

Campana del Ferro-carril de Ysabel II



Campana del Ferro-carril de Ysabel II (Alar del Rey a Santander)
Fundida por J. Prádanos en los talleres de Reinosa, Cantabria
Año 1862
Pieza IG: 01012. Museo del Ferrocarril de Madrid

Esta campana perteneció al denominado Ferro-carril de Ysabel II, cuyo trazado cubría los 130 km de distancia entre la localidad palentina de Alar del Rey y Santander. El objetivo inicial de esta línea de ferrocarril fue el de conectar el puerto de Santander con el Canal de Castilla. Este canal navegable, construido para facilitar el transporte de mercancías desde la Meseta hacia el Norte, partía de Valladolid y Medina de Rioseco, finalizando su recorrido en Alar. Combinando estos dos medios de transporte, las harinas y cereales producidos en Castilla encontrarían su camino para la exportación a través del puerto de Santander. Sin embargo, cuando finalizaron las obras de construcción de la línea, en 1866, la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España ya había concluido el ramal ferroviario Venta de Baños-Alar del Rey y pocos años más tarde, en 1874, compraría la propia Compañía de Alar a

Santander (heredera de la del Ferro-carril de Ysabel II), estableciendo una conexión ferroviaria directa entre la Meseta y el puerto de Santander.

En 1862 un operario de los talleres de Reinosa fundió esta campana de bronce, profusamente decorada, pero de acabado tosco. En la parte superior, denominada hombro, puede leerse la inscripción “FERRO-CARRIL DE YSABEL II”; en el cuerpo central o cintura aparece, en la parte superior, el escudo de la Diputación de Valladolid y, debajo, inscrita dentro de un recuadro decorado con motivos florales, la leyenda: “FVNDIDA EN LOS TALLERES / DE REINOSA POR EL OPERARIO / J. PRADANOS. PREMIADO / POR LA EXMA DIPUTACION / DE VALLADOLID AÑO DE 1862”. Encima de las dos esquinas superiores del recuadro el fundidor incluyó el dibujo de sendas locomotoras de vapor del tipo 111. En la parte posterior colocó también la palabra “REINOSA”. El molde fue realizado siguiendo el proceso de fundición “a la cera perdida”, que permite una decoración con todo tipo de detalles.

Se trata de una campana fija, repicada, con badajo de hierro de gancho abierto, tipología a la que pertenecen las campanas de andén utilizadas en el ferrocarril y cuyo uso se suprimió con la entrada en vigor de la nueva versión del Reglamento General del Circulación de RENFE el 1 de abril de 1993. Hasta esa fecha las campanas de andén se utilizaban para realizar señales acústicas en las estaciones no dotadas con megafonía ni Control de Tráfico Centralizado (CTC), informando a los viajeros sobre la proximidad o salida inmediata de un tren. Como ejemplo, tres toques espaciados anunciaban la salida inmediata de un tren impar de la estación y cuatro toques espaciados, la de un tren par. También se empleaba para realizar la señal de alarma (tres grupos de tres toques breves cada uno), que ordenaba la parada inmediata tanto de las maniobras como de los trenes que estuvieran en movimiento en la estación o se aproximaban a ella.