

Texto: LOLA M. CERRADA
Fotografías: Archivo Museo



Museo Nacional Ferroviario

DESDE EL VAPOR HASTA LA ALTA VELOCIDAD:

HISTORIA DEL FERROCARRIL

El museo del ferrocarril, ubicado en la antigua estación de Delicias, se dedica desde 1984, a conservar, restaurar y exhibir el patrimonio ferroviario español.



La locomotora «Micado» se puso en marcha por primera vez en el año 1700 y todavía sigue en funcionamiento. Una muestra de dicha locomotora se expone en el exterior del Museo, frente a su marquesina.



ANTECEDENTES



EL proyecto de crear un Museo, donde las grandes compañías pudiesen preservar y conservar objetos y locomotoras significativas de la historia del ferrocarril, ha sido considerado incluso con anterioridad a la constitución de la Red Nacional de Ferrocarriles (RENFE) en 1941.

La guerra civil y sus consecuencias postergaron la creación de dicho museo hasta que en 1948 se conmemoró la inauguración de la primera línea de

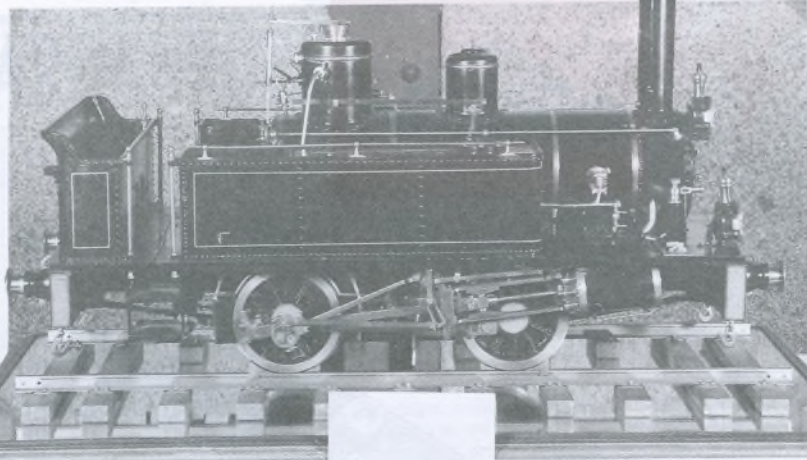
ferrocarril de la España peninsular (Barcelona-Mataró) y se tomaron como elementos iniciales el material histórico aportado al acto.

Veinte años serían necesarios para que Francisco Waiss constituyera en 1967 un pequeño Museo de Salón con maquetas, grabados y objetos pequeños. Sin embargo, este museo situado en la madrileña calle de San Cosme y San Damián no permitía, principalmente por lo reducido del espacio, la exhibición de locomotoras, coches de viajeros o vagones. Era necesario buscar un marco más adecuado.

El MUSEO FERROVIARIO está situado en pleno centro de Arganzuela, a diez minutos del Paseo de las Delicias. Numerosos autobuses, el 6, 8, 19, 45, 78, 85 y 86, nos acercarán hasta su misma puerta.

REPORT

El museo ferroviario cuenta también con una rica exposición de maquetas.



La estación de Delicias fue construida en 1871 por la compañía que estableció el directo Madrid-Ciudad Real, en ese mismo momento se estaba construyendo la línea Madrid-Lisboa que convertiría la estación, primero en régimen de alquiler y luego de propiedad, en una estación internacional. Su poca rentabilidad, debido a su escaso tráfico, la lleva a ser nacionalizada en 1928, durante la dictadura de Primo de Rivera.

Delicias formó parte de RENFE desde su constitución en 1941 pero un acuerdo con la estación de Chamartín para regular el tráfico, hace que en 1971, cien años después de su inauguración, quede fuera de servicio.

En 1980 RENFE y el Ministerio de Cultura deciden que la Estación de Delicias, previa restauración, podría albergar el Museo del Ferrocarril y la declaran monumento histórico-artístico.

Los fondos documentales que se encontraban en el Museo del Salón de la calle San Cosme y San Damián son trasladados a Delicias y se restauran las locomotoras que forman parte de la colección.

El 19 de diciembre de 1984 se inaugura el Museo Nacional Ferroviario.

FONDOS Y ACTIVIDADES

El desarrollo del ferrocarril supuso la aparición de numerosos objetos

que de manera más o menos directa están relacionados con él, por ello el contenido del museo es rico y variado, entre sus fondos se encuentran:

■ Locomotoras

Presentando la evolución desde las primeras locomotoras a vapor hasta la implantación de los motores Diesel y la electrificación de nuestras líneas.

■ Locomotora a vapor

Aunque ya en 1825 el inglés Stephenson aplica al servicio del ferrocarril la

La sala de tracción del Museo hace las delicias de los visitantes más jóvenes, que adoran la posibilidad de poder subirse en locomotoras reales como la de la fotografía.



capacidad del vapor de generar movimiento, no es hasta 1848 con la creación de la primera línea peninsular, desde 1837 funciona la colonial que unía La Habana con Güines, cuando se implantará el primer modelo de locomotora a vapor español, la «Mataró», modelo 111, que recorrerá en su inauguración el trayecto de Barcelona a Mataró.

Las locomotoras a vapor prestaron gran servicio al ferrocarril español durante ciento veintisiete años, hasta que fueron retiradas el 23 de junio de 1975, días más tarde se clausura el último depósito a tracción de vapor, el de Ciudad Real.

■ Electrificación de nuestras líneas

La implantación del motor Diesel, inventada por Rudolf Diesel, ingeniero alemán, en 1887, supone cambiar el vapor por un motor térmico racional que toma del exterior la energía eléctrica para «calentarse».

La primera electrificación de RENFE tiene lugar en 1944 en la línea que une Madrid-Avila-Segovia.

En 1964 RENFE pone en marcha su plan de electrificación que preveía cubrir 2.322 kilómetros, prácticamente todo el norte de España, este plan cobra más ímpetu por la crisis del petróleo de 1974.

En 1987 se habían electrificado más de 6.300 kilómetros.

En la actualidad el futuro del ferrocarril está en los trenes de gran velocidad.

■ Coches y vagones

El museo exhibe desde los coches de primera categoría, recreación de la forma de viajar de las clases más privilegiadas durante toda una época. Uno de estos coches ha sido acondicionado como cafetería, constituyendo un lugar tranquilo, original y agradable donde poder tomar un refrigerio después de un instructivo recorrido por el museo.

Los menos pudientes, sin embargo, no podían viajar en estos coches y tenían que conformarse con los de segunda y tercera clase, en los cuales las tapicerías, lámparas, cortinas y demás parafernalia dedicada al deleite de los viajeros era sustituida por burdos vagones con asientos de madera.

Los «Talgo», diseñados en 1942 por el ingeniero Goicoechea y financiado por Oriol, también están representados. Desde el Talgo I o experimental no apto para viajeros, el Talgo II inaugurado en 1950 en el trayecto Madrid-Hendaya, cuyo mayor problema era su irreversibilidad, el Talgo III que ya solucionaba estos problemas y que fue inaugurado en 1968 en el trayecto Madrid-Barcelona, el Talgo RD (rozadura desplazable), que puede ser utilizado con el ancho de vía internacional, inaugurado en 1968 en el trayecto Madrid-Zaragoza, hasta el Pendular, inaugurado en 1980 y que eleva el plano de suspensión por encima del centro de gravedad, consiguiendo así una mayor velocidad, coches más largos y un peso menor.

■ Paneles

Los paneles, donde se explica desde el uso de la rueda en las antiguas civilizaciones griegas y romanas hasta lo que serán los trenes de alta velocidad, constituyen un elemento indispensable para entender la exposición.

■ Maquetas

Móviles o rígidas, reproducción en diferentes escalas, de estaciones, coches, vagones y locomotoras.

■ Fotografías

Magnífica colección de fotografías, tanto en calidad como cantidad, algunas contemporáneas incluso de la constitución de RENFE.

Exposición de:

■ Placas de locomotoras

■ Campanas



Sala de tracción.

■ Relojes

■ Aparatos telegráficos y telefónicos

■ Documentos: Grabados y planos

El museo está permanentemente aumentando sus fondos, los avances de la técnica convierten rápidamente en históricos elementos que hasta hace poco tiempo formaban parte del ferrocarril actual.

Dentro de el Museo del Ferrocarril tienen cabida todas las actividades culturales que tengan relación con él, conferencias, debates, etc.

Vista parcial de la sala de maquetas y señales.



El telegrafo ha sido otro de los hitos en la historia de la humanidad, junto con el ferrocarril ha logrado que acortemos las distancias.



Actividades culturales del Museo Ferroviario / Asociación de Amigos del Ferrocarril

El Museo Ferroviario y la Asociación de Amigos del Ferrocarril, imparten cada año un ciclo de conferencias, generalmente una al mes. El programa, hasta el momento, del año en curso es el siguiente:

- 22 de diciembre de 1991. MUSEOS EUROPEOS DEL FERROCARRIL, impartida por D. Francisco Javier Liza y D. Pedro Romero.
- 26 de enero. EL FERROCARRIL DE ALTA VELOCIDAD. D. Justo Arenilla Melledo.
- 23 de febrero de 1992. INNOVACIONES TECNOLOGICAS EN LAS INSTALACIONES FIJAS, a cargo de D. Miguel Enrique Díaz Pavón.
- 22 de marzo de 1992. ORIGENES DE LA TRACCION A VAPOR, impartida por D. Manuel González Márquez.

La entrada a estas conferencias que se celebrarán a las 12 de la mañana, serán totalmente gratuitas.