

Destacamos...

Colecciones — agosto 2012 — actualizada 2019



Carruaje Ómnibus “Servicio al Ferro-carril”

Ómnibus
Año: ca. 1861 (Zamora)
Fabricante: Bernardo Rodríguez Rollán
Propietario: Ricardo Gómez
Pieza IG: 01431
Museo del Ferrocarril de Madrid

Es un carruaje para el transporte urbano de viajeros, con tracción animal. El antecedente más antiguo del transporte de viajeros en carruajes es de 1662, año en que el polifacético Blaise Pascal estableció en París un servicio de carruajes, con itinerarios, tarifas y horarios determinados.

En 1819 Jacques Lafitte reintrodujo en la capital francesa este tipo de transporte, pero no fue hasta 1828 cuando el vocablo “ómnibus” (del latín *omnibus*, “para todos”) se asoció oficialmente a este vehículo. Se cuenta que tal asociación, aunque hay más versiones, es debida a que el servicio de carruajes instaurado en Nantes en 1826 por Stanislas Baudry tenía su parada principal junto a una sombrerería, en la que se podía leer el cartel: “*Omnes Omnibus*”. Supuestamente, los empleados adoptaron la costumbre de decir “Voy al *Omnibus*”, y el término arraigó. Sea como fuere, Stanislas Baudry lo oficializó cuando creó, en 1828, su *Entreprise Générale de l'Omnibus*. En 1829 George Shillibeer estableció en Londres un servicio de carruajes tirado por caballos, que está considerado como el primer ómnibus moderno, predecesor de los actuales tranvías y autobuses.

En los primeros tiempos del ferrocarril, para complementar el buen servicio de las estaciones, se requería que los viajeros y equipajes tuvieran fácil acceso a ellas, a sus patios de carruajes y demás dependencias, bien desde pueblos inmediatos al ferrocarril, bien desde la propia ciudad. Por eso, muchas compañías ferroviarias tenían establecido por su cuenta o contratado el servicio de ómnibus. El ómnibus es un carruaje público de cuatro ruedas, de un solo compartimento –prolongado con dos banquetas laterales– y una portezuela en la parte trasera para el acceso a su interior. Es de caja cerrada y techo resistente, que va montado sobre listones convexos para aguantar la carga de los equipajes. La “tracción de sangre” solía realizarse con tiro de mulas con enganche a *tronco* o a *potencia*.

El carruaje tiene capacidad para diez personas. Su pescante –asiento para el conductor– está bastante elevado. El diámetro de sus ruedas delanteras es la mitad que el de las traseras, para una mejor tracción, y lleva ballestas como amortiguadores, tres por cada juego de ruedas. Lleva rotulación: “SERVICIO AL FERRO-CARRIL” y numeración “Nº 4”, así como un cartel de “SERVICIO / PÚBLICO”. En las esquinas posteriores de la caja aparece el dato más significativo para su identificación: “BERNARDO / RODRÍGUEZ / CONSTRUCTOR / DE / ZAMORA / 1861”. La consulta de prensa histórica permite deducir que este constructor tuvo su taller de coches y carruajes en Zamora y Salamanca, anunciándose como “el inventor del freno de seguridad en los carruajes y desenganche de caballos del vehículo”. En 1884 consiguió la medalla de 1ª clase en la Exposición Regional de Salamanca. El descubrimiento del nombre de Ricardo Gómez nos da la identificación del propietario del ómnibus, apodado “Pintas”, promotor de una familia que podemos considerar clave en cuanto al desarrollo y evolución del transporte provincial en Zamora. En prensa de 1920 podemos localizar anuncios en los que pone a la venta carruajes, cestas, landeaux, berlinas, familiares y ómnibus, así como caballos y arreos de toda clase.



En 2014, 2018 y 2019 la Escuela Superior de Conservación y Restauración de Bienes Culturales (ESCRBC) de la CAM realizó trabajos de restauración en varias zonas del vehículo para recuperar la policromía original. Realizando tareas de limpieza, realización de catas, sentado de policromía, estucado de las zonas con pérdidas de color y su reintegración cromática.