

1. Antecedentes.

Cuando en el año 1948 se celebró el centenario del Barcelona-Mataró, primer ferrocarril de España, diversos actos tuvieron lugar en Barcelona, la gran capital catalana de la que el pequeño camino de hierro partía. El día de su inauguración había sido el 28 de octubre de 1848, ya lo hemos visto en páginas lejanas, y al cabo de cien años se festejaba el acontecimiento, figurando entre los actos conmemorativos una exposición del material ferroviario, de distintas épocas, en Barcelona. Se habló, con tal motivo, de la conveniencia de llegar a convertir en permanente una exposición de esta naturaleza; esto es, de establecer un Museo Ferroviario Español, idea que venía favorecida por cuanto en algunas naciones de Europa y Norteamérica se venía realizando acerca de particular.

Pero la RENFE tenía que hacer frente por esos tiempos a muchos problemas, que recababan preferentemente atención, se fue debilitando la idea del Museo, y no volvió a hablarse del asunto en mucho tiempo. Varias nuevas líneas fueron celebrando sus centenarios con escaso o ningún aparato, y del Museo nadie o pocos se acordaban.

Llegaron los años 1963, 64, 65..., y entonces lo que se cumplían eran centenarios de grandes líneas, acontecimientos que ya iban quedando en el olvido. Eran, por ejemplo, el de la línea de Madrid a Zaragoza, y de otra de más longitud, de Madrid a Irún. Por entonces yo acababa de alcanzar la jubilación en mi servicio activo de la RENFE, y, por mis aficiones, empezaba a mirar a la historia más que a la técnica. Por eso no me pasaron inadvertidas, y les dediqué varios artículos que el diario *A B C* tuvo para mí la atención de publicar. Causaron impresión en el consejo de la RENFE, a cuyo frente estaba entonces don Carlos Mendoza Gimeno, y era jefe de información y relaciones públicas don Fernando Coca de la Piñera, por el cual fui llamado para hablar de la posibilidad de crear un Museo, como una expresión de cultura y manifestación viva de la historia, al igual que se había hecho y estaba haciendo en otros países. Acepté la invitación que se me hacía, con carácter honorífico, y el asunto se puso en marcha.

Creación del Museo

Para esta clase de Museos se utilizan por lo general, viejos edificios o instalaciones que el progreso o la evolución del servicio ferroviario han ido dejando fuera de uso, y era naturalmente, uno de estos casos lo primero que había que buscar. La estación de Delicias, en Madrid, de la que ahora se habla como posible futura reserva para un gran Museo, estaba por los años 64 y 65 de este siglo en pleno funcionamiento de su destino de origen, y de ella salían y a ella llegaban los trenes, sin que se pudiera pensar en utilizarla para el caso que se nos presentaba. Mirando hacia Barcelona, sí existe algún viejo depósito de máquinas, como el del Clot o de Pueblo Nuevo, que pudiera servir para el caso, pero el porvenir de su existencia era dudoso, pensando en la nueva estructuración y ampliación de los enlaces ferroviarios, sin que, por otra parte, dejase de imponer un poco de respeto el enfrentarse desde el principio con la creación de un gran Museo, cuando a nosotros el ferrocarril nos lo trajeron países donde se creó o llegó a establecerse antes que en el nuestro, como los de Inglaterra y Francia.

En tal situación sucedió que iban a quedar libres locales de la planta baja del edificio del antiguo palacio de Fernán Núñez, que cuando la creación de la RENFE, y ya de su propiedad ese gran edificio, tuvieron que ser urgentemente utilizados para oficinas de diversos servicios, en este caso del departamento comercial.

En ellos nos fijamos, y vimos que, sin grandes reformas, podrían ser utilizados para un pequeño Museo de salón, en el que se colocasen maquetas de locomotoras, coches y vagones, y no digamos de documentación, cuadros y objetos relacionados con la historia de nuestros ferrocarriles. La idea pareció aceptable y sirvió de base para un informe que redactamos y elevamos a la dirección y al consejo de la RENFE. Fue al poco tiempo aceptado por los señores Mendoza, presidente, y Roa, director, con el complemento de la concesión de un pequeño crédito de unas cuatrocientas mil pesetas, que resultó ser todo lo que costó que la RENFE pudiera presentar al público su primer Museo, en 1967.

Instalación

Tiene acceso el Museo por la calle de San Cosme y San Damián, que forma esquina con la de Santa Isabel. Por ésta se llega, con entrada principal y noble, al antiguo palacio de Fernán Núñez, convertido por la RENFE, que lo adquirió al final de nuestra guerra de liberación, en asiento de su consejo de administración, hasta no hace mucho tiempo. Aun con ese cometido sobran locales de carácter secundario, utilizados temporalmente para establecer oficinas de diversos servicios; y fueron algunos de esos locales los que sirvieron para instalación del Museo.

Por la calle de San Cosme y San Damián hay que subir media docena de peldaños, por una puerta que conduce al vestíbulo del Museo. Se suceden luego cinco salas de exposición.

172. Vista de una de las salas del antiguo Museo Nacional Ferroviario en la calle de San Cosme y San Damián.



La primera contiene objetos del material fijo del ferrocarril, como los primitivos tipos de raíl, de traviesas, de señales, de enclavamientos... La reproducción de una diligencia sirve para recordar la lucha desigual que estos vehículos de la carretera sostuvieron con el camino de hierro cuando éste empezaba. Sobre ella un letrero habla de los casos de cortos trayectos, como el de Madrid a Guadalajara, en los que ambos medios de comunicación por corto tiempo se combinaron.

En la siguiente sala aparecen ya maquetas de material móvil: coches y vagones. Una vistosa colección de faroles de mano, de distintas épocas; el viejo telégrafo Breguet, que durante tantos años sirvió para que las sucesivas estaciones se comunicasen unas con otras; diversos objetos... y en las paredes retratos de los primeros propulsores de nuestro camino de hierro.

Se pasa a otra sala, en la que la exposición de viejos documentos domina. Una vitrina contiene instrucciones, folletos y medallas conmemorativas. A su lado un acción de la sociedad para la construcción de uno de los primeros pequeños ferrocarriles que se imaginaron y no llegó a construirse. Hay también una maqueta de la ingente mole del Puerto de Pajares, por donde serpentea la línea de Asturias. Damos por perdida otra maqueta de este tipo, relativa al Puerto de Orduña, en la línea de Bilbao, por la que recientemente nos preguntó, desde Inglaterra, un bisnieto del famoso Charles Vignoles el inglés que dio nombre en Europa al tipo de raíl que más se usa, inglés que vino a España a dirigir la construcción del Tudela a Bilbao.

En la misma sala, el reloj que dio la hora para la salida del primer tren del Mataró; el original, escrito a mano, del primer balance de la sociedad de este ferrocarril, del año 1847, cuando el ferrocarril se estaba construyendo; títulos de diversas Compañías de ferrocarriles; el túnel de Mongat, primero de nuestros ferrocarriles, etc.

Por último, la sala grande con otra pequeña aneja; la sala grande, que es, principalmente, la de las locomotoras. Diversas maquetas aparecen en ella, y una de tamaño natural, la locomotora más pequeña de que dispuso la RENFE, y que aun con su escaso tamaño tuvo que entrar en el Museo en varias partes que luego se armaron. Es la primera de la que fue Compañía de Andaluces, la *Jerezana*, de que en otro lugar de este libro hablamos.

Otras muchas cosas aparecen en estas salas, armónicamente relacionadas para constituir un conjunto que creemos atractivo y de buen aspecto, susceptible aún de crecimiento.

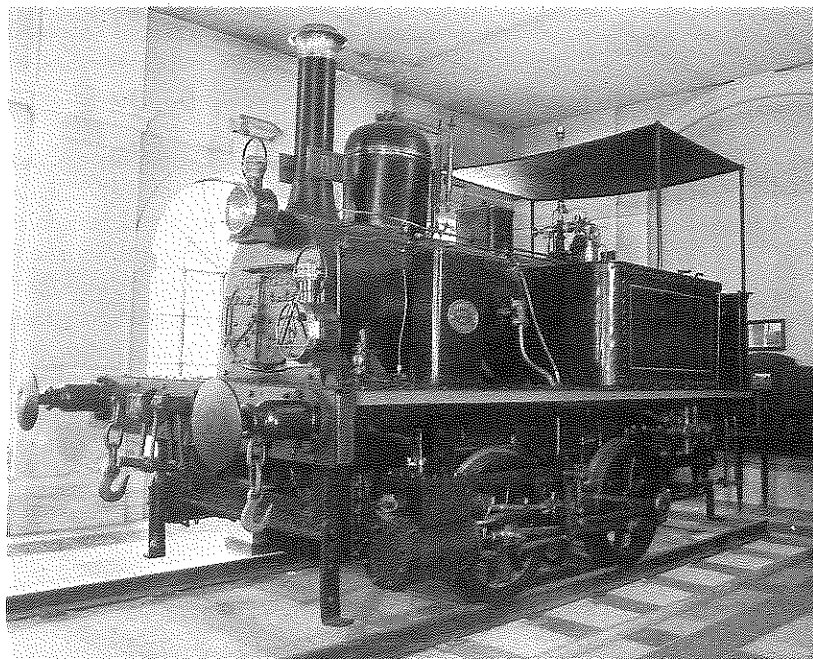
Pero en lo que respecta a la ampliación, lo que se piensa es de más altura, y capaz de contener colecciones de locomotoras, coches y vagones de tamaño natural. En previsión de alcanzar algún día la realización de este propósito, se guardan multitud de elementos, que llamamos las reservas.

Las reservas

Son locomotoras, desde la primitiva de una sola rueda motora, hasta las Santa Fe, las Mastodonte y las Mikado, todas de vapor y que ya son historia.

Locomotoras eléctricas también, como la del Gergal-Santa Fe, y las primeras de Pajares, de las que fueron ya sustituidas por otras. Incluso una pequeña parte del primer TALGO que empezó a prestar servicio en la línea de Irún y fue sustituido por otro más moderno. Algún coche de bastidor de madera del ferrocarril de Barcelona a Villanueva, de aque-

173. Locomotora 01 de la Compañía de Andaluces en su antiguo lugar de exposición en el primitivo Museo del Ferrocarril del Palacio de Fernán Núñez.



llos pocos coches que fueron los primeros que nos trajeron, para la suspensión, el *truck* o *bogie* de los norteamericanos. Procedían de la Sociedad Harlan and Hollings, de Wilmington, y de ellos hablamos en el texto de esta obra.

Todo este material, que se guarda con la mirada puesta en el futuro o futuros Museos de más amplitud, permanece en distintas dependencias de la red, como los depósitos de máquinas, sin servicio activo, de Barcelona, antiguo depósito de Villanueva, en Cataluña, locales sobrantes de la estación de Cuenca, de Alcázar de San Juan, de los antiguos talleres de Atocha, en Madrid, etc. (1).

Son cabos sueltos, elementos de la historia que pueden contribuir a su estudio y que, como tantos documentos que también se conservan, ahí están para seguirla y ampliarla.

(1) Ver prólogo a la presente edición, en el que se trata de las nuevas instalaciones del Museo Nacional Ferroviario.