

Reloj patrón “St. Climent / Imperia”



Desde el comienzo de los caminos de hierro, el interés de las compañías ferroviarias por el control y la precisión en la medición del tiempo ha estado vinculado al buen funcionamiento del tráfico y su explotación, garantizando la seguridad y la puntualidad de los trenes. De ahí que un elemento imprescindible en todas las estaciones haya sido siempre el reloj.

Reloj patrón
“St. Climent / Imperia”

Finales del siglo XIX

Pieza IG: 06012

Sala de relojes

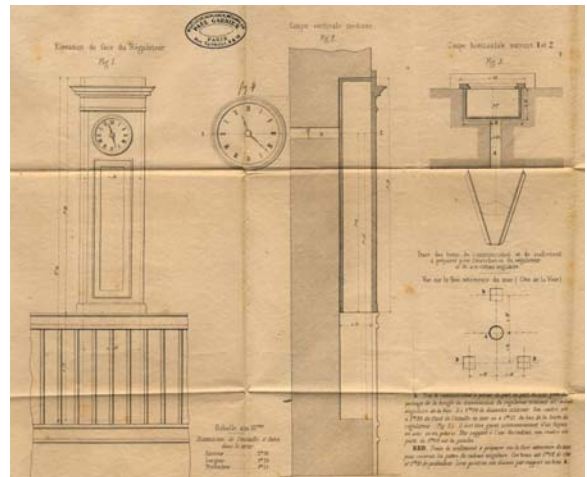
Museo del Ferrocarril de Madrid

La influencia del ferrocarril fue esencial en la unificación de los husos horarios. En España, al igual que en otros países, mientras hubo solo líneas aisladas o trozos de líneas, los horarios de los trenes se regían por la hora de la ciudad más importante, según se recogía el Reglamento de Policía de Ferrocarriles de 8 de julio de 1859. Pero a medida que las líneas partían de Madrid, se iban alargando y uniendo, la hora de Madrid vino a sustituir a las locales, y así se dictó en el Reglamento de 8 de septiembre de 1878. España estableció que el servicio de ferrocarriles se regulase con el meridiano de Greenwich a partir del 1 de enero de 1901.

En el Museo del Ferrocarril de Madrid se exponen una serie de relojes que se utilizaban habitualmente en las instalaciones y oficinas ferroviarias. Destacamos un reloj patrón, que como tal, tiene la peculiaridad de que además de marcar la hora en la esfera, su maquinaria controlaba la de un reloj receptor o “secundario”. Mediante una transmisión rígida, que partía de la “U” situada en la parte superior de la maquinaria, atravesaba la pared y accionaba mecánicamente las agujas del reloj receptor que estaba situado en el andén de la estación (reloj angular de dos caras o de “cuña”) se reflejaba en éste la hora de referencia del reloj patrón, aunque lógicamente sin maquinaria alguna.

Se trata de un reloj de funcionamiento mecánico, actualmente expuesto sin su caja alta de madera, con esfera circular de metal esmaltada en blanco, firmada “St. Climent / Imperia” y numeración romana en negro, y agujas tipo Breguet, sobrias y elegantes. La maquinaria, solo con movimiento –sin sonería–, tiene reserva de marcha de siete días, escape de áncora y péndulo.

Este reloj, como otros del mismo tipo, forma parte de la cronometría histórica ferroviaria de finales del siglo XIX, cuando las compañías de ferrocarriles emitieron instrucciones para regular la sincronización de los relojes de las estaciones. En esta época, el Observatorio Astronómico de Madrid enviaba por señal telegráfica la hora exacta a las estaciones ferroviarias de cabecera y se iniciaba la denominada operación de “pasar la hora”. El gabinete telegráfico de la estación recibía la hora, el telegrafista la examinaba y corregía la diferencia en su reloj de pared o de “gabinete”, y comunicaba por vía telegráfica o telefónica la hora a las correspondientes estaciones. Al mismo tiempo, la ponía en conocimiento del jefe de estación, para que éste, a su vez, ajustara el reloj patrón que estaba en el interior de su oficina.



Esquema de instalación de reloj patrón y reloj receptor.
Archivo Histórico Ferroviario. MFM. Sign. V-0172-4