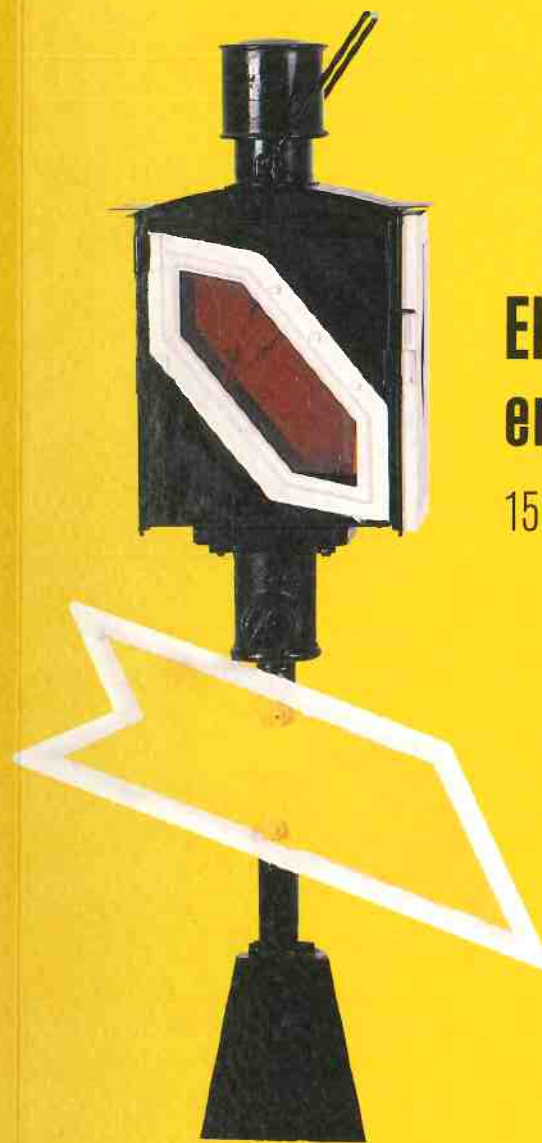




MUSEO DE LA CIUDAD
AYUNTAMIENTO DE MURCIA



MC-2-2110



El Museo del Ferrocarril en el Museo de la Ciudad

150 años de la línea Murcia / Cartagena

AYUNTAMIENTO DE MURCIA

Alcalde-Presidente

Miguel Ángel Cámara Botía

Concejal Delegado de Cultura

Rafael Gómez Carrasco

EXPOSICIÓN

Director

Manuel Fernández-Delgado Cerdá

Coordinadora Jefe

Consuelo Oñate Marín

Conservadora-docente

Clara M^a Alarcón Ruiz

Ayudante de conservación

Carmen Clemente Martínez

Asistencia técnica

Santiago Azorín Abellán

Ana Pilar Sánchez Sánchez

Mirían Iniesta Ibáñez

Tomás García Martínez

Montaje

Expomed

Oficios

Antonio Hernández Redondo

José Martínez Molera

CATÁLOGO

Edita

Ayuntamiento de Murcia

Concejalía de Cultura

Dirección técnica

Servicio de Comunicación

Fotografía

Javier Salinas

Diseño

Darana

Impresión

A. G. Novograf

ISBN: 978-84-15369-30-1

Depósito Legal: MU 166-2013

Agradecimientos

Antonio Andreu

Ramón Ruiz

Antonio Hernández Redondo

Museo del Ferrocarril de la Asociación

Murciana de Amigos del Ferrocarril



El Museo del Ferrocarril en el Museo de la Ciudad

150 años de la línea Murcia / Cartagena

MC-2668
MC-2-2-110



El día 1 de febrero se cumplió el 150 aniversario del primer viaje comercial de tren por la línea de ferrocarril Murcia-Cartagena, línea que había sido oficialmente inaugurada, aunque con algunos tramos de vía provisionales, poco más de tres meses antes –el 24 de octubre de 1862– por la reina Isabel II, que llegó a Murcia en un vagón construido para el evento, procedente de Cartagena, ciudad en la que desembarcó tras una visita real a tierras andaluzas.

Las motivaciones, avatares de la construcción, beneficios sociales y económicos, así como su entronque con otras líneas y evolución hasta nuestros días están muy bien descritos en el trabajo que se publica en este catálogo y cuya elaboración ha sido coordinada por la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Murcia. Por mi parte, quiero destacar la importancia del ferrocarril como uno de los principales elementos que definen el conjunto de la ciudad. Tal es así que casi todos sus habitantes conocen la estación de ferrocarril, como conocen la casa consistorial, la catedral, el mercado u otros edificios que forman parte indispensable de su vida cotidiana.

Desde finales del siglo XIX, en ningún lugar del mundo se concibe una ciudad, ya sea gran metrópoli o de mediana importancia, sin comunicaciones ferroviarias. Junto con la evolución tecnológica del tren como máquina de automoción, todos los elementos que acompañan a la red ferroviaria han recorrido el mismo camino que la evolución urbana y arquitectónica de la ciudad, siendo las propias vías del tren un componente insoslayable y de primordial importancia a la hora de planear cualquier desarrollo urbano. Igualmente, la mayoría de los edificios de las estaciones en ciudades forman parte de su patrimonio arquitectónico monumental.

Por todo ello el Ayuntamiento de Murcia se suma a la conmemoración de este aniversario realizando en el Museo de la Ciudad una exposición con piezas, cedidas por el Museo del Ferrocarril de Murcia, que representan un interesante recorrido por la historia de los caminos de hierro de la Región. Esta exposición es posible gracias a la colaboración de la Asociación de Amigos del Ferrocarril a cuya dirección quiero agradecer su trabajo e interés por conservar viva la memoria de nuestra ciudad.

Miguel Ángel Cámara Botía
Alcalde de Murcia

El Ferrocarril en la Región de Murcia



El ferrocarril de Cartagena a Murcia inició su servicio comercial el 1 de febrero de 1863. Este primer tramo de línea pertenece a la concesión administrativa que tenía el título de "Camino de Hierro de Albacete a Cartagena". El 8 de noviembre de 1859 el Ministerio de Fomento adjudicó la concesión a la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA). El trazado, que pasaba por Pozo-Cañada, Tobarra, Hellín, Cieza y Murcia, terminaba en Cartagena, resultando decisiva la intervención del Marqués de Corvera, entonces ministro de Fomento.

Algunas de las razones que influyeron en los directivos de la Compañía MZA fueron, en primer lugar, atender a un área geográfica en la que había comarcas muy pobladas con importantes actividades agrícolas, industriales y mineras. La instalación del ferrocarril suponía multiplicar la velocidad del transporte por cinco y reducir las distancias. Implicaba la mejora de los servicios públicos: la distribución del correo, la prensa, el telégrafo y el comienzo del turismo. La necesidad de mejorar las relaciones con el norte de África era otra de las razones. Mejorar la dotación del puerto de Cartagena, como punto de salida de buques hacia Filipinas y del tráfico de mercancías hacia Asia y África, era motivación importante ya que con seis horas de navegación llegaban los envíos de Cartagena a Orán. Desde 1858 funcionaba el ferrocarril de Alicante a Madrid. Por último, la riqueza mineral de los yacimientos de Sierra Morena precisaba de una línea ferroviaria con pocos obstáculos y un puerto con instalaciones adecuadas para el embarque.

La línea fue dividida en varios tramos que se fueron terminando y poniendo en servicio sucesivamente. Hasta 1865 no se completó el recorrido y a partir del 27 de abril de ese año ya se pudo hacer todo el viaje en tren hasta Madrid. Pero volviendo a la construcción del tramo Cartagena-Murcia, se sabe que, tras ciertas demoras, en marzo de 1861, en las inmediaciones de la ciudad portuaria más de setecientos hombres estaban trabajando en la explanación del trazado. En julio de 1862 la construcción estaba ya adelantada y había comenzado el montaje de la vía. Entonces el Gobierno comunicó a la compañía que la Reina Isabel II iba a realizar un periplo por Andalucía y Murcia, en octubre, y que se quería aprovechar su visita para realizar el viaje inaugural de la línea. Era imposible tener toda la instalación terminada para esas fechas pues, en los desmontes del Puerto de San Pedro, las obras habían encontrado grandes dificultades que retrasaban el plan de trabajo. La compañía tuvo que montar la vía a toda prisa, incluso improvisando desviaciones en varios tramos por medio de puentes de madera, lo que obligó al tren real a mantener una baja velocidad y realizar constantes maniobras.

El séquito real llegó a Cartagena en barco y el 24 de octubre de 1862 salió en tren hacia Murcia. Además de su familia, acompañaban a la reina el presidente del Gobierno Leopoldo O'Donnell, los ministros de Marina y Fomento y miembros del de la compañía MZA. El cronista oficial Fernando Cos-Gayón nos ha dejado noticia sobre el desarrollo del viaje. Los edificios de las estaciones no estaban construidos, de manera que tanto

en Cartagena como en Murcia se montaron dos tiendas adornadas. El coche real fue construido, decorado e instalado en diez días. Durante el viaje se escucharon comentarios sobre el desolado paisaje de la sierra, que les causaba la impresión de estar cruzando un desierto con restos de volcanes. Pero esa impresión sufrió un cambio radical cuando empezó a verse a lo lejos la huerta de Murcia. El "diario de viaje", recogido por Fernando Cos-Gayón, cuenta que la reina se entusiasmó con la vista de los jardines de naranjos y la perspectiva de alegría y riqueza que les ofrecía el valle de Murcia. El recorrido lo realizó en poco más de dos horas. Cabe recordar que, al poco tiempo de finalizado el viaje, una tormenta dañó muchos puntos del trazado y derribó varios de los puentes provisionales.

Desde su inicio, el ferrocarril Murcia-Cartagena fue un buen negocio, pues en su primer año dio un beneficio de 271.140'25 reales, aunque pasaría mucho tiempo hasta que la línea completara sus instalaciones. El edificio de viajeros de Murcia se inauguró en 1865 y el definitivo de Cartagena fue abierto en 1907.

La línea de ferrocarril de Murcia a Alicante

Solo una pequeña parte de esta línea transcurre por tierras murcianas, desde la estación del Carmen de Murcia hasta el límite de la provincia de Alicante, no hay más de treinta kilómetros. Las gestiones para la construcción de esta línea comenzaron en 1867, cuando el marqués de Verdiez obtuvo una primera concesión administrativa. El proyecto incluía una vía única directa entre las

dos ciudades, que en Murcia acabaría en una estación propia que se construiría junto a la Puerta de Castilla. Con el fin de reducir la inversión a realizar, la compañía buscó un acuerdo con la Compañía de MZA. En el convenio se estipulaba que la línea acabaría en Alquerías empalmando allí con el ferrocarril Murcia-Cartagena. Los trenes de viajeros podrían utilizar la vía de MZA y llegar a la estación del Carmen, los convoyes de mercancías tendrían que dejar la locomotora en la estación de Zeneta, límite entre las dos Compañías, y el recorrido hasta la estación de Murcia tendrían que hacerlo enganchados a locomotoras de la MZA.

En mayo de 1884 se inauguró la línea con una gran fiesta en Orihuela, a la que asistió Antonio Cánovas del Castillo, presidente por entonces de la Compañía de Andaluces. En noviembre de 1884 fuertes tormentas causaron grandes daños en el ferrocarril: el puente sobre el Reguerón quedó destrozado y se tuvo que reconstruir la acequia de Zeneta que suministraba agua al ferrocarril. Esta línea se ha caracterizado por mantener un tráfico débil, basado en el transporte de productos agrícolas. En 1908 se estableció un servicio expreso que, partiendo de París, recorría la ruta de Valencia, Alicante, Murcia y Cartagena para continuar por vía marítima hasta el puerto de Orán. La acogida entre el público fue escasa y en breve fue suprimido el servicio. A partir de 1924 se produjo un aumento de la producción agrícola de la zona lo que supuso el aumento del tráfico de mercancías. Con ocasión de la Exposición Iberoamericana de Sevilla en 1929 entró en servicio el



tren de viajeros más emblemático de esta línea, el expreso Alicante-Murcia-Granada. Hasta los años ochenta el trayecto entre la capital y la bifurcación de Alquerías tenía vía única. En 2008 se puso en servicio un nuevo trazado de vía doble, compartido con los trenes que van a Cartagena, hasta la bifurcación. La consecuencia fue la desaparición del trazado antiguo y las estaciones de su recorrido, incluyendo las de Los Ramos-Alquerías, Beniaján y el apeadero de Torreagüera.

Las líneas de ferrocarril minero en la Región de Murcia

Los ferrocarriles mineros representan en la región un ejemplo de patrimonio industrial de primer orden. Existieron varias líneas hoy desaparecidas, aquí solo citaremos las más importantes. De estos trenes quedan restos de gran valor histórico, antropológico y arqueológico.

Línea de Cartagena a La Unión y Los Nietos

La importancia de la actividad minera en las sierras de la costa, en la segunda mitad del siglo XIX, exigía la construcción de una vía férrea entre Cartagena y Las Herrerías, nombre antiguo de La Unión. La sociedad británica The Carthagenia & Herrerías Steam Tramway Co Ltd. inauguró el servicio en octubre de 1874.

En 1897 la empresa belga Compagnie du Chemin de Fer de la Sierra de Carthagène prolongó la línea hasta la importante zona minera de Los Blancos. Con todo esto se llegó a un recorrido total de unos 18 kilómetros. Entre 1892 y 1900, la compañía inglesa llegó a tener, en una línea de tan

reducida longitud, 26 locomotoras de vapor, 22 coches de viajeros y 368 vagones de transporte de mineral y mercancías. Las locomotoras llevaban unas placas que las bautizaban con nombres de las estaciones de la línea: Cartagena, La Unión, Descargador... Y también con nombres mitológicos: Apolo, Vulcano o Júpiter. El 1 de enero de 2013 FEVE ha sido integrada en RENFE y ADIF.

Línea de Mazarrón al Puerto de Mazarrón

Esta pequeña línea minera de unos ocho kilómetros se inauguró en julio de 1886. Fue construida en ancho métrico por la empresa francesa Compagnie d'Águilas para transportar minerales y viajeros entre las tres estaciones que tuvo: Cerro de las Minas, Mazarrón y Puerto de Mazarrón. En 1935 se clausuró el servicio de trenes.

Línea del Valle de Morata

Este ferrocarril de quince kilómetros de longitud atravesaba las pedanías costeras entre Lorca y Mazarrón. Terminaba en el muelle de carga de la playa de Parazuelos. Fue construido con ancho métrico, en 1889, por una compañía franco-inglesa para atender al transporte de materiales procedentes de la minería de hierro. Se cerró en 1928.

Línea de Alcantarilla a Lorca

En 1876 el Estado otorga a D. Pedro Gómez Rubio una concesión para construir un ferrocarril de Murcia a Águilas pasando por Lorca, aunque posteriormente la concesión fue trasladada a la Sociedad Crédito General de Ferrocarriles, que inicia las obras en abril de 1884. El tramo entre Alcantarilla



y Lorca fue inaugurado el 28 de marzo de 1885. En Alcantarilla se realizaría el empalme con la línea Chinchilla-Cartagena de MZA, y Lorca quedaría como fin provisional de la línea, aunque, debido a las dificultades económicas de la Sociedad de Crédito General de Ferrocarriles, se pidió, por parte de esta, poder dejar sin construir el tramo a Águilas y también el tramo de Alcantarilla a Murcia. El Estado finalmente aceptó al entender que no habría perjuicio para la población, ya que en los tramos finalmente suprimidos darían servicio MZA y la compañía de Lorca a Baza y a Águilas. Este ferrocarril terminaría llamándose Alcantarilla a Lorca (AL).

El 15 de marzo de 1907 se inaugura el tramo Baza-Gor de la línea Baza-Guadix, lo que permite que se pueda realizar viaje de Murcia a Granada o Almería a través de las diferentes concesiones. El tren más importante de la época fue el expreso Alicante-Granada, puesto en servicio en 1929.

Durante la Guerra Civil, las líneas de las compañías privadas fueron incautadas por comités obreros y el Gobierno republicano organizó el Comité Nacional de Ferrocarriles, integrando el conjunto de líneas incautadas en la Red Nacional de Ferrocarriles. Al terminar la guerra, las empresas volvieron a sus propietarios hasta que en 1941 la recién nacida RENFE se haría cargo de la línea, en virtud de la Ley de Ordenación Ferroviaria y de los Transportes por Carretera de 1941.

Línea de ferrocarril Lorca-Baza-Águilas

La sociedad The Great Southern of Spain Railway Co Ltd se creó en Londres en 1885, para desarrollar un ferrocarril que uniese Murcia con

Granada. La línea, quedó dividida en varias concesiones, de las que esta compañía solo obtuvo el tramo de Lorca a Baza, a la que se añadiría el ramal de Almendricos a Águilas. Este último tramo quedó abierto en abril de 1890, mientras que la sección entre Almendricos y Lorca lo hizo el 20 de junio de ese año, evidenciando que el interés de la compañía, conocida como LBA, era el transporte de mineral y no la conexión con Granada. En diciembre de 1894 se abrieron al servicio las estaciones de Hijate, Caniles y Baza, en tanto que el resto del recorrido se transfirió a la compañía The Granada Railway Co Ltd. El establecimiento de esta línea supuso eliminar los rodeos, por Alcázar de San Juan, para unir Andalucía con Levante. En 1900 la The Great Southern of Spain Railway Co Ltd. solicitó la construcción de un ramal desde la estación de Águilas al embarcadero de la playa del Hornillo, construido por la sociedad The Hornillo Co Ltd. que se inauguró en 1903. En 1985 RENFE cerró el tramo Almendricos-Baza-Guadix.

El ferrocarril de la línea Jumilla a Cieza

Esta línea fue una iniciativa del director del ferrocarril Villena-Alcoy-Yecla (VAY), que en 1914 fundó la Compañía de los Ferrocarriles Secundarios del Sud de España. El objeto social era "la construcción y explotación por la misma o arrendándola de ferrocarriles secundarios con garantía del Estado; y de modo especial la construcción hasta terminarlo del ferrocarril Jumilla a Cieza". Esta sociedad poseía la línea de ancho métrico de Villena a Yecla, inaugurada en 1887, y la había

prolongado en 1905 hasta Jumilla. Así se podría ir en tren de vía estrecha desde Cieza hasta Yecla y continuar por tierras alicantinas, para alcanzar la provincia de Valencia.

Las obras se iniciaron antes de que la compañía obtuviera la autorización pertinente, debido a la petición de los ayuntamientos de Jumilla, Yecla y Villena ante la falta de trabajo en la comarca.

La primera sección entró en funcionamiento en 1921 y hasta septiembre de 1925 no se abrió el resto del recorrido. Fue una de las últimas líneas férreas españolas construidas en ancho métrico.

Las instalaciones de este ferrocarril eran muy sencillas. En Cieza se instaló una estación terminal, muy próxima a la de MZA. Allí se estableció el enlace con la línea de Chinchilla a Cartagena. Con el fin de reducir la inversión se llegó al extremo de aprovechar el edificio destinado a paso a nivel como pabellón de viajeros. Carecían realmente de andén, imitándose la mayoría de las veces a un amontonamiento de tierra junto a la vía. Como la línea era de vía única los cruces de trenes se efectuaban en La Corredera y El Chato, únicos puntos habilitados para ello.

El Estatuto Ferroviario de 1924 y el Plan Guadalquivir de 1926 pretendían establecer una nueva línea que enlazara Levante con Andalucía. Para ello se contemplaba un nuevo ferrocarril de vía ancha que arrancando de La Encina llegara a Baza. Esto exigía reformar toda la línea de Yecla a Cieza, cambiando la vía métrica por la de ancho ibérico. En los años cincuenta se intentó de nuevo ensanchar la vía entre Villena y Cieza, no se logró ningún resultado.

Al igual que la empresa exploradora VAY, El Sud se incorporó a FEVE en 1969, que ordenó el cierre de la línea, poniendo fin a un servicio que había durado 44 años.

La Compañía de Ferrocarriles Secundarios del Sud de España llegó a tener un alcance interregional. Esta red ferroviaria, de 400 kilómetros de vía métrica, enlazaba Cieza con la línea Madrid-Chinchilla-Murcia-Cartagena (MZA), en Villena con la de Chinchilla-La Encina-Alicante (MZA), en la estación de Agrés con la línea Xàtiva-Alcoy (Norte) y en Muro con el ferrocarril Alcoy-Puerto de Gandía (AG). En la actualidad, de toda esta red interregional solo continúa en servicio la Alicante-Denia, perteneciente a Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana.

Línea de ferrocarril de Murcia a Caravaca

La unión de Caravaca con Murcia, a través de una línea de vía única de 79 km fue impulsada en 1919 por el Ministro de Fomento, el murciano Juan de la Cierva Peñafiel, incluyéndola en el Plan de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos del Estado. La Dirección General de Obras Públicas, en 1920, quiso adjudicar la obra, pero el concurso público quedó desierto. Pese a ello, se colocó la primera piedra en 1921, con el inicio de la construcción de los 27 km entre Alguazas y Mula.

El Estado se hizo cargo de las obras que finalizaron en 1931, aunque habría que esperar a 1933 para su inauguración oficial. La gestión de la línea fue confiada a MZA, que la explotó hasta 1941. En 1968 la línea se puso en "exploración econó-

mica" con el fin de reducir costes, lo que supuso una drástica reducción de personal, convirtiendo algunas estaciones en apeaderos. El principio del fin de la línea tuvo lugar en el Consejo de Ministros del 26 de junio de 1970, que decidió su cierre. La fecha decidida fue el 15 de enero de 1971, manteniéndose el trazado entre Alguazas y Murcia-Zaraiche con servicio exclusivo para mercancías, cerrándose el resto del trazado. El desmantelamiento empezó en noviembre en Caravaca y terminó en Alguazas el 8 de junio de 1972. En octubre de 1978 se acomete un nuevo levantamiento de vía, esta vez entre la Estación de Zaraiche y el punto kilométrico 3,300. Finalmente se deja de prestar servicio en el ramal industrial a mediados de los años noventa. En 2010, se levantó el tramo de vía que quedaba y se acondicionó el trazado en su totalidad como vía verde (Vía Verde del Noroeste), aunque ya funcionaba como tal una parte del recorrido desde 1998.

Línea de Torre Pacheco a Santiago de la Ribera

La ubicación en Santiago de la Ribera de una base aeronaval, y en Los Alcázares de una base aérea, llevó al Gobierno de la II República a establecer un ramal que partía de Torre Pacheco hasta Los Alcázares y Santiago de la Ribera y desde ambas localidades a sus respectivas bases militares. La obra se inició en 1936 y quedó terminada en febrero de 1937 con la colocación de los últimos carriles, procedentes de desechos de los almacenes de MZA en Alicante.

Al término de la Guerra Civil, MZA elaboró un informe sobre este ramal, dotando a la estación

de Torre Pacheco (en ese momento Pacheco-Alcázares) de un muelle para mercancías. En 1943 RENFE hizo mejora en la línea y se construyeron los nuevos edificios de los Alcázares y Santiago de la Ribera. Todos estos servicios se suspendieron al tráfico en 1970.

Ramal ferroviario de Escombreras

Ante el proyecto de la refinería de Escombreras, que data de 1940, se estudió el acceso a la misma mediante ferrocarril a través de una derivación de la Línea Chinchilla-Cartagena. La construcción del Ramal de Escombreras se inició por parte de RENFE en 1955, tendiéndose las vías entre 1956 y 1957, quedando el ramal bajo la responsabilidad del puesto de la estación de Escombreras, siendo el tráfico de productos derivados del petróleo, aceites, gas butano y chatarra de desguaces los más habituales de la línea.

Las líneas de tranvía de Murcia

El tranvía es una modalidad del ferrocarril que se adapta a las necesidades del transporte en ciudad. En el siglo XIX, una de las condiciones para que una población alcanzara la categoría de ciudad moderna era la de estar dotada de una red tranviaria. Tras varios intentos de implantación del servicio, en agosto de 1895 el empresario Luis Ibáñez y Carreras logró la concesión para una red de tranvías que comprendía una línea desde Murcia a Alcantarilla, otra hasta Espinardo y una tercera de circunvalación de la capital. Los tranvías se moverían arrastrados por caballerías. Poco después se fundó la Sociedad Anónima de los Tran-





vías de Murcia. Entre los treinta y tres accionistas fundadores encontramos a varias familias murcianas, como: Peña Vaquero, Girada Guirao, Ruiz Hidalgo, Ruiz Funes, Precioso Roche y Sánchez de Palencia. Se adquirieron ocho tranvías a Lladro y Compañía, de ellos cuatro eran de un piso y el resto con "imperial". El 2 de septiembre de 1896 se inauguró la línea desde el Plano de San Francisco a Alcantarilla. Esta fecha puede considerarse como la del inicio del tranvía en la ciudad de Murcia. La línea tenía un recorrido de 8.500 metros de vía de ancho métrico. En diciembre de ese mismo año se puso en servicio una prolongación que atravesaba el centro de Alcantarilla para terminar frente a la estación del ferrocarril, lo que permitía establecer servicios tranviarios que enlazaban con la línea de Andalucía.

En 1898 la compañía de Murcia transfirió la red a la sociedad francesa Durand y Fayé, que a su vez la vendió a la franco-belga Tramways de Grenade et Murcie. Entonces se construyeron las cocheras definitivas para los tranvías, situadas en la calle Cartagena. Antes de la electrificación de las líneas se hicieron circular, durante unos meses de 1902, unos interesantes tranvías automotores que se movían gracias a una pequeña caldera de vapor y que eran conocidos por el nombre del ingeniero francés que los había patentado: Purrey. La compañía proyectó una prolongación de la vía desde Espinardo hasta el cementerio de Nuestro Padre Jesús. En 1905 se constituía en Bruselas la Société Anonyme Belge des Tramways Électriques de Murcie. El objeto de la sociedad era adquirir la concesión a Tramways de Murcie et Grenade y

proceder a su electrificación. Como director de la empresa con residencia en Murcia fue designado el ingeniero suizo Emilio Littel y Barret. En octubre de 1906 se inauguraron los tranvías eléctricos en la línea de Alcantarilla y al año siguiente en la de Espinardo. El 5 de julio de 1907 comenzó el servicio de tranvía eléctrico, que arrancando junto a la Catedral se dirigía por la carretera de Cartagena hasta El Palmar. El parque de los tranvías eléctricos de Murcia estaba formado por catorce motrices cerradas, ocho abiertas, que eran conocidas popularmente con el apelativo de jardineras, y dieciséis remolques. Desde su inicio y hasta los años veinte los resultados económicos de los tranvías de Murcia no fueron altos. Además el creciente auge del automovilismo suponía un competidor para el negocio tranviario. En abril de 1923 se constituía en Bruselas una empresa mixta, la sociedad Hispano-Belge de Tramways et Électricité con la intención de hacerse cargo de los tranvías de Murcia y de los de Alicante. La compañía acabó transfiriendo las dos redes a una empresa con sede en Bilbao, Tranvías y Electricidad S. A. El nuevo propietario realizó estudios para la modernización del material y la recuperación del negocio. Tras infructuosos resultados, se decidió el cierre de la red en el mes de abril de 1929.

Los tranvías de Cartagena

El 3 de diciembre de 1888 se constituía la Sociedad Anónima de los Tranvías de Cartagena. La empresa fue cambiando de composición al ir pasando las participaciones de unos socios a otros,



pero siempre entre inversores de la comarca. En febrero de 1892 el Ayuntamiento otorgó a la sociedad la concesión para una línea hasta el barrio de Santa Lucía, que fue inaugurada el 17 de octubre. Tenía un recorrido de 2.853 metros y el peculiar ancho de vía de 1.067 milímetros, adoptado en razón de un futuro empalme con el ferrocarril minero a La Unión. En enero de 1893 se inauguraba la línea que llegaba a los barrios de San Antón y Virgen de Los Dolores. Las dos líneas arrancaban desde las Puertas de Madrid. En el verano de 1894 entró en servicio un ramal de esta línea que llegaba al barrio de Los Molinos, también es conocido como de Isaac Peral y Caballero. Estos primeros tranvías se movían con tracción animal. En 1907 las líneas se electrificaron gracias a la empresa Tramways de Carthagène Société Anonyme Belge. En la etapa de mayor actividad, el parque de vehículos llegó a estar formado por catorce tranvías eléctricos, treinta remolques y un grupo de autobuses.

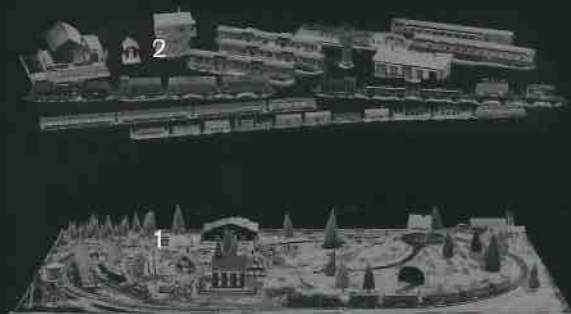
En los años veinte la empresa atravesó una etapa difícil agravada con la aparición de líneas de autobuses. De todas formas se realizaron reformas en la red, de acuerdo con los planes de mejora de la ciudad: se instaló una nueva línea por la calle Real y se trasladó el inicio de las líneas a la plaza de Castellini. En 1927 se abrió una nueva línea a la estación del ferrocarril y el campo de fútbol. Al año siguiente se amplió el servicio hasta la plaza de los Héroes de Cavite, junto al puerto. Durante la Guerra Civil se produce la práctica desaparición del automovilismo, absorbido por las necesidades bélicas y el traslado de gran parte de la

población hacia los barrios extramuros, dejando a los tranvías como único medio de transporte en la ciudad. Finalizada la guerra, la imposibilidad de adquirir recambios para realizar una renovación del servicio y el estallido de la II Guerra Mundial agravaría la situación de la empresa. En 1952 comenzaban a cumplirse los plazos de caducidad de las concesiones de las líneas, haciendo imposible financiar la renovación total de los tranvías o la sustitución por líneas de trolebuses. Ante esta situación, las autoridades decidieron hacerse cargo de los tranvías de Cartagena en 1949, para evitar su inmediata desaparición, aunque no se pudo evitar la progresiva decadencia del servicio. En abril de 1956 se cerró la línea de Santa Lucía, estableciéndose un nuevo trazado para las líneas a San Antón y el barrio de Peral, que evitaba el paso por las congestionadas calles del centro e iniciaba su recorrido junto al mercado de Santa Florentina. Desde 1948 estaba suprimida la línea de tranvías entre San Antón y Los Dolores. El 30 de septiembre de 1959 se cerró la línea al barrio de Peral y en los primeros días de octubre circularon por la Alameda los últimos tranvías de Cartagena.

Ferromodelismo

1 Maqueta en escala HO de corriente continua decorada con un circuito. 175 x 106 cm.

2 Pequeños trenes y complementos para maquetas. 34 piezas entre vagones, casas y máquinas.



Este tipo de modelismo consiste en la recreación de trenes, estaciones, muelles de carga y demás instalaciones relacionadas con el ferrocarril. Las piezas se ubican en escenas urbanas o paisajes contruidos a escala. En Europa se extendió el uso de la escala "Half 0", conocida como H0, que se había creado en el Reino Unido en 1930. En estas maquetas, 3,5 mm equivalen a 30,4 cm. En cambio, la escala N, que presenta la mitad de tamaño en las piezas, es frecuente en Estados Unidos.

La Asociación de Amigos del Ferrocarril de Murcia posee siete maquetas de tren, la mayoría de ellas en escala H0, entre las que destaca la donada por D. Alfonso de Borbón. Custodia una nutrida colección de máquinas de tren y complementos de maquetas en escala N y H0.



Los oficios en el ferrocarril



Tras la aprobación de la Reglamentación Nacional del trabajo de RENFE, en 1944, los oficios quedaron organizados en diez categorías profesionales que a su vez se dividieron en subgrupos, componiendo un complejo organigrama. De los 145 puestos existentes destacan, el Jefe de estación, el Factor de circulación o el Guardagujas, por ser personajes muy cercanos al usuario del servicio.

El oficio de Guardesa siempre estuvo desempeñado por mujeres, que se encargaban de vigilar los pasos a nivel durante el turno de día. Cobraba menos que el Guardabarrera, cargo desempeñado por hombres, que también realizaban su tarea en el turno de noche.

- 1 Selección de gorras de uniformidad de la Colección de AMAF.
25 gorras, 25 cm de diámetro aproximado.
- 2 Gorra de capataz de vías y obras. Proyecto Reglamento para la conservación y vigilancia de la vía, 1947.
- 3 Gorra de Factor. Anagrama antiguo.
- 4 Gorra de Jefe de estación No titular. Anagrama moderno.
- 5 Gorra de Inspector principal de movimiento.



Las comunicaciones: el sistema Morse y el teléfono

1 Teléfono mural a magneto de batería local STANDARD para escalonado entre estaciones.
Madera, baquelita y metal.
54 x 35 x 20 cm.

2 Teléfono mural a magneto negro de baquelita.
Madera y baquelita.
54 x 35 x 12 cm.

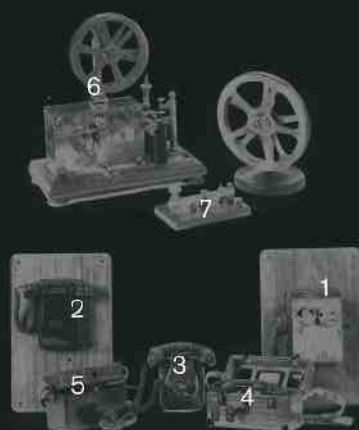
3 Teléfono mural de disco negro de baquelita.
Baquelita.
25 x 25 x 13 cm.

4 Teléfono portátil de campaña tipo STANDARD.
Madera, baquelita y correa de cuero.
Placa metálica con inscripción: 118 Murcia.
28 x 12 x 16 cm.

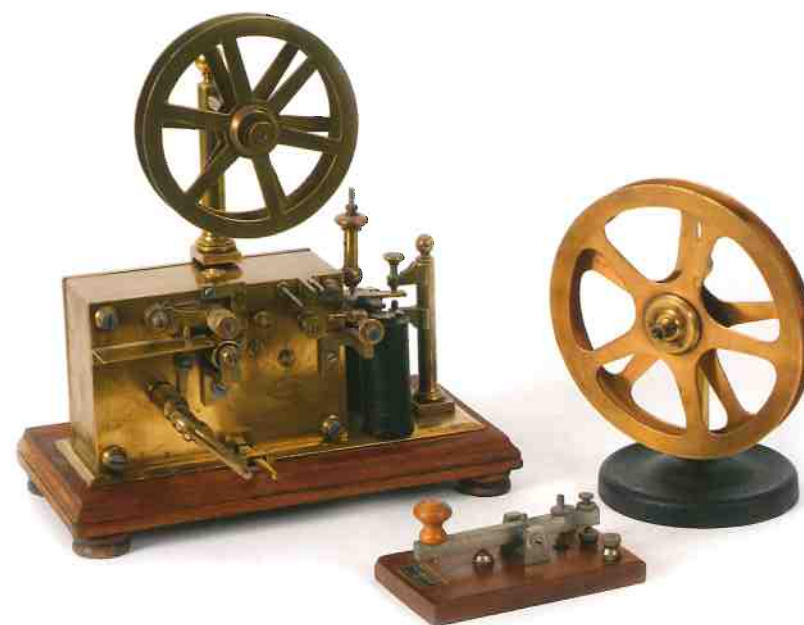
5 Teléfono portátil de campaña tipo STANDARD ELECTRIC LORENZ RENFE 635.
Plástico, metal y baquelita con correa de tela para colgar.
26 x 12 x 13 cm.

6 Receptor Morse. Telégrafo eléctrico, siendo posible transmitir la escritura a distancia. Patentado en 1838 por Samuel Morse.
Peana de madera y maquinaria de latón.
Peana: 16 x 31 cm.
Maquinaria: ancho 22 cm.
Altura: 34 cm.

7 Manipulador de impulsos eléctricos basados en puntos y rayas para transmisor MORSE.
Base: 8 x 15 cm.
Altura: 7 cm.
Soporte y rueda cinta Morse.
Rueda Ø: 19 cm.
Base Ø: 13,5 cm.
Altura: 22 cm.



La aparición de este medio de transporte a principios del siglo XIX y la complejidad que fue adquiriendo la red derivó en la necesidad de transmitir mensajes entre estaciones para coordinar el servicio de las líneas férreas. Para ello, en una primera etapa se utilizó el telégrafo. Más tarde, el teléfono facilitó la intercomunicación de trenes y estaciones. En la actualidad los modernos sistemas de telecomunicaciones son imprescindibles para el funcionamiento correcto de las distintas modalidades de transporte que soporta el ferrocarril en todo el sistema.



Iluminación: estaciones y trenes

1 Disco centro ccla de tren nº 52.
Latón y hierro pintado en negro con
cristal rojo. Triángulo en el centro.
Inscripción: fabricado en Bilbao.
Base: 13 x 21 cm.
Cuerpo Ø: 26,5 cm.
Altura total: 36 cm.
Fondo: 22 cm.

2 Farol de mano de tres fuegos de
carburo de Jefe de estación.
Latón y cristal.
Inscripción: RENFE.
Base Ø: 14 cm.
Altura: 33 cm.
Ancho máximo: 18 cm.

3 Farol de mano de tres fuegos de aceite.
Latón, hierro pintado en negro y cristal.
Inscripción: Julián Vitores G.
P.M. Nº 18266.
Base Ø: 14 cm.
Altura: 34 cm.
Ancho máximo: 19 cm.

4 Farol auxiliar de locomotora de vapor
L.B.A. de tres fuegos de aceite.
Hierro pintado en verde, latón y cobre.
Base Ø: 15 cm.
Altura máxima: 36 cm.
Ancho máximo: 22 cm.

5 Marquesa de pared para alumbrado de
estaciones.
Hierro pintado en verde, cobre y cristal.
En el interior porta un candil de aceite.
Inscripción en farol: P.M. Nº 3 ZONA
BAZA ESTACIÓN / GRANADA.
Altura: 60 cm.
Ancho: 23,5 cm.
Fondo: 27 cm.



En los inicios del ferrocarril, debido a la simplicidad de las instalaciones y a la escasez de tráfico, fue suficiente con que las señales fueran realizadas de forma "gestual" por los empleados, a los que se les denominó policía de ferrocarriles. Más tarde, los banderines de colores rojo y verde, a los que se añadió la señal de precaución en color amarillo, se convirtieron en la herramienta de trabajo del Jefe de estación y del Factor de circulación. Cuando la visibilidad disminuía, o al llegar la noche, el operario tenía que proveerse de un farol (de aceite, de petróleo y, andando el tiempo, eléctrico) para darle las indicaciones al maquinista. A su vez, los trenes emiten señales luminosas tanto en la cabeza del convoy, de color blanco, como en la cola, de color rojo.



Talleres, herramientas y combustible



1 Aceitera con asa.
Hojalata y tapón de corcho.
Base Ø: 18 cm. Alt.: 46 cm.

2 Alcuza con pitorro. Varias capacidades.
Hojalata.

3 Escurridera de lampistería de estación.
Hojalata. 24 x 40 x 6 cm.

4 Embudo para lampistería en estaciones.
Hojalata. Base Ø: 16 cm. Alt.: 19 cm.

5 Escarpia y tirafondos de distintas épocas y procedencias.
Hierro.

6 Plantilla de madera para barrenar traviesas y colocar tirafondos.
Madera y hierro.
19 x 20 x 15 cm.

7 Barena.
Madera y hierro.

8 Rasqueta.
Hierro y madera.

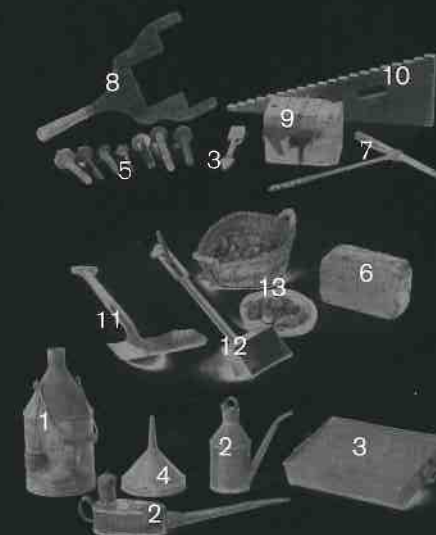
9 Plantilla calibre.
Hierro y madera.

10 Escalafón de peraltes para curvas de vía.
Hierro y madera.

11 Pala de fogonero.
Hierro y madera.

12 Pala dosificadora de gravilla con escala graduada.
Hierro.

13 Carbón lignito natural (Teruel). Carbon para estufas y brigueta de carbón.



Vida cotidiana en el ferrocarril

- 1 Botijo usado por las brigadas de vía y obras.
Madera y hierro con dos tapones de corcho y asa de hierro.
Base Ø: 29 cm.
Boca Ø: 20 cm.
Altura: 32 cm.

- 2 Barril para acarrear agua para las brigadas de vía y obras.
Madera y hierro con dos tapones de corcho y asa de hierro.
Base Ø: 26 cm.
Boca Ø: 26 cm.
Ancho máximo: 32 cm.

- 3 Cesta para comida de empleados.
Mimbre con asa y cierre de metal.
20 x 26 x 19 cm.

- 4 Botiquín mediano para primeros auxilios de la estación nº 38 procedente de la compañía MZA con todos sus utensilios.
Madera. Remaches y cierre de metal.
Inscripción sobre placa metálica: F-C DE MZA Nº 58 SERVICIO SANITARIO
39 x 60 x 29 cm.

- 5 Botiquín pequeño para primeros auxilios. Apedero Elche-Carrús.
Madera. Remaches y cierre de metal.
Inscripción sobre placa metálica: SERVICIO SANITARIO BOTIQUÍN DE ESTACIÓN Nº 4074 ESTACIÓN DE ELCHE
27 x 33 x 20 cm.

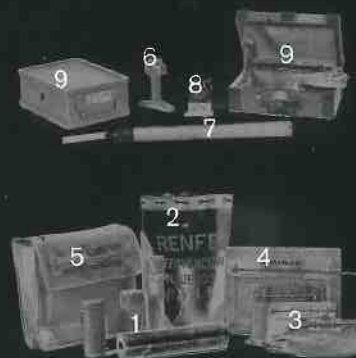


Habitualmente eran las brigadas de vía y obras quienes desempeñaban su trabajo alejadas de los núcleos de población, por ello llevaban consigo recipientes que les abastecían de alimentos y agua en sus largas jornadas de trabajo. Los recipientes para el almacenamiento y dispensación de agua eran de madera con remaches metálicos, para evitar las posibles roturas por golpes o caídas durante la jornada laboral.



Correspondencia, paquetería y señales de alarma

- 1 Botes para la correspondencia entre las brigadas de vía y obras y los sobrestantes.
Hojalata.
- 2 Saca de lona para correspondencia.
Lona, cuero y metal.
Alto: 47 cm.
- 3 Bolsas de cuero envío de recaudación diaria de estaciones a caja de zona.
Cuero, hierro, latón y candado.
- 4 Bolsa de cuero para correspondencia entre estaciones y jefaturas de sección.
Cuero y metal.
29 x 40 cm.
- 5 Saca de correo.
Lona, piel y metal.
38 x 11 x 43 cm.
- 6 Petardos para aviso de emergencia en la vía.
Hierro y hojalata.
17 x 14 cm.
- 7 Antorcha de luz roja.
Cilindro con mango de madera.
Base Ø: 4 cm. Largo: 72 cm.
- 8 Aparato de alarma para vagón.
20 x 10 x 6 cm.
- 9 Caja y malera para envío de caudales de estaciones a caja central de zona.
Hierro y madera. Inscripción: MZA.
1893. Nº 5.



No todas las señales indicativas en el ferrocarril son visuales. Existen señales acústicas que hoy en día han desaparecido en la mayoría de las compañías. Las básicas son las que provocaban unos pequeños explosivos encapsulados que se sujetaban a la vía. Al pasar el tren, la rueda lo aplastaba y lo detonaba; este ruido indicaba al maquinista que tenía que detener el tren.

El correo postal, la paquetería y el transporte de caudales ha sido tradicionalmente uno de los servicios más populares del tren, tras el transporte de pasajeros. Para este tipo de envíos se utilizaban los llamados trenes correo o expresos, que casi siempre viajaban de noche.

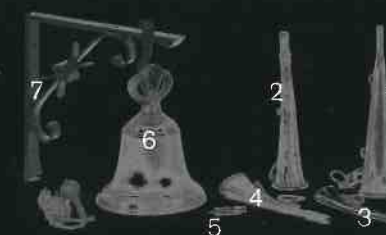


Los sonidos del ferrocarril

Las señales acústicas utilizadas para dirigir convoyes, avisar de obras, prevenir accidentes y marcar las llegadas y salidas de trenes conformaron un universo sonoro que caracterizó los cambios en la sociedad española de la segunda mitad del siglo XIX. Los vecinos que vivían en las inmediaciones de las estaciones de tren oían cotidianamente sonidos de silbatos, trompas, cornetas, campanas, pitos, bocinas y petardos, que en su totalidad constituían el coro musical que animaba al trajín ferroviario.

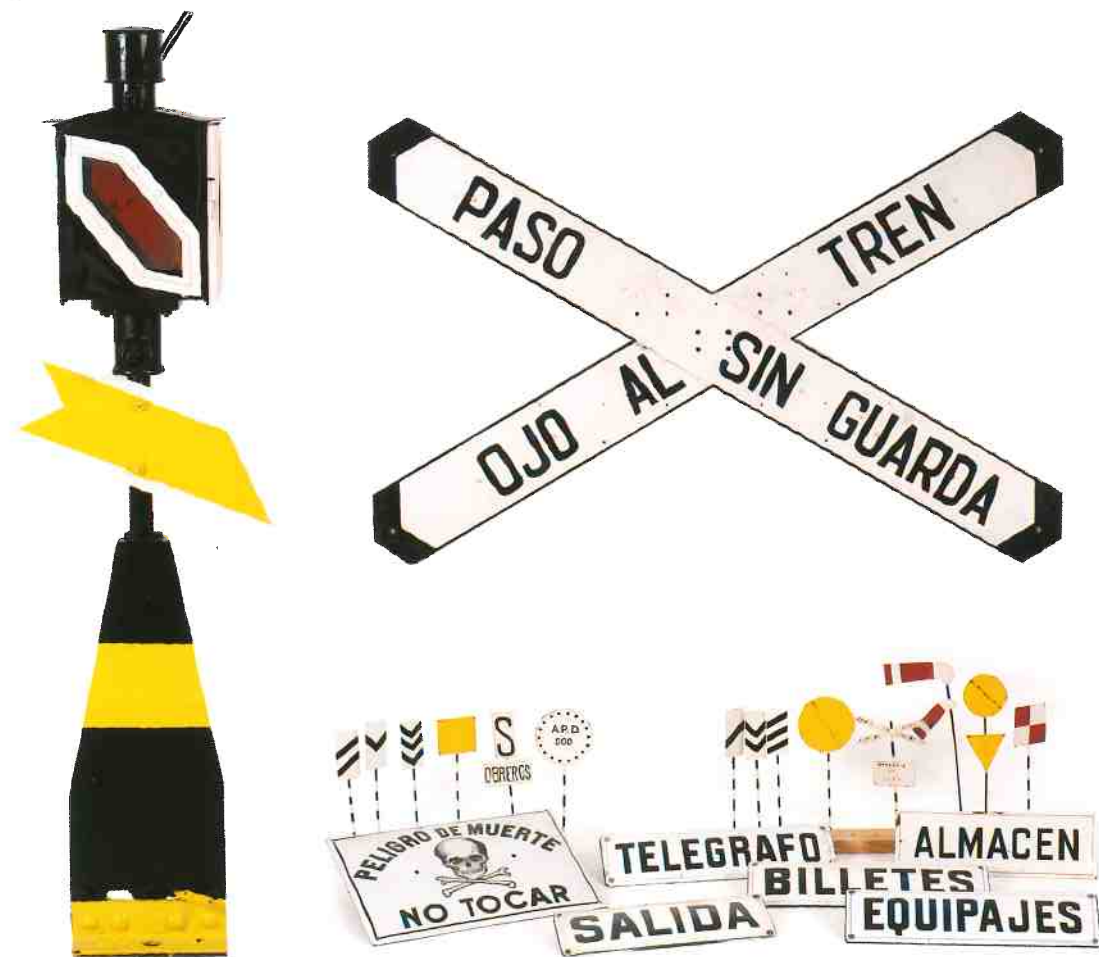


- 1 Trompa de aviso a los obreros que trabajan en la vía o personas cerca de ella ante la proximidad de un tren. Latón con dos asas y cordón verde. Original de Andaluces. Base Ø: 7,5 cm. Boca Ø: 1 cm. Altura: 34 cm.
- 2 Trompa de aviso a los obreros que trabajan en la vía o personas cerca de ella ante la proximidad de un tren. Latón con dos asas y cordón rojo. Inscripción: MZA. Base Ø: 8 cm. Boca Ø: 1 cm. Altura: 32 cm.
- 3 Trompa (corneta) utilizada por personal de maniobras y mozos de agujas en estaciones para hacer señales codificadas a los maquinistas. Material: plateado con dos asas y cordón rojo. Base ovalada: 3 x 4,5 cm. Boca Ø: 1 cm.
- 4 Trompa (corneta) utilizada por personal de maniobras y mozos de agujas en estaciones para hacer señales codificadas a los maquinistas. Latón con dos asas y cordón rojo. Base ovalada: 4 x 6,5 cm. Boca Ø: 1 cm.
- 5 Silbato de Jefe de estación de dos sonidos para la orden de marcha a un tren, locomotora o vehículo ferroviario. Latón. Base Ø: 1 cm. Boca Ø: 1 cm. Altura: 7,5 cm.
- 6 Campana de andén de las estaciones utilizada para anunciar la próxima llegada, la salida de un tren o indicar una emergencia imprevista. Tipo MZA o de lazo. Bronce. Porta badajo (21 cm) de hierro con cadena. Base Ø: 22 cm. Altura: 30 cm.
- 7 Soporte de campana de andén MZA. Hierro pintado en negro. 36 x 36 cm.



Señalización: edificios, vías y trenes

La evolución de la regulación del tráfico ferroviario ha seguido una trayectoria directamente proporcional a la complejidad del sistema. Desde la simplicidad de las señales fijas y móviles, pasando por las mecánicas y eléctricas, hasta llegar a los modernos sistemas automáticos de señalización en cabina. Las estaciones, apeaderos e instalaciones de servicio del ferrocarril, al ser espacios de uso público, necesitan de una señalización clara, tanto para informar de las condiciones de acceso permitido o de prohibición, como para facilitar el trasiego de pasajeros.



1 Chapa con recubrimiento cerámico.
Leyenda: PELIGRO DE MUERTE
NO TOCAR.
25 x 34 cm.

2 Chapa con recubrimiento cerámico y
línea roja en el borde.
Leyenda: ALMACÉN
10 x 30 cm.

3 Chapa con recubrimiento cerámico y
línea azul en el borde.
Leyenda: EQUIPAJES
Leyenda en la parte de abajo: fabricado
en Barcelona.
10 x 35 cm.

4 Chapa con recubrimiento cerámico.
Leyenda: SALIDA
Leyenda en la parte de abajo: fabricado
en Barcelona.
10 x 35 cm.

5 Chapa con recubrimiento cerámico y
línea azul en el borde.
Leyenda: TELEGRAFO
Leyenda en la parte de abajo: fabricado
en Barcelona.
10 x 35 cm.

6 Chapa con recubrimiento cerámico.
Leyenda: BILLETES
10 x 35 cm.

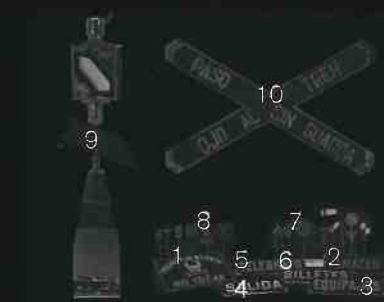
7 Juego 1. Modelos de señales.
Base de madera: 49 x 5 cm. Metal.
6 señales con altura máxima de 23 cm.

8 Juego 2. Modelos de señales.
Base de madera: 34 x 4 cm. Metal.
7 Señales con altura máxima de 30 cm.

Señales ferroviarias de calle

9 Farol de pie.
Hierro y cristal. Color negro y amarillo.
146 x 49 x 24 cm.

10 Señal con forma de aspa.
Hierro pintado en negro y blanco.
Leyenda: PASO SIN GUARDIA.
OJO AL TREN
111 x 170 cm.



El control del tiempo en el ferrocarril

- 1 Tres banderines en rojo, verde y amarillo de jefe de estación.
Mango de madera: 62 cm h.
Fleza: 42 x 52 cm.
- 2 Reloj de andén (secundario).
Madera, latón y cristal. Redondo con números romanos en negro y arábigos en rojo.
Leyenda: I. TOLOSANA VITORIA.
Diámetro Ø: 56 cm.
- 3 Campana de andén de estación. Tipo MZA o de lazo.
Bronce. Porta badajo (21 cm) de hierro con cadena.
Base Ø: 22 cm. Altura: 30 cm.



Uno de los elementos que, desde los inicios de este medio de transporte, ha caracterizado a sus estaciones ha sido la presencia del reloj. Sus fachadas lucen monumentales relojes visibles por los viajeros desde lontananza. El ferrocarril popularizó la medida del tiempo, ya que era indispensable para la regularidad en el servicio al público. Algunos investigadores opinan que gracias a la influencia de las empresas ferroviarias y, sobre todo, a la de la Compañía MZA se impulsó el definitivo proceso de unificación horaria en España.



Los viajeros

- 1 Armario para billetes de cartón inventados por el inglés Edmondson con separadores de 1ª, 2ª y 3ª clase (tipo pequeño). Madera y metal con una sola puerta, pintado en gris. 96 x 25 x 46 cm.
- 2 Máquina eléctrica HUGIN expendedora de billetes que sustituyó a los Edmondson en 1968. 39 x 32 x 30 cm.
- 3 Real Orden de 1863, 1871 y 1873. Papel. 102 x 74 cm.
- 4 Cartel anunciador de "Camino de Hierro del Norte de España". Leyenda: "Tren, temporada de baños". Chapa. 37 x 23 cm.
- 5 Cartel anunciador. Leyenda: "España Fin del trayecto". Chapa. 37 x 23 cm.
- 6 Billete kilométrico y títulos de transporte.

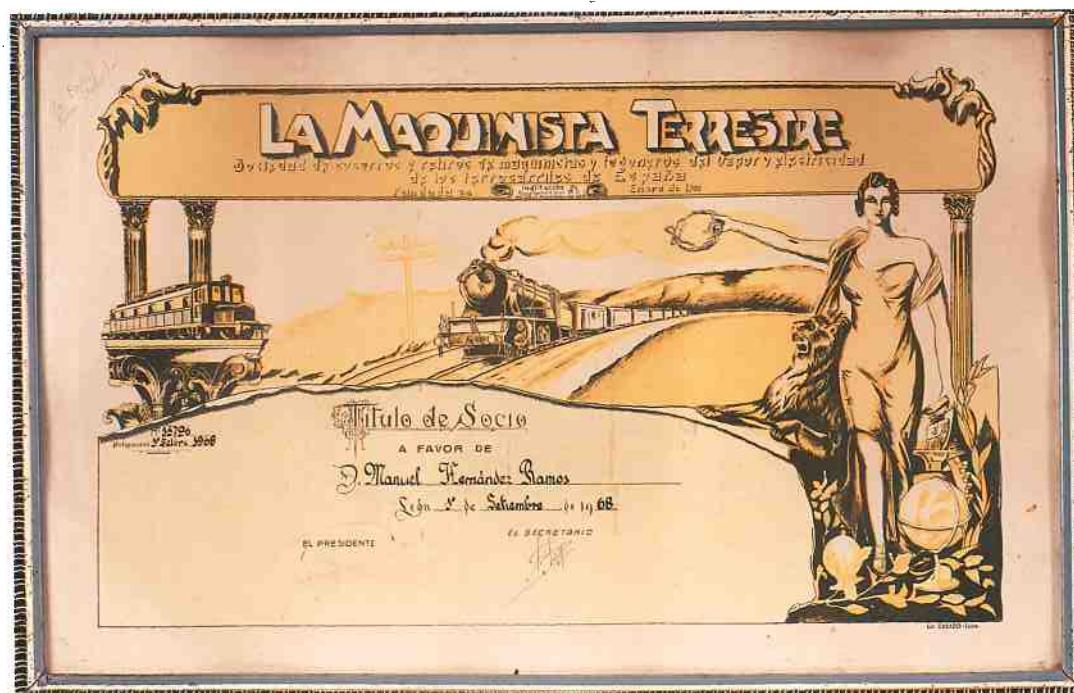


La compra de un "Título de transporte" o lo que popularmente se llama billete, en sus distintas modalidades, nos permite realizar un recorrido determinado. En el caso del ferrocarril, las primeras máquinas expendedoras de emisión de billetes en papel o en cartón eran simples armarios con departamentos ordenados por el lugar de destino. Esta peculiar manera de organizar las ventas fue desbancada por las expendedoras eléctricas. En la actualidad, las nuevas tecnologías, han permitido que ya no sea necesario, ni siquiera, ir a la estación para adquirir el billete, aunque la figura del revisor de tren sigue siendo indispensable.



Vida asociativa e instituciones benéficas

Desde la creación de la Reglamentación Nacional del trabajo de RENFE en 1944, los empleados y sus familias fueron alcanzando beneficios sociales que abarcaban diferentes ámbitos. La salud e higiene en el trabajo, la provisión de alimentos a través de los economatos, los colegios de huérfanos, las residencias de ancianos, la adquisición de viviendas o alquiler en condiciones ventajosas y las becas de ayuda al estudio son algunos de los logros más destacados. Algunas han desaparecido, otras han variando sus fines y en la actualidad solo mantiene sus características el "Carnet ferroviario", que permite a los agentes en activo, familiares directos y pensionistas de RENFE viajar gratuitamente o con descuentos.



- 1 Título de socio de "La maquinista terrestre" 1968.
Emarcación.
Litografía.
36 x 54 cm.



Mosaico: El Museo del Ferrocarril de Murcia

Imágenes de las instalaciones del Museo del Ferrocarril y sus alrededores en la Estación Murcia.

