

RENFE Spagna: Il museo del Ferrocarril di Madrid (Parte 1)

di Alessio Pedretti - Dicembre 2011

A **Madrid**, andando a ben cercare ma senza tanta fatica, è presente anche un **Museo del Ferrocarril** ovvero un **Museo Ferroviario** vero e proprio ricavato in una vecchia stazione dismessa ma non dismessa e facilmente raggiungibile con la linea metropolitana 3 oppure con le linee Cercanias C1-C7-C10 alla fermata di Delicias, non poi così lontano dalla Stazione di Atocha. Si tratta di una vera e propria **collezione di cimeli storici ferroviari** ambientati nelle varie sale della "ex stazione" mentre sui quattro binari dello storico impianto sono ora ospitati numerosi rotabili di vario genere, in parte esposti anche all'aperto, sito museale comunque rimasto raccordato alla rete **ADIF-RENFE** con tanto di armamento pesante e rinnovato!

La vecchia stazione di Madrid Delicias

La stazione ferroviaria di **Madrid Delicias** con copertura triangolare in metallo venne ufficialmente aperta al pubblico nel **Marzo 1880** come stazione di testa per la linea **Madrid - Ciudad Real**, aperta all'esercizio nell'anno precedente e che successivamente proseguì verso **Badajoz** e la frontiera portoghese. Tale stazione fu la prima della città ad avere dimensioni monumentali ed importanti, appartenne inizialmente alla Compagnia de Caminos de Hierro de Ciudad Real a Badajoz (**MCB**), compagnia successivamente assorbita dalla Compagnia de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (**MZA**) che a sua volta venne inglobata dalla Compagnia de los Ferrocarriles de Madrid a Caceres y Portugal trasformando così a sua volta Delicias in stazione internazionale per i servizi con il Portogallo. Nel **1934** presero avvio i primi progetti di elettrificazione della li-

nea (1.500v c.c.) e conseguentemente anche dell'impianto di Delicias, avvenimento che accadde solamente nel **1946**, a seguito della nota Guerra Civile spagnola.

L'edificio presenta una copertura metallica che curiosamente è stata realizzata nella stessa fabbrica in cui analogamente è stata realizzata la copertura per la Gare d'Orsay di Parigi, ora trasformata in rinomato museo d'arte internazionale. La struttura metallica si è salvata grazie anche al fatto che in Spagna determinate figure seppur dittatoriali non andavano in giro a chiedere "ferro alla patria", trascorre dunque senza particolari danni la Seconda Guerra Mondiale e Delicias cessa di funzionare definitivamente nel **Luglio 1969** come stazione passeggeri e nel **1971** come stazione merci. **Dichiarata Monumento Storico nel 1980**, a partire **dal 19 Dicembre 1984** vede ospitare i rotabili del Museo del Ferrocarril, gestito dalla **FFE Fundació del los Ferrocarriles Espanoles** creata nel 1985 con lo scopo di "promuovere gli aspetti legati alle ferrovie spagnole" (belle parole che in un'altra penisola qualcuno si vergogna di dire...) e patrocinato da ADIF (gestore dell'infrastruttura spagnola), le note RENFE e dalla Comunità di Madrid.

La collezione ferroviaria è ospitata principalmente su **4 binari** posti al coperto ed all'interno della stazione, ogni binario è monotematico, ovvero al "Via I" (binario 1...) è dedicata alle locomotive a vapore, la "Via II" accoglie le locomotive elettriche, la "Via III" le locomotive diesel e qualche carrozza ed infine la "Via IV" è dedicata ai treni viaggiatori e vetture, Talgo compreso. Ai lati della collezione e nei due edifici laterali della stazione sono presenti varie sale dedicate e reperti o settori specifici della ferrovia come

ad esempio l'infrastruttura, gli orologi, i segnali e molto altro. All'aperto dal lato meridionale sono ricoverati alcuni rotabili meno fortunati od in attesa di lavorazione, l'aspetto veramente incredibile è che il Museo è rimasto comunque raccordato alla rete A-DIF-RENFE tra l'altro con un binario dotato di armamento completamente rinnovato, immerso in una passeggiata ove pedoni, gente in bicicletta e sportivi si rilassano e corrono nella più assoluta tranquillità.

La collezione di rotabili

La storica copertura in metallo dell'antica Stazione di Delicias al momento attuale accoglie indicativamente **36 rotabili** tuttavia il loro numero non pensate che sia tanto bloccato o invariabile, complice la presenza del raccordo che mantiene il collegamento del Museo con la rete "viva" nonchè sono molto importanti le varie attività di chi gira intorno al Museo, esempio ne è un Bagagliaio recentemente esposto e novità del momento. Ultimamente infatti non mancano alcuni spostamenti e cambiamenti di rotabili esposti, i quali al momento risultano essere i seguenti, in questa prima parte elenchiamo locomotori elettrici, carrozze passeggeri e derivati :

- ✓ locomotore elettrico trifase nr. 3, costr. BB Brown Boveri & CIE, Svizzera, anno 1907
- ✓ locomotore elettrico 6005, costr. Alco & GE, USA Stati Uniti, anno 1923
- ✓ locomotore elettrico 6101, costr. Westinghouse & Baldwin, USA Stati Uniti, anno 1924
- ✓ locomotore elettrico 7301, costr. Metrowick y SECN Sociedad Espanola de Construccion Naval, Gran Bretagna-Spagna, anno 1931
- ✓ locomotore elettrico 7507, costr. BB Brown Boveri, Oerlikon, CAF, Spagna-Svizzera, anno 1944
- ✓ locomotore elettrico 7420, costr. Secheron & Devis, Spagna-Svizzera, anno 1944
- ✓ locomotore elettrico 10002, costr. Alsthom, Francia, anno 1963
- ✓ locomotore elettrico 269-604, costr. CAF, Spagna, anno 1981/82, modificata e resa esemplare unico e carenata, nota con soprannome "El Gato Montes"
- ✓ carrozza passeggeri ZZ-307, Salone, costr. MRC Material de Reparaciones y Construcciones, Spagna, anno 1928
- ✓ carrozza passeggeri C16, 3° classe, costr. GSSR, Spagna, anno 1885
- ✓ carrozza passeggeri A1 Salone, costr. AMIC, Gran Bretagna, anno 1889
- ✓ carrozza passeggeri CO-335 di 3° classe, costr. CAF, Spagna, anno 1912
- ✓ carrozza passeggeri CCR-2439, costr. ACF American Car & Foundry, USA Stati Uniti, anno 1920
- ✓ carrozza passeggeri WR-3569, costr. SECN Sociedad Espanola de Construccion Naval, Spagna, anno 1930, famiglia Orient Express.
- ✓ bagagliaio furgone 69-34-908 o DD-8150, costr. CAF, Spagna, anno 1973, esposto al coperto sino al 10 Dicembre 2011

Una considerazione: la quasi totalità dei rotabili esposti (eccetto forse un piccolo locomotore da miniera, non conteggiato) presenta lo **scartamento ibero-rico di 1668mm**, tuttavia alcuni rotabili (si vedano ad esempio alcuni locomotive a vapore o locomotori elettrici) presentano invece lo scartamento di **1674mm**, lievemente differente dal precedente.

Saluti elettrizzati

Testo e immagini di Alessio Pedretti



Il Museo de Ferrocarril di Madrid è ospitato in una vera e propria stazione di testa abbandonata dal servizio ferroviario durante la seconda metà degli anni sessanta, analogamente ad esempio alla situazione in essere a Trieste Campo Marzio in Italia, anche se a Madrid la copertura è rimasta perchè il dittatore spagnolo del tempo ha fatto meno ricorso alla politica del "ferro alla patria" schivando la seconda guerra mondiale dopo una sanguinosissima guerra civile interna. La stazione venne realizzata nel 1880 e dal 1980 è stata dichiarata Monumento Storico.

La **locomotiva elettrica mastodontica 7507** venne realizzata nel **1944** dalle svizzere BB Brown Boveri ed Oerlikon unitamente alla spagnola CAF, al momento della sua costruzione risultò essere una delle locomotive elettriche più potenti in Europa. Inizialmente venne assegnata alle linee Madrid-Avila e Villalba-Segovia, successivamente al 1967 venne trasferita nei Paesi Baschi, la macchina aveva una velocità massima di 110km/h ed un peso notevole di 142 tonnellate, presenta ben 10 assi di cui 6 motori divisi in 2 "caretones" da 3 assi, anticipati da ognuno dei due lati da un carrello a due assi per facilitare l'iscrizione in curva della macchina.



Il piccolo **locomotore trifase numero 3** è la macchina elettrica più antica del Museo e venne realizzata per la Compañia de los Caminos de Hierro del Sur de Espana da BB Brown Boveri e CIE nel **1907**. Venne realizzata per trainare treni merci di minerali sulla linea tra Linares ed Almeria, realizzazione che viene indicata come prima linea elettrificata a scartamento iberico, anche se a fianco, i cugini portoghesi dicono di esser stati loro i primi ad elettrificare la linea di Cascais nel 1926, intendendo probabilmente la cosa per la sola tensione a corrente continua. Fermata negli anni Sessanta, la locomotiva n.3 dovrebbe essere l'unica testimonianza della sparuta e piccola esperienza "trifase" avvenuta in Spagna.

Una sagoma non del tutto nuova ci ricorda che in Spagna spesso si sono rivolti in Francia per acquisire determinato materiale rotabile: la **locomotiva 10002** è stata realizzata nel **1963** dalla immancabile Alstom, si tratta di uno dei soli 4 esemplari che hanno effettuato servizio per meno di 13 anni! Furono le prime locomotive bitensione in Spagna, effettuarono servizio dalle parti di Girona, Barcellona e Tarragona indi vennero trasferite nei dintorni di Madrid ove trainarono anche il celebre Espresso dell'Andalusia. Nel 1976 la nostra 10002 venne trasferita a Burgos ove si guastò e si convenne che non era più conveniente ripararla, venendo radiata nel 1982.





Quest'altro gigante è un prototipo unico del **1931**, la **7301** è stata realizzata dall'inglese Metrowick in collaborazione con la spagnola SECN Sociedad Española de Construcción Naval, venne assegnata alle linee elettrificate dei Paesi Baschi. Il suo aspetto la rende somigliante alle locomotive serie 7200 e 7500 tenendo la stessa disposizione degli assi tuttavia cambia dal punto di vista elettrico in quanto presenta 12 motori, ogni coppia opera su uno dei 6 assi. Con 151,6 tonnellate di peso, è la locomotiva più pesante ed anche più lunga che sia mai esistita nel parco locomotive di RENFE Spagna. Presentò alcuni problemi a causa della grande intensità di tensione che assorbiva e pertanto rimase esemplare unico.

Un'altra forma tipica di locomotiva che richiama direttamente la Svizzera è quella con cui si presenta la **7420**, una macchina realizzata nel **1944** da ELVIA e DEVIS, proprio in Svizzera. Si trattava di un ordine di 24 locomotive da utilizzarsi sulle linee in partenza da Madrid verso Segovia ed Avila. Risultarono essere particolarmente apprezzate, potevano trainare su una rampa almeno 450t con un treno passeggeri o 600t con un treno merci. Elettrificate a 3000v c.c vennero spesso destinate a linee con soli 1500v soprattutto dopo il 1972 quando vennero inviate nella zona di Bilbao. La pensione arriva nel 1978 ovvero quando si ferma anche il nostro esemplare.



Uno degli ultimi arrivi, esemplare ancora attivo e persino utilizzato durante le Festività Natalizie con treni speciali, è sicuramente "**El Gato Montes**" (macchina **269.604**). Le locomotive del gruppo 269 sono state realizzate in numerosi esemplari e varie sotto-serie, proprio le "600" sono le più rare e particolari in quanto sono solo 4 esemplari intorno del 1982, costruite da CAF ed altri minori. "El Gato" era il prototipo dotato di una cassa innovativa (ricostruita nel 1987, dopo soli 5 anni di vita!) onde ottenere maggior velocità sulla rete ferroviaria normale; come tutti i prototipi dopo un po' vennero tutte e 4 abbandonate e cedute a realtà museali od accantonate.



Nel 1923 le americane ALCO e GE General Electric fornirono 6 locomotive alla "Compania del Norte" onde esser utilizzate verso il porto di Pajares, su una delle prime linee elettrificate in corrente continua 3000v. Tali macchine presentano un rodiggio Co-Co con 6 assi totali, aspetto necessario onde poter circolare su linee su cui si poteva circolare solo con un peso per asse non superiore alle 13,5t. Il gruppo venne fermato negli anni cinquanta in seguito all'arrivo delle locomotive serie 7500.





La **6101** ricorda lontanamente qualche parente italiano di quei tempi, venne realizzata sempre negli Stati Uniti intorno al **1924** per mano di Westinghouse e Baldwin. Analogamente alla serie 6000 anche questa tipologia di macchine venne realizzata per le linee facenti capo a Pajares ed anch'esse vennero sostituite negli anni cinquanta dalle più giovani 7700. Successivamente la nostra 6101 venne trasferita a Santander e nella Catalogna, successivamente a partire già dagli anni settanta entrò a far parte della Collezione del Museo.

Passiamo al settore carrozze passeggeri: la qui ritratta vettura **CCR 2439** è di chiara derivazione americana tanto che sembra quasi esser uscita fuori da uno dei film western di Sergio Leone, che tra l'altro in parte per alcuni esterni vennero girati in alcune zone della Spagna. Tale vettura venne realizzata nel **1920** dalla ACF American Car & Foundry, insieme ad altri esemplari è stata sicuramente utilizzata nel "Tren de Navidad 2011" che ha gironzolato intorno a Madrid per alcuni giorni, con in testa molto anacronisticamente la "El Gato Montes" che abbiamo appena visto.



Una delle novità del momento del Museo di Madrid è sicuramente l'esposizione al pubblico del **Bagagliaio DD-8150** altrimenti marcato 69-34-908 e realizzato da CAF intorno al **1973**. Si tratta di uno degli ultimi Bagagliai costruiti in Spagna e come noterete stilisticamente appartiene o comunque richiama molto fortemente la famiglia delle carrozze X circolanti anche nel nostro paese. Recentemente restaurato e preservato sin dal 2001, era in esposizione nel Museo sino allo scorso 10 Dicembre 2011.

Tra le "carrozzette" storiche a due assi segnaliamo questa elegante **CO-335**, realizzata intorno al **1912** dalla solita CAF. SI tratta di un veicolo di 3° Classe che faceva parte del parco rotabili della MZA ovvero la "Compania de Madrid, Zaragoza Y Alicante". Negli ultimi anni venne impegnata in alcuni servizi vicinali tra Madrid e Getafe, località alle porte di Madrid ora toccata da servizi Cercanias e persino dalla linea 12 della Metro de Madrid. Nel 1983 è entrata a far parte della Collezione del Museo, raggiunge giusto quest'anno il fatidico traguardo dei 100 anni!





Il Museo Ferrocarril de Madrid presenta addirittura un Bar & Cafeteria che è stato allestito direttamente all'interno della carrozza **CIWL nr. 3569** esposta all'aperto poco fuori della copertura della stazione/museo. Tale vettura venne realizzata molto probabilmente dalla SECN Sociedad Espanola de Construccion Naval intorno all'anno **1930**. "La Naval" come nota in breve, costruirà soprattutto navi militari e civili tra il 1907 e la guerra civile del 1936, era controllata indirettamente dalla Gran Bretagna e le realizzazioni ferroviarie furono davvero pochine e spesso su licenza.

Tra gli esemplari più curiosi segnaliamo sicuramente la "**Camioneta Fargo**" strada-rotai, realizzata negli Stati Uniti e modificata in Francia intorno al **1950**. E' esposta su uno spezzone di rotaia presso il marciapiede della Via I sulla quale sono esposte le carrozze passeggeri ed il convoglio storico Talgo. A tutti gli effetti si tratta di un normalissimo autocarro modificato onde poter circolare sull'ampio scartamento iberico, all'interno della quale se vogliamo andare a precisare, scopriamo che vi sono due scartamenti, il 1668mm ed il 1674mm.



Dall'altro lato dell'edificio ferroviario ci troviamo all'uscita della stazione, in un cortiletto chiuso rispetto al vicino marciapiede stradale. All'esterno sono esposti alcuni rotabili ferroviari in attesa di restauro o in attesa di "collocazione periodica" al di sotto della copertura. Si scorge in maniera evidente il Carro Gru diesel Art-11971 realizzato dalla CAF intorno al 1950/59 nonché una serie di rotabili che esamineremo nella seconda parte del messaggio.

Uno degli aspetti più interessanti del Museo è il fatto che la vecchia stazione di Delicias, presso la quale è ospitato, è rimasta raccordata alla rete ADIF-RENFE con un singolo binario per di più rinnovato e dotato decisamente di armamento pesante. Il binario è rimasto inserito nel progetto di riqualificazione dell'adiacente asse stradale e corre dunque in un giardino ove la gente viene a correre o porta a spasso il cane. I trasferimenti dei rotabili verso l'esterno avverranno probabilmente anche di giorno visto che il raccordo comunque non attraversa assi stradali.

