y volver cómoda y rápidamente a sus ciudades de origen, conservando de este modo la idiosincrasia de cada uno, consiguiendo así preservar la singularidad de sus gentes.

Para las Bellas Artes, supone un atractivo reto, la plasmación de este vanguardista medio de locomoción, que convierte, con ello al artista, en un reportero del momento que le ha tocado vivir. Aunando con ello, la contemporaneidad del arte y la ingeniería.

José Miguel Palacio
Artista plástico



Por la rosa de los vientos
Daniel Gil Martín, 2007
Aguafuerte y aguatinta bruñida, 56x36 cm. RailArte-FFE

El arte del ferrocarril

Entre las primeras imágenes más conocidas del ferrocarril figuran las litografías de John Cooke Bourne (1814-1896), grabador y fotógrafo británico, que versaban sobre la construcción del ferrocarril de Londres a Birmingham en 1838. Su obra tuvo tanto éxito que continuó con temas ferroviarios, publicando en 1846 la *History of the Great Western Railway*, la línea que conectaba Londres con el sur-oeste y oeste de Inglaterra y Gales. Es considerado el Piranesi de la era ferroviaria.

En 1844 Turner pintó por primera vez la velocidad de una locomotora a vapor en su obra *Rain, steam and speed*, marcando un hito en la pintura. Durante la época victoriana el ferrocarril y sus estaciones eran los escenarios preferidos para situar historias; en las que se podían apreciar claramente los contrastes sociales, como los vagones de primera y segunda clase.

El fenómeno del ferrocarril se globaliza y llega a otros continentes. Por ejemplo, en Estados Unidos los artistas locales preferían incluir los trenes a lo lejos en paisajes lejanos; las empresas ferroviarias contrataban a los artistas y fotógrafos para presentar el nuevo entorno ferroviario y así atraer a inversionistas en las nuevas líneas que unirían la costa este con la oeste. En Japón, los grabados de ferrocarriles realizados en madera, conocidos como ukiyo-e, eran muy populares y se consideraban un símbolo de modernidad y de apertura a occidente.

En el último cuarto del siglo XIX, los impresionistas en su búsqueda de captar la luz y la sociedad moderna, encontraron en el ferrocarril una nueva fuente de inspiración: captando la atmósfera ferroviaria, el vapor, la velocidad, sus estaciones y la impactante ingeniería de sus puentes y viaductos. Manet inmortaliza la estación de Saint-Lazare en París, la primera destinada al transporte de viajeros, y a la que posteriormente Monet le dedicaría más de diez versiones. Cézanne también se sentía atraído por la velocidad y reflejó muy claramente en sus obras, de manera consciente, o tal vez inconsciente, ese traqueteo y esa velocidad.

Camille Pissarro (considerado por Cézanne y Gauguin “el maestro”) junto a su hijo Lucien han pintado paisajes ferroviarios de Londres y sus suburbios, algunos ahora inexistentes. Van Gogh dedicó varios cuadros al ferrocarril, era su forma de expresar metafóricamente y desesperadamente la velocidad de la vida moderna.

Posteriormente, la visión de los artistas se centró en representar no tanto el exterior, sino el interior del ser humano, su subconsciente y sus sentimientos. En este sentido, el ferrocarril transmitía para ellos los sueños de viajes a lugares remotos, ansiedad, excitación y misterio. Paul Delvaux incluía estaciones y trenes con figuras misteriosas femeninas; influido por el arte metafísico Giorgio de Chirico, que pintaba las locomotoras de su infancia como símbolo de vida y esperanza, marcada por los recuerdos (su padre era ingeniero ferroviario), sus viajes, su inestabilidad, sus frecuentes traslados de Grecia a Italia, de Alemania a Francia, por lo que fue bautizado por Picasso como “el pintor de estaciones”.

Hopper utiliza el ferrocarril como sinónimo de soledad y aislamiento, y afirma “...siempre estuve interesado en aproximarme a una gran ciudad en tren, y no puedo describir exactamente mis sensaciones, pero son muy personales y tal vez no tienen nada que ver con la estética”.

En 1965, Dalí pintó “La estación de Perpiñán”, a la que calificaba como “el centro del universo”. Más de medio siglo después, en 2016, la estación de Lieja (Bélgica), fue el escenario de una exposición antológica de Dalí con más de 300 pinturas y esculturas, entre originales y réplicas.

A mediados del siglo pasado, entre los años 50 y 60, las locomotoras de vapor dejaron de recorrer las vías y fueron reemplazadas por las locomotoras diésel y eléctricas, éstas presentes en las líneas urbanas y suburbanas desde hacía tiempo; y por ese motivo, muchos artistas vuelven a pintar las escenas románticas y nostálgicas del vapor. En la década de los 80, la electrificación del tren adquirió una nueva dimensión con la alta velocidad, que empezó en Japón y Francia, extendiéndose posteriormente a Italia, Alemania, Estados Unidos. En España el tren de alta velocidad empieza a circular en 1992, por lo que, en este año de 2017, se celebra su 25 aniversario, y esta exposición “El Arte del Grabado y el Ferrocarril del siglo XIX al XXI” en el Museo Casa de la Moneda se une a la conmemoración.

Algunas obras de la exposición

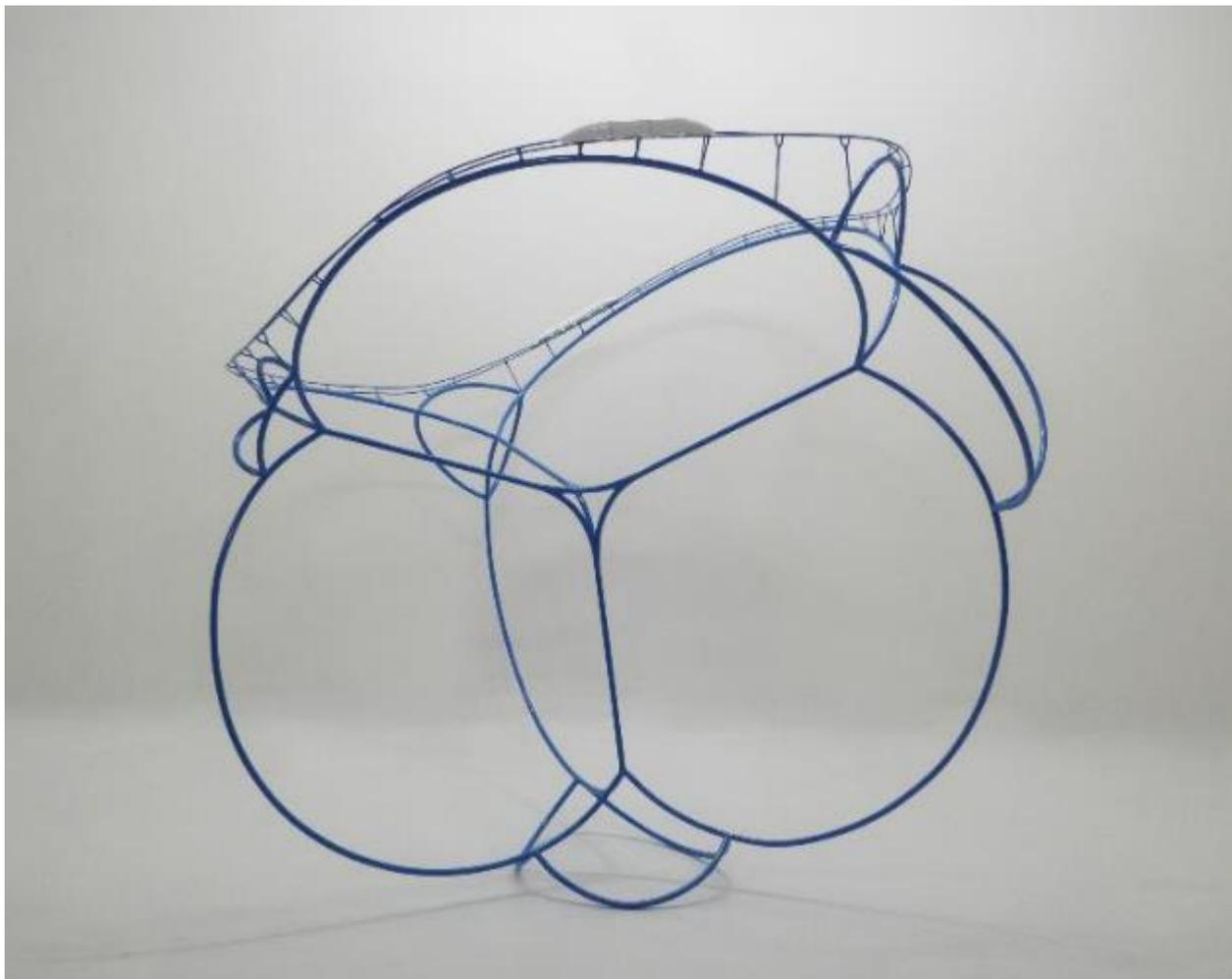
Los más de cien grabados y esculturas que forman parte de esta exposición, muestran en imágenes la historia en Europa, América y Asia de los 200 años de la invención del ferrocarril. Artistas de varias nacionalidades, épocas y estilos, nos ilustran, nos asombran o nos divierten con su versión personal del mundo ferroviario; en donde se incluyen sellos, billetes, monedas, medallas y documentos únicos de la colección de la Real Casa de la Moneda.

Julio López es autor de la medalla conmemorativa del Sesquicentenario del Ferrocarril en España (1848-1998) que se muestra en la exposición, además de dos esculturas de un vagón del Metro de los años 70 en la estación de Vallecas donde viajan una niña que mira al futuro, una pareja joven y una anciana, representando las tres edades.

En contraste, Diego Canogar con su escultura “Tren en el mundo burbuja” entronca con el realismo mágico, el estructuralismo y el neoconstructivismo, y nos traslada a unas vías con dos trenes de alta velocidad en aparente movimiento, persiguiéndose metafóricamente y sin descanso. “Casi todos vivimos en una burbuja y el ancho mundo está siempre ahí para sorprendernos...” afirma Canogar. Esta pieza es un homenaje a la celebración del 25 aniversario del AVE en España.



Julio López Hernández en su taller, 2017



Tren en el mundo burbuja
Diego Canogar, 2012
Hierro soldado 200x250x280 cm. Colección del artista.

También se unen al 25 aniversario otros dos grabados, el primero de Jaelius, que según explica el mismo autor, lo hizo pocos meses antes de la inauguración del AVE, inventando un tren y, que casualmente, es muy parecido con el real; y la otra obra es de José Salvador Antúnez, una imagen surrealista de su serie de seis estampas a la manera negra “De Atocha a Chamartín” (2000).

Venancio Arribas muestra variaciones sobre la locomotora de vapor. Con un estilo informal y casi simbolista, una de ellas exenta de color; donde según el autor, solo busca las formas y volúmenes en la textura del papel, la invertida piel de la madera y en el blanco, recoge las titubeantes miradas de los visitantes. Su recorrido por la pintura ferroviaria comienza en los años 80, en estilo realista, con cientos de versiones de locomotoras, estaciones y vías, con una especial característica, nunca aparecen personas. Para Arribas, el ferrocarril y su entorno son sinónimo de soledad, durante su niñez observaba el paso de los trenes en las cercanías de Méndez Álvaro.

El pintor hiperrealista José Miguel Palacio es conocido por sus óleos de paisajes urbanos, trenes, aviones y coches; juega con la luz y los reflejos con un hiperrealismo tan sorprendente, que muchas veces sus imágenes se confunden con una fotografía y en esta muestra vemos un grabado de 1999, de su periodo surrealista, denominado “Papiroflexia del tren”.

Con los grabados de la exposición, podemos viajar a través de la imaginación de los artistas, por ejemplo, Fernando Bellver nos transporta a Japón, con su “Tren bala de Kyoto” inspirado en los grandes maestros del ukiyo-e a los que rinde homenaje con esta obra.

Y seguimos a Nueva York con los grabados de Fred Mershimer, Alan Petrulis y Richard Pantell, visitando la estación del metro en la calle 96, o cruzando los límites de Manhattan y Queens, cerca de los Estudios *Silvercup*, el mayor complejo de cine y televisión de la ciudad, productores entre otras, de las series *Los Soprano*, *Gossip Girl* o *Sex & the city*.

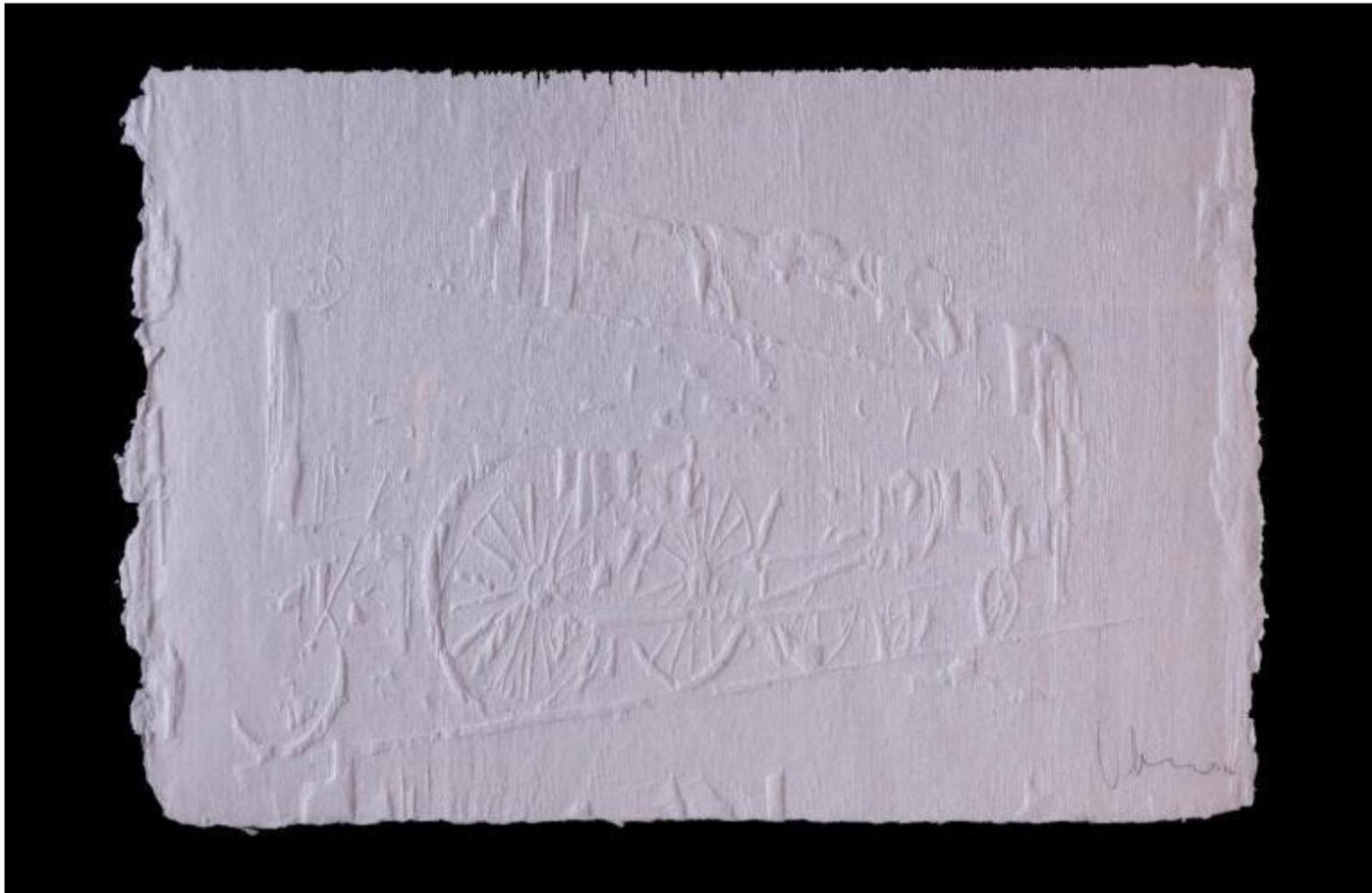


Grabado en madera. 60 x 50 cm. RailArte-FFE

Sin título
Venancio Arribas, 2016



Xilografía y aguada. 60 x 50 cm. RailArte-FFE



Sin título
Venancio Arribas, 2016
Xilografía 37x58 cm. RailArte-FFE

Volvemos al viejo continente, a Budapest con dos serigrafías de Lotta Nieminen, de su serie *Cityscapes* (2012), con un estilo muy original en las que se muestran la estación *Budapest-Keleti pályaudvar* con puentes y edificios emblemáticos y la calle *Bródy Sándor Utca*.

En esta exposición se pueden ver también algunas obras de artistas ingleses, país de grandes pintores ferroviarios, muy activos desde su asociación "*Guild of Railway Artists*", creada en los años 70, y que agrupa a pintores profesionales y amateurs del Reino Unido, Estados Unidos, Australia, Sudáfrica y otros países europeos. Artistas ingleses presentes en esta muestra son Abraham Solomon y Tobías Till. Solomon con un par de obras muy conocidas *The return* y *The Departure*, que narran un historia moralista, muy popular en la época victoriana, y donde se muestra la emigración, sobre todo a Australia; Till, autor contemporáneo, realizó en 2011, una serie de 27 grabados *London A-Z prints*, donde cada letra del abecedario representa un lugar o monumento londinense, como la Estación de Vauxhaul correspondiente a la letra "V" y el *Eurostar* "E".

Otra visión del metro de Londres, es la de Miroslav Sasek, ilustrador checo, con dos obras de su serie *This is London*; tiene un estilo divertido y colorido, centrándose en los elementos que más le atraían en sus múltiples viajes: las personas y el transporte público.

En nuestro país, existe también un núcleo significativo de pintores de temática ferroviaria, entre otros José Catalá, Javier Banegas, Ricardo Sánchez, Manuel Gómez Arce, y un largo etcétera, además de los que se mencionan en este catálogo. Por otro lado, hay que destacar la importante difusión de toda la temática artística ferroviaria que llevan a cabo las asociaciones de amigos del ferrocarril, por ejemplo, la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Monforte; y entre las universidades, está la UNED de Calatayud.

En escultura, se muestra la obra de Antonio López, *Noche y Día*, una versión en miniatura de la expuesta en la estación de Atocha de Madrid, que reproduce la cabeza de la nieta del autor, Carmencita, en dos versiones; con los ojos abiertos "*Día*" y los ojos cerrados "*Noche*". Según el autor, cuando recibió el encargo para una obra monumental desde el Ministerio de Fomento, estaba modelando las cabezas de su nieta en tamaño natural y decidió hacerlas crecer, porque sería algo sorprendente, algo nunca visto, hasta los tres metros de altura. Su localización en la estación de Atocha, según las propias manifestaciones de Antonio López, tienen para él un valor sentimental muy importante, pues esta estación fue lo primero que vio al llegar a Madrid en el año 1949.

Esta obra forma parte de la Colección de Escultura Contemporánea de Adif y Renfe-Operadora, iniciada en los años 80, por la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles - RENFE (actualmente repartida entre Adif y Renfe-Operadora), coincidiendo con la modernización de las estaciones, y con el objetivo de contribuir al desarrollo cultural del país e incrementar el Patrimonio Artístico de RENFE, mediante la adquisición de esculturas de artistas contemporáneos. La Colección está formada actualmente por 91 esculturas y murales de 79 autores, repartidas en 38 estaciones ferroviarias.



Antonio López en la estación de Atocha, 2015

Las estaciones y el ferrocarril del siglo XXI

un nuevo espacio para el arte

Actualmente, muchos proyectos artísticos se desarrollan para y por el ferrocarril no sólo en España, sino también en Australia, India, Japón, Francia, Alemania, China y muchos más países, donde las estaciones se convierten en un marco diferente para mostrar fotografías, esculturas y cualquier otra manifestación artística.

En 1980, RENFE comenzó su colección de escultura contemporánea, expuesta, como ya se ha mencionado anteriormente en casi 40 estaciones.

La Fundación de los Ferrocarriles Españoles, creada por RENFE en 1985, promueve actividades culturales en las estaciones, como las exposiciones itinerantes del concurso “Camino de Hierro” donde han participado más de 30.000 fotógrafos con más de 70.000 fotos; y organiza con Adif un programa de conciertos “Próxima estación: ¡Música!” en colaboración con los conservatorios locales.

Fuera de España podemos citar algunos ejemplos:

En Francia, la SNCF, es una de las empresas más activas y que dedican más recursos para el desarrollo de proyectos culturales en espacios ferroviarios, con un sinnúmero de iniciativas muy diversas, ha realizado en 2016 y en colaboración con el Museo d'Orsay –antigua estación de tren-, la decoración de los trenes de cercanías en París con reproducciones de los impresionistas. Los mismos autores que se inspiraron en el ferrocarril del siglo XIX, hoy sus obras las pueden admirar los viajeros del siglo XXI.

En Japón, en el tren bala “Genbi Shinkansen” se puede disfrutar de la "experiencia de arte más rápida", entre las estaciones de Echigo Yuzawa y Niigata donde los artistas contemporáneos más reconocidos muestran su obra y comparten con los viajeros su visión del viaje.

Los Ferrocarriles de la India, desarrolla el Proyecto SAFAR (Support and Appreciation of Art and Railways) en las estaciones de Bangalore en 2011-2012, para promover el arte y acercarlo a la gente, combinando la experiencia del viaje del artista con los viajes infinitos que los ferrocarriles ofrecen, en sentido real y metafórico, a través de la India. Participaron artistas de reconocido prestigio a nivel nacional e internacional, y estudiantes locales. Esta experiencia fue recogida en el primer libro publicado por el Museo del Ferrocarril de la India “Art & Railways. A Bangalore saga”.

El metro de Hong Kong –MTR-, considera que el arte está relacionado por lo general, con los momentos más placenteros de nuestras vidas y ha creado el programa “Art in MTR” buscando mejorar no solo los viajes de los pasajeros sino también su experiencia vital. El primer proyecto fue el de “Ilustraciones en el Airport Express” en 1998 y desde entonces ha sido un éxito. En sus estaciones se exhiben 72 esculturas y murales de autores nacionales e internacionales, hay conciertos y actuaciones en directo, exposiciones de artistas profesionales, emergentes y también de comunidades locales e infantiles. Incluso el arte forma parte importante en el diseño, construcción o remodelación de las estaciones.

Inés Tortosa Céspedes
Jefa de Actividades Culturales y Comunicación
Fundación de los Ferrocarriles Españoles

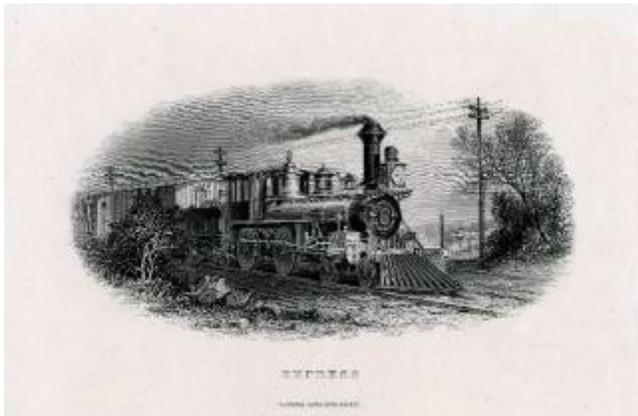


Estación Nord de Valencia
Pablo Benito Sánchez, 2016
Impresión digital 60x90 cm. RailArte-FFE

Bocetos, dibujos y otros



125 aniversario del Ferrocarril Barcelona – Mataró
Dibujo para carpetilla de presentación de sellos de correo, 1974. MCM



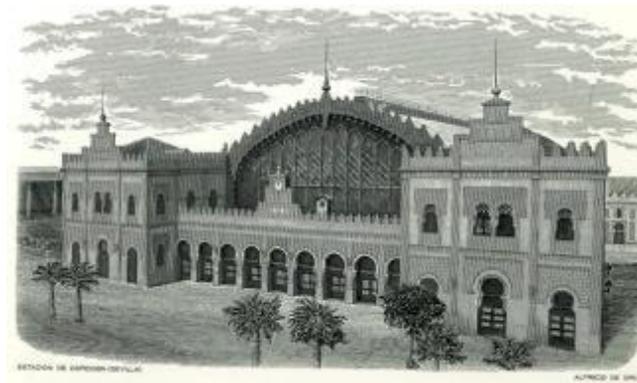
Tren de vapor
 Grabado de la Colección National Bank Note. MCM



Tren de vapor sobre un puente.
 Grabado para el billete de un sol del Banco de Tacna.
 Colección National Bank Note. MCM



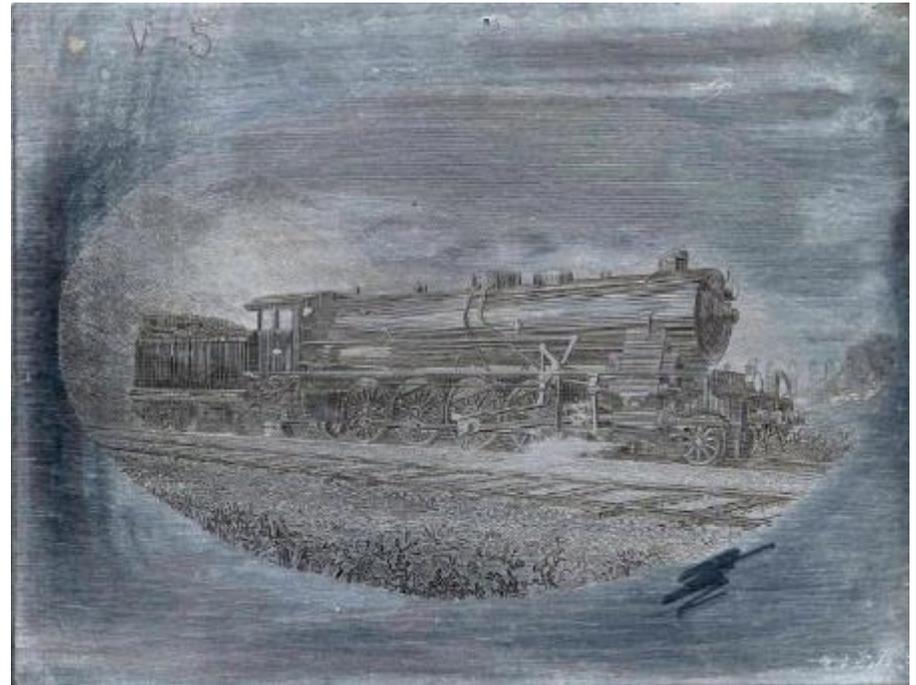
Frenado de tren.
 Grabado de la National Bank Note. MCM



Estación de Córdoba (Sevilla)
 Alfredo de oro
 Buril. MCM



Locomotora
Dibujo para documentos del Estado. MCM.



Locomotora
Plancha de grabado para documentos del Estado. MCM.



150 años de Ferrocarril en España. Locomotora Mataró y Euromed.

Sello de correo. 1998. MCM



150 años de Ferrocarril en España. Locomotora Mataró y Euromed.

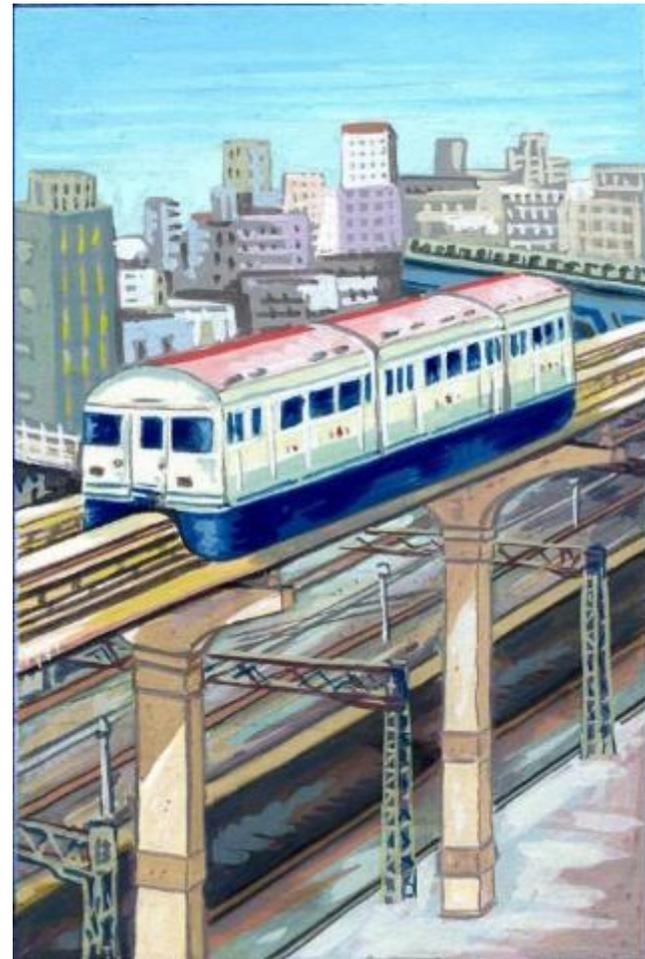
Plancha de grabado para el sello. 1998. MCM



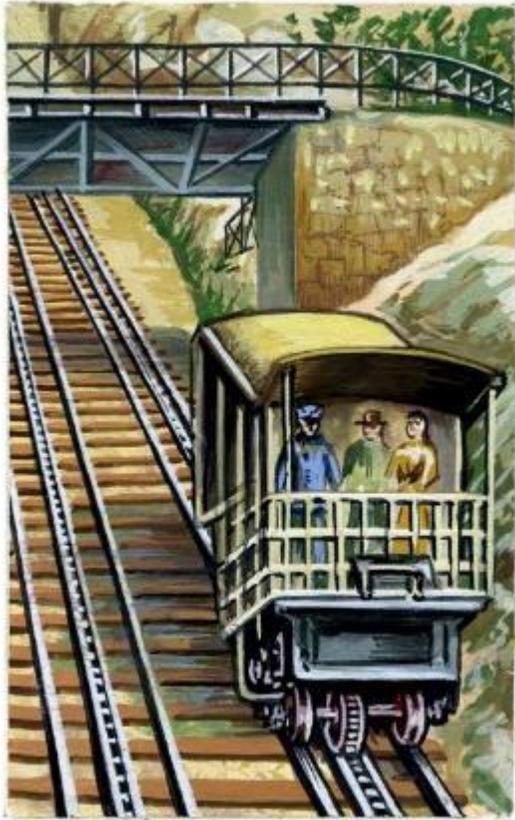
Descenso del río Sella con el tren al fondo
Mariano Salamanca, 1985
Boceto para sello de correo. MCM



Aerotren
Boceto para Lotería Nacional, 1979. MCM

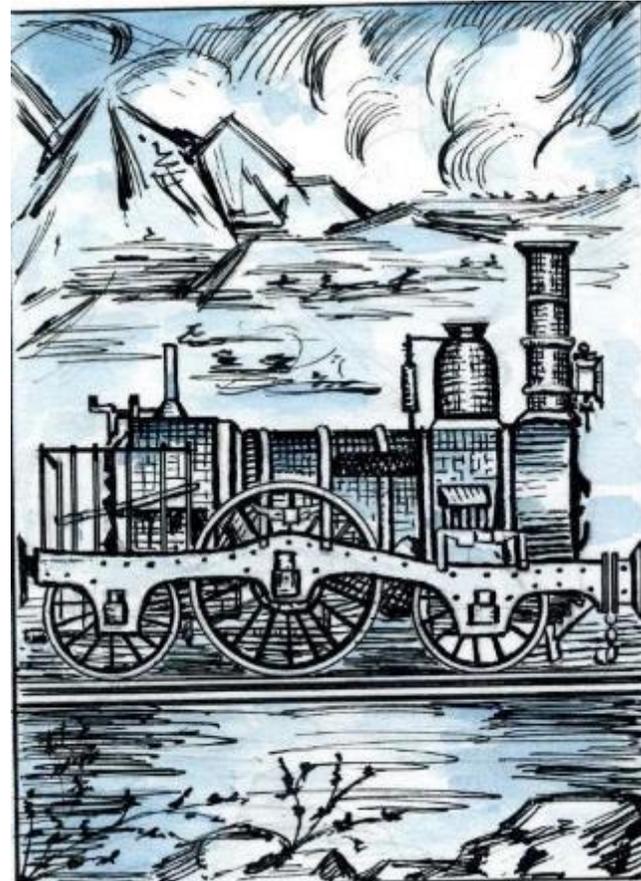


Aerotren
Boceto para Lotería Nacional, 1979. MCM



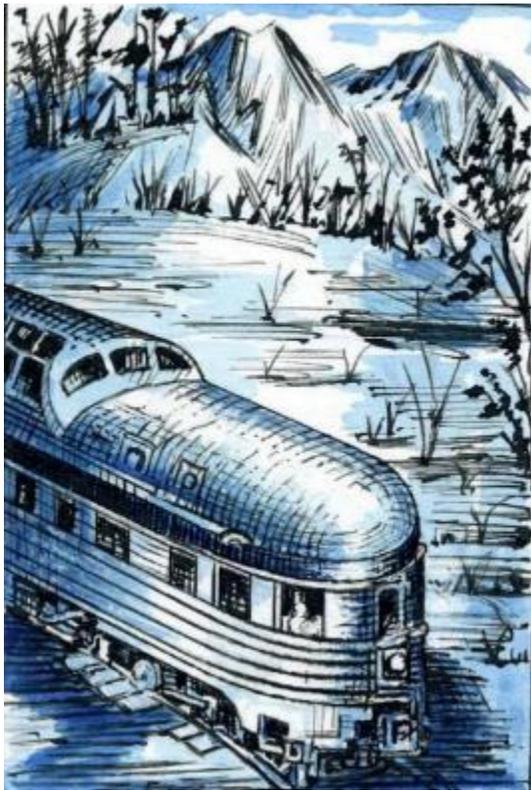
LOCOMOTORA DE CREMALLERA

Locomotora de cremallera
Boceto para Lotería Nacional, 1979. MCM

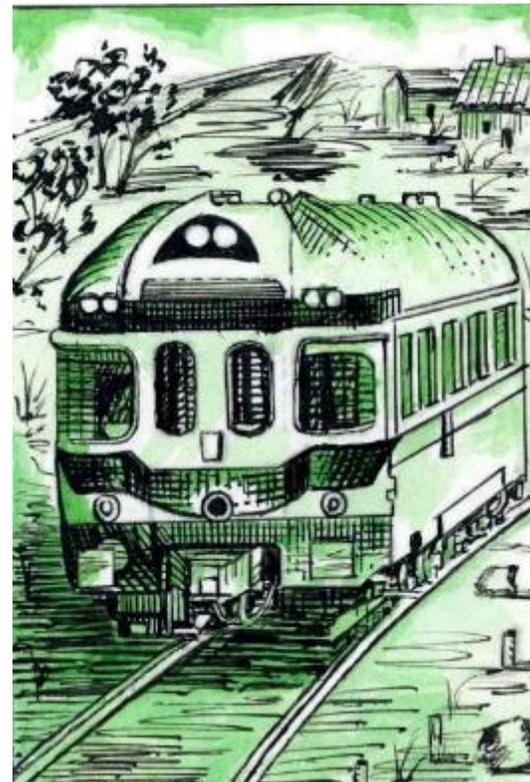


Locomotora

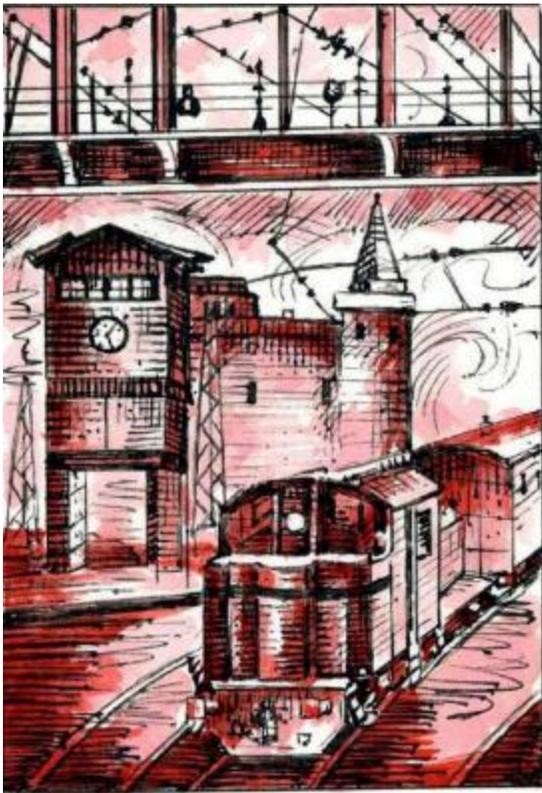
Boceto para Lotería Nacional, 1979. MCM



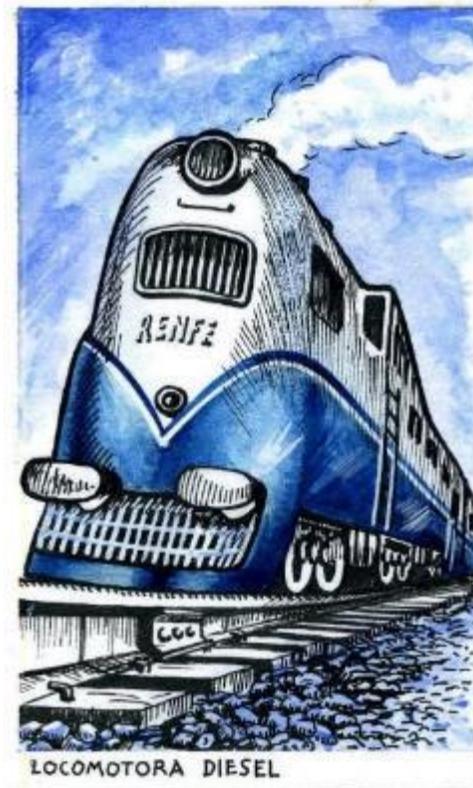
Locomotora eléctrica
Boceto para Lotería Nacional, 1979. MCM



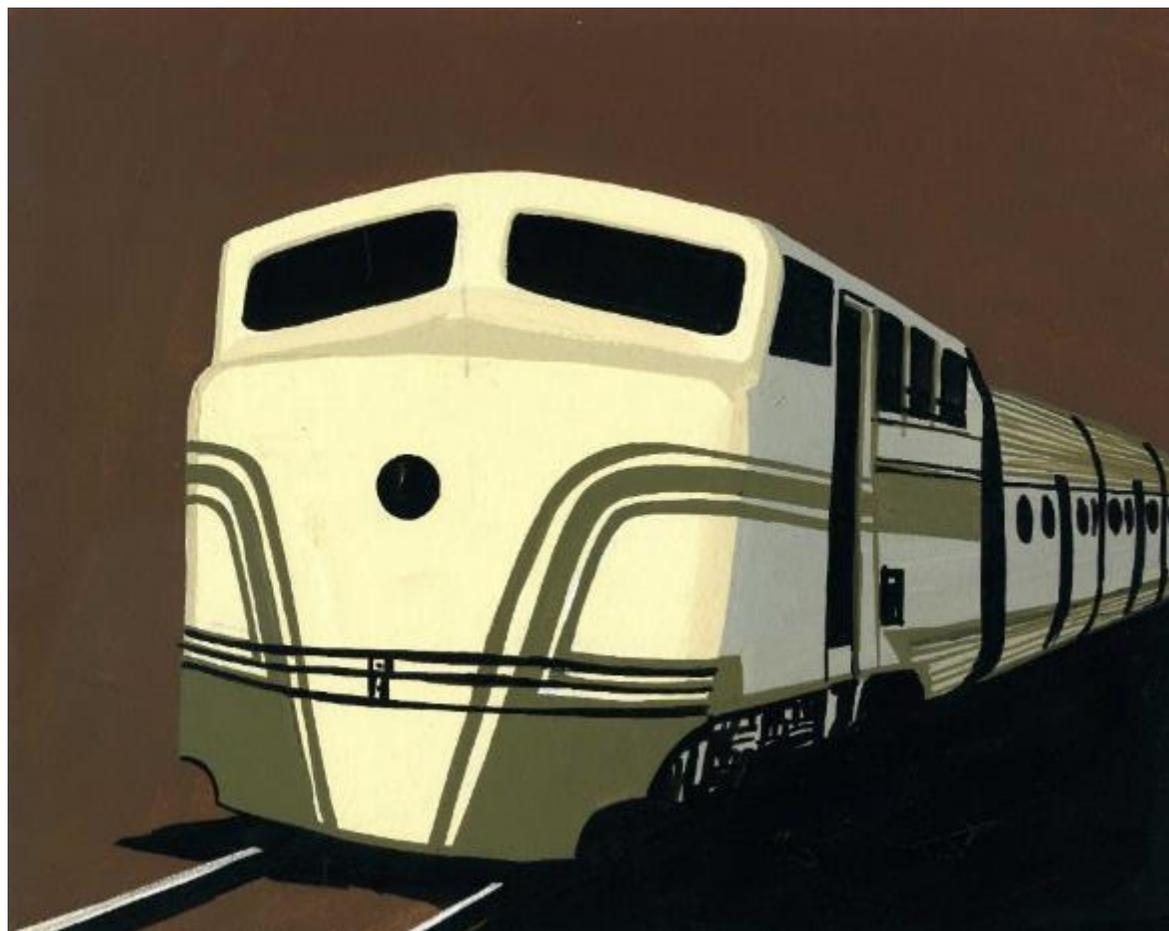
Locomotora eléctrica
Boceto para Lotería Nacional, 1979. MCM



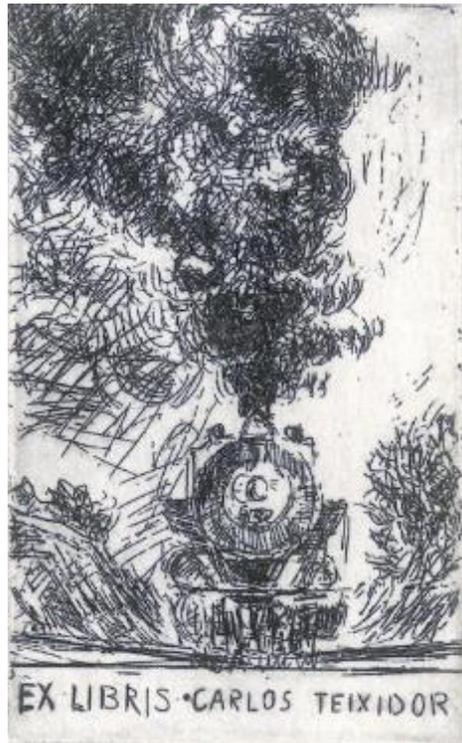
Locomotora diesel
Boceto para Lotería Nacional, 1979. MCM



Locomotora diesel
Boceto para Lotería Nacional, 1979. MCM



Tren Talgo, 1961
Boceto para sello. MCM



Exlibris
Ximena Medina Sancho, 2016
Grabado al aguafuerte, 5 x 8 cm. Carlos Teixidor

Artistas en la exposición

A

Aguirre, José Luis - Jaelius

Centro de negocios Méndez Álvaro (1992)

Andrade, Angel

El paso del puerto. Un tren detenido por la nieve. Siglo XIX.

Antúnez Caracena, José Salvador

Atocha

Arenas, Jorge

Medalla conmemorativa. Miguel Biada Buñol, promotor primer ferrocarril español de España. Barcelona – Mataró. 1974

Arnau i Mascort, Eusebio

Medalla conmemorativa de la Exposición Universal de Barcelona, 1888.

Arribas, Venancio

Sin título, 2016

Sin título, 2016

Tren blanco, 2016

Audouard y Cía.

Ferrocarril directo de Zaragoza a Barcelona.

Avia, Amalia

Viajero

B

Baixenas, D

Diploma de la Exposición Universal de Barcelona, 1888.

Barba D., F.

Medalla conmemorativa de la Exposición Universal de Barcelona, 1888.

Bellenger – Teral, J.

El conflicto anglo-ruso. Preparativos militares de Inglaterra en la India. 1885.

Bellver, Fernando

Trenes bala a Kyoto, 2014.

Benito Sánchez, Pablo

Estación Nord de Valencia, 2016.

C

Canogar, Diego

Tren en el mundo burbuja, 2012

Capuz y Alonso, Tomás Carlos

El tren express, 1890

Isla de Cuba. Un tren explorador en la línea ferroviaria de la Zaza, 1895

Estación Príncipe Pío, 1882

Madrid. Estación del Ferrocarril Norte de vuelta del verano. 1887

E.U.A. Construcción rápida de una vía de madera en la Florida, 1895

Castells

Medalla conmemorativa de la inauguración del ferrocarril de Canfranc, 1882.

Castillo, Mariano

Los eléctricos da Trindade, Lisboa (2003)

Tranvía con remolque en avenida de América, 1902 (2004)

Ciarán, A.

Los rezagados. Siglo XIX.

Comba, Juan

Madrid. Inauguración de la estación definitiva del ferrocarril de Madrid a Ciudad Real y Badajoz.

Madrid. Fumigación de viajeros en la estación del ferrocarril del Mediodía.

Madrid a San Sebastián.

La litera y el vagón.

El tren real.

El ferrocarril Transcaspiano.

Estación de Príncipe Pío.

Cotsworth, M. B.

Travelling on the Liverpool and Manchester Railway, 1831.

D

De Oro, Alfredo
Estación de Córdoba (Sevilla)

Diaque
Madrid. Estación del Ferrocarril del Norte. De vuelta del verano. Siglo XIX.
Duyaeis, M.
Arrestation d'un train. Les evenements d'Espagne. Siglo XIX.

E

Estevan y Lozano, J.
Medalla conmemorativa de la línea directa Madrid – Ciudad Real, 1879

F

Faci, P.
Medalla conmemorativa. Medio siglo del ferrocarril de Canfranc a Valencia por Zaragoza, 1933

G

García Primatesta, José Manuel
Medalla. España. Metro.

Gaudernarde, A.
Exposición de Viena. Tren sanitario, 1873

Gil Martín, Daniel
Por la rosa de los vientos, 2006.

H

Henderson, C.C. - J. Harris
Fore's coaching incident. The road vs. Rail. 1845.

Hermenegildo, Estevan
El tren expres, s. XIX

Hisoshige III, Utagawa
Tren de vapor en Yokohama, 1873.
Vista de una locomotora de vapor a lo largo de la costa de Yokohama, 1874

J

Jaelius, José Luis Aguirre

Centro de negocios Méndez Álvaro (1992)

Jesús, Fernando

Medalla. Conmemoración contrato con Brasil, 1978.

Medalla. Construcción de vagones españoles para Alemania, 1979.

Jiménez, Luis

París. Estado actual de los trabajos de la torre Eiffel. Siglo XIX.

Jubany G. y Lorenzale, D.

Medalla conmemorativa de la inauguración del ferrocarril de Barcelona a Mataró, 1848.

K

Kunichika, Toyohara

Cinco actores de teatro y una locomotora de vapor, 1871.

Kuniteru II

Locomotora de vapor en Takanawa, 1872.

Tren de vapor circulando por la bahía de Yokohama, 1870.

L

Laurent, Jean

La estación de Atocha en Construcción
La estación Príncipe Pío.

Legarry

Mr. W. H. James. Patented Steam Carriage, 1828.

López, Antonio

Día, 2009
Noche, 2009

López Hernández, Julio

Metro Tetuán Vallecas I, 1970
Metro Tetuán Vallecas II, 1970
Medalla conmemorativa del Sesquicentenario del Ferrocarril en España, 1998

Lorenzale, D. y Jubany G.

Medalla conmemorativa de la inauguración del ferrocarril de Barcelona a Mataró, 1848.

M

Manchez – Marín Sánchez, Agustín
La historia del cine a través del tren, 2016

Martínez, Emilio
El viaducto sobre el río Ulla (2016)

Masi
Inauguración del túnel de Mont Denis, 1871

Matsuda, Yokoha
Silvercup skyline, 2010.

Medina Sancho, Ximena
Exlibris, 2016

Méndez Bringa, Narciso
Madrid. Salida de un tren de la estación del Norte, con expedicionarios para los Sitios Reales. Siglo XIX.

Mershimer, Frederick
Manhattan Bound, 2006.

Michelet, Firmin
Medalla conmemorativa de la línea transpirenaica Bedous-Canfran, 1928

Mugica, G.
Alicante. Llegada de SSMM a la estación improvisada en el muelle, 1861

N

Nieminen, Lotta
Cityscapes, Budapest (Hungría) I, 2012
Cityscapes, Budapest (Hungría) II, 2012

Nunes – Vais, A.
Otro beso. Siglo XIX

P

Palacio, José Miguel
Papiroflexia del tren, 1999.

Pantell, Richard
Serenade at dawn, 1995.

Pla Rubio, Alberto
A la Guerra. Premiado con la Primera Medalla. Madrid. Exposición Nacional de Bellas Artes de 1895.

Perea, Daniel
Hacia la playa. Siglo XIX.

Petrulis, Alan
96th Street Transfer. New York Subway, 2009.

Prieto, Manuel

Medalla de los Ferrocarriles de Ecuador, 1969-1970.

Medalla conmemorativa de la entrega de locomotoras diésel-eléctricas, 1969.

Medalla conmemorativa de Inauguración del enlace ferroviario Atocha-Chamartín, 1967.

R

Rico y Ortega, Bernardo

Madrid. Inauguración de la estación definitiva del Ferrocarril de Madrid a Ciudad Real y Badajoz. Siglo XIX.

La estación de Atocha en construcción, c. 1891

Lisboa. La estación de Santa Apolonia, c. 1873

Ferrocarril de Zaragoza a Cariñena, 1887

Estación de Barranquilla, S. XIX

Ferrocarril de Veracruz a México, 1888

Madrid. Salida de un tren de la Estación del Norte, s. XIX

La locomoción en los EEUU de América del Norte. Un tren sin raíles en las montañas pedregosas, 1894

Ávila. Tren de viajeros detenido por la nieve en el Puerto de Guadarrama, 1873

S

Sánchez Luengo, Marta

Al otro lado, 2015

En lo alto, 2015

¿A dónde voy?, 2015

En espera, 2013

Sasek, Miroslav

Picadilly Circus Underground Station, 1959.

The London Underground, 1959

Sellan y González, Gregorio

Medalla conmemorativa de la inauguración del ferrocarril de Salamanca, 1877.

Shigekiyo, Utagawa

Vista de los trenes con trayecto de Ueno (Tokio) a Kumagaya, 1885.

Schell, Frederick B.

Locomotives built at Vickburg by the soldiers under the supertendence of Col. Coolbaugh.

Simmons, William Henry

Solomon, Abraham

The return. First class.

The departure. Second class.

Spitzer, Emanuel

Telegraf. El aviso de un descarrilamiento. Siglo XIX.

Sughi, Alberto

De viaje, 1990

T

Till, Tobias

Eurostar, 2012

Vauxhall Station, 2012

Torres y Bazterica

V

Vela, Eugenio

La litera y el vagón, 1881

El tren Real, s. XIX

El Ferrocarril Transcaspiano, 1887

N.Y. Nueva Línea del ferrocarril elevado en la 3rd. Avenue, 1879

Aplicaciones de la electricidad a la locomotora, 1879

Las cataratas del Niágara, s. XIX

Y

Yoshitoshi
Ferrocarril de Takanawa, 1871

Yoshitora, Utagawa
Locomotora en Tokio, 1879

Índice

7

Presentación

Rafael Feria y Pérez
César López Sánchez
Isabel Encinas

15

El ferrocarril y sus inicios

17

Ferrocarril y progreso
Miguel Muñoz Rubio

47

La historia postal,
la filatelia española y el ferrocarril
Fernando Aranz del Río

105

Vehículos ferroviarios y obras de ingeniería

107

Ingeniería y Arquitectura ferroviaria
Julio Fuentes Losa

121

El ferrocarril desde otra perspectiva
Iñaki Barrón de Angoit

125

Larga vida al AVE
Antonio López Romero

131

Maquetas de vehículos
e infraestructura ferroviaria

145

Sellos extranjeros

155

Billetes extranjeros

163

¡Viajeros al tren!

165

De mis viajes,...

Jacinto Benavente

167

A través del cristal

Antonio Lucas

171

Viajeros al tren...

Gonzalo Garcival

181

Viajar

Marta S. Luengo

185

Escenas curiosas del ferrocarril

195

Los Ukiyo-e del tren

Jordi Font-Agustí

203

Décimos de Lotería Nacional

209

Otras Visiones

211

El tren y el cine: una perfecta alianza

Eduardo Torres-Dulce Lifante

213

El Ferrocarril y las Bellas Artes

José Miguel Palacios

215

El arte y el ferrocarril

Inés Tortosa Céspedes

229

Bocetos, dibujos y otros grabados

243

Artistas en la exposición



Real Casa de la Moneda
Fábrica Nacional
de Moneda y Timbre



MUSEO
CASA DE LA MONEDA



FUNDACIÓN DE LOS
FERROCARRILES
ESPAÑOLES