

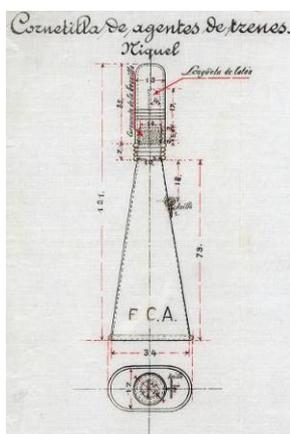
## Cornetín, trompas y silbato de mano

Cornetín, trompas y silbato de mano  
Piezas IG: trompas (01592, 02850, 03010 y 03121), silbato (05961) y cornetín (05567 - donación de Florentina Andrés Julián)  
Sala de Infraestructura. Museo del Ferrocarril de Madrid

Con la aparición del ferrocarril surgió la necesidad de establecer y regular el uso de las señales visuales y acústicas con las que optimizar el funcionamiento del servicio ferroviario. Así en España, desde la segunda mitad del siglo XIX, las señales acústicas obedecían a disposiciones reglamentarias, siendo utilizadas para avisar de obras, dirigir convoyes, prevenir accidentes y marcar las llegadas y salidas de trenes; conformando un universo sonoro que caracterizó el trajín cotidiano del ferrocarril. Los sonidos de trompas, cornetas, campanas, campanillas, pitos, petardos explosivos de aviso, bocinas y silbatos se convirtieron en la verdadera sinfonía reglamentaria.



Hoy en día, la mayoría de estas señales han desaparecido, limitándose a los silbatos de las máquinas y al silbato de mano -de dos tonos- utilizado por el personal de circulación para dar la salida a los trenes con la orden de “marche el tren”. Sin embargo, antaño el ritmo sinfónico era cotidiano en cualquier estación. Se iniciaba cuando el jefe de estación o factor de circulación, situado al pie de la locomotora -con su uniforme, funda roja en la gorra y banderín rojo enrollado en vertical (de día); o farol (de noche)- daba con su silbato de mano una silbada larga y única; mientras el mozo hacía tintinear una campanilla de mano para avisar a los viajeros que debían subir al tren; respondiendo a esta polifonía el guardaguijas con su cornetín verificando vía libre. Cerraría la improvisada orquesta el maquinista, accionando con un toque el silbato de la locomotora.



Según se indicaba en el Reglamento de Señales de 1872, los primeros instrumentos de viento-metal fueron las trompas o cornetas, conocidos también como trompetillas o cornetines, con los que se realizaban, con su sonido agudo, cuatro señales: un toque prolongado indicaba tren a la vista; dos toques sucesivos y prolongados indicaban la salida de un tren o una máquina de la estación inmediata; tres toques, también sucesivos y prolongados, la salida de una máquina o de un tren de la estación en que se dan; y por último, varios toques repetidos, sucesivos y con precipitación indicaba alarma.



Las piezas de mayor tamaño que presentamos, un cornetín con forma curva y una trompa de aviso tubular, eran utilizadas por el personal de Vía y Obras para avisar a los obreros que trabajaban en la vía o personas cercanas a ella, de la proximidad de un tren. También mostramos una trompetilla con boca ovalada de 23 cm de longitud, utilizada por los enganchadores en las estaciones de clasificación y por los mozos en las estaciones de viajeros, para emitir señales acústicas en las maniobras de composiciones o máquinas aisladas, aunque también fue manejada por los obreros de Vía y Obras. Junto a ella otra trompetilla más pequeña de 17 cm, empleada por los jefes del tren para dar la salida en los apeaderos donde no existían jefes de estación, ni factores de circulación. Por su parte, la de menor tamaño, con 12 cm, la usaron los jefes de estación antes de que el uso del silbato de mano sustituyera a ésta.

Estos instrumentos eran adquiridos por las antiguas compañías ferroviarias en establecimientos especializados en instrumentos musicales, como Hijos de C. Carrión (Vitoria), Casa Pardo (Madrid) o Gautrot ainé & Cie. (París), entre otras. Las piezas fabricadas en latón, bronce u otro metal, podían ser personalizadas con la grabación de las iniciales de la compañía ferroviaria correspondiente. En esta época, estos instrumentos eran también utilizados por militares o carteros, y por oficios hoy desaparecidos, como el de pregonero, alguacil, etc. quedando actualmente relegado su uso únicamente como instrumentos de caza, aunque mantiene su diseño idéntico al del siglo XIX.