



Caloríferos

Caloríferos
Mediados del s. XIX
Pieza IG: 00381
Vía II. Interior del coche de 3ª clase C-16
Museo del Ferrocarril de Madrid

En los primeros tiempos del ferrocarril los coches de viajeros circularon sin calefacción alguna. Las bajas temperaturas que debían soportar los viajeros eran motivo de frecuentes protestas y reclamaciones.

En los primitivos coches con departamentos independientes, cuyo acceso se hacía exclusivamente desde el exterior, el frío entraba con toda impunidad al abrir las portezuelas, además de por las numerosas rendijas y resquicios que tenían los vehículos. Este hecho se agravaba aún más, en los primeros coches de tercera clase, que no poseían cristales en las ventanas, sino únicamente cortinillas.

Para poder soportar los días de frío invierno, se precisaba de un medio de calefacción que hiciera más confortable el viaje, para ello se instalaron los rudimentarios “caloríferos”. Unos recipientes de sección rectangular o elíptica, contruidos de chapa de hierro, chapa galvanizada o cinc, con el fondo del mismo metal o de bronce. Su longitud era aproximadamente de un metro, para que en cada departamento pudieran entrar al menos dos. Tenían una capacidad de 12 a 18 litros, que en un principio se llenaron de agua caliente a una temperatura de 80 a 100°C, pero posteriormente ésta se mezclaba con acetato ácido de sodio y carbón en polvo, o a veces con arena, para permitir una mayor duración del calor. Se colocaban a los pies de los viajeros y podían ir cubiertos de alfombra o con la chapa desnuda.

El cambio, vaciado y rellenado se realizaba aprovechando las paradas en las estaciones. Esta tarea se hacía en los cuartos de caloríferos, donde había instaladas calderas verticales de gran capacidad que tenían diversas llaves para rellenar varios a la vez. Desde allí eran transportados con carretillas rápidamente, pero su efecto duraba unas dos o tres horas, tras las cuales era preciso sustituirlos de nuevo.



En realidad pueden considerarse como unos calentapiés, pues la diferencia de temperatura que se conseguía con respecto al exterior era de unos cinco grados, por lo que no se les puede considerar como un buen sistema de calefacción. Tenían, además, el inconveniente de que era frecuente que sus tapones no cerrasen bien, con lo que el piso del departamento se acababa llenando de agua fría, y por otra parte la necesidad de su frecuente sustitución causaba molestias a los viajeros y provocaba la entrada de masas de aire frío al tener la puerta abierta.

Pese a que los caloríferos eran incapaces de caldear adecuadamente, su empleo era un privilegio reservado a los viajeros de primera clase. La Real Orden de 9 de enero de 1868 reguló este uso para recorridos superiores a hora y media, durante el periodo del 1 de noviembre al 31 de marzo. Pero debieron pasar casi cuatro décadas para que la Real Orden de 27 de noviembre de 1906 obligara a las compañías ferroviarias a que durante las mismas épocas e idénticas circunstancias que en los coches de primera clase, se proveyeran de caloríferos a los de segunda y tercera clase. Esta disposición fue motivo de discrepancias y recursos por parte de las compañías, pero inmediatamente se empezó a instalar el nuevo sistema de calefacción por termosifón en los coches de primera clase, desplazando los caloríferos a las clases inferiores.