

## Briqueta y ovoides de carbón



Briqueta y ovoides de carbón  
RENFE (Brañuelas, León)  
Año: década de 1960  
Piezas IG: 07109 y 07110  
Museo del Ferrocarril de Madrid

Aunque no son piezas únicas, ni de gran valor patrimonial, con su presentación queremos destacar el protagonismo e importancia que históricamente ha tenido el carbón en la tracción vapor.

Desde mediados de siglo XIX el consumo de carbón creció por la demanda del ferrocarril, la navegación a vapor y la industrialización, siendo el ferrocarril uno de los mayores consumidores de carbón entre las distintas actividades de la economía española, al mismo tiempo que este combustible sería uno de los sectores más beneficiados por la construcción ferroviaria, al ser el mejor aliado para su transporte.

En general, las locomotoras de vapor de los ferrocarriles españoles fueron diseñadas para quemar carbón de tipo hulla, siendo preferible el uso de trozos de mayor calibre: cribado, galleta, granza o grancilla –de entre 60 y 10 mm- frente al muy desmenuzado: menudo y polvo de carbón -de 0 a 12 mm- que era arrastrado por el tiro antes de quemarse completamente en la caldera. Los fogoneros, que llegaban a palear hasta cuatro toneladas de carbón en una jornada, valoraban enormemente la buena calidad del carbón, pues de ello dependía, entre otras cosas, poder reducir el duro esfuerzo de “picar fuego”; trabajo para el cual se ayudaban de un barrón o larga barra de acero con el que dispersar y limpiar de cenizas y escorias el emparrillado de la caldera.

Los ingenieros intentaban diseñar hogares y rejillas que corrigieran el problema del carbón de menor calibre, al mismo tiempo que ideaban nuevos sistemas para aprovecharlo, al no encontrar los menudos de carbón una buena salida comercial. La solución técnica llegó con la aglomeración del carbón, proceso que se patentó en 1866 por Luis Rouvière y Bula, ingeniero del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona. Con el título “Sistema para aglomeración de menudo de carbones y desperdicios de otros combustibles”, consistía en calentar el polvo y menudos de carbón, y añadirle como aglutinante un 10% de brea seca y 2,5% de alquitrán, que fundidos por separado formaban una pasta dura que se inyectaban en cajas-moldes y se les daba la presión necesaria con una prensa de tornillo. Tras su desmolde se obtenían las briquetas o, como se denominaban en aquella época, “panes”.

Las fábricas de aglomerados fueron instalándose por todas las cuencas mineras españolas. La primera se montó en 1858 en Barruelo de Santullán (Palencia), a la cual pronto se unió la explotación de Orbó. A comienzos de 1860, se sumarían las de la cuenca gerundense de San Juan de las Abadesas y tres pequeñas fábricas en Asturias. Más tarde, se instalaron fábricas similares en las cuencas del Guadiato y del Bierzo. Las cuencas en que las empresas ferroviarias eran propietarias de las minas fueron las que estuvieron a la cabeza de la producción de aglomerados para abastecer el consumo de sus locomotoras, llegando algunas fábricas a producir más de diez toneladas de briquetas por hora gracias a prensas mejoradas. Coexistieron varios modelos: Couffinhal, Dupuy, Revollier, Marsais, etc., de moldes abiertos o de moldes cerrados, para producir principalmente ovoides y briquetas. Sin embargo, dada la escasa producción y mala calidad del carbón nacional, durante años se importó carbón desde las hulleras británicas, además de brea para fabricar aglomerados.

Las briquetas, en forma de ladrillo, eran elaboradas con una comprensión más intensa, variando incluso de tamaño y peso según la planta donde fueran producidas. Esta briqueta de Renfe, según la inscripción “R N”, pesa siete kilos y tiene unas medidas de 310x190x100 mm. Los ovoides que presentamos, de forma y tamaño de un huevo, miden 60x45x20 mm con 20 gramos de peso, aunque se fabricaron también de 40 gramos. Éstos eran utilizados fundamentalmente para el uso doméstico y, en el ferrocarril, para el encendido de las máquinas y como combustible de estufas en talleres, estaciones o casetas de guardabarreras.

Estos elementos han sido donados por el recién inaugurado Museo del Ferrocarril de Brañuelas, al cual queremos dar nuestro más sincero agradecimiento.