

EL MUNDO DE LOS



# TRENES



# El Museo Nacional Ferroviario de la Estación de Delicias de Madrid

Difundir la historia del ferrocarril en España y acercar el legado histórico ferroviario a los ciudadanos, constituyen dos de los objetivos de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE). Estas metas son los puntos de actuación que han conducido a la misma a desarrollar toda su labor en este campo, tanto en el Museo Nacional Ferroviario de Delicias (Madrid) como en el Museo de Vilanova i La Geltrú (Barcelona).

## Comienzos del museo

Habría que señalar que ya las antiguas Compañías privadas de ferrocarriles españoles, NORTE y MZA básicamente, como antecesoras de la actual RENFE, habían comenzado a plantearse en la década de los años 30 la conservación de objetos significativos e incluso de locomotoras de vapor, con la idea de crear un museo. La guerra civil española truncaría este tema, y no sería hasta la celebración del centenario del ferrocarril español

en 1948 (inauguración de la primera línea ferroviaria española de Barcelona a Mataró, pequeño pueblo entonces de la misma provincia, en 1848) en que renacería la idea.

En este trabajo nos centraremos en el primero de estos dos museos, cuya gestación comienza directamente en el citado año 1948. Sin embargo, el proyecto quedaría dormido durante otros veinte años, y sólo en 1964, al cumplirse los centenarios de algunas de las grandes líneas férreas de RENFE, como

▼ Fachada principal del edificio del Museo en la estación de Delicias, en Madrid.

► Fachada posterior del Museo Nacional Ferroviario de Delicias, en Madrid. Las vías comunican el Museo con la estación de Santa Catalina, ya en la red normal de RENFE.



el de la de Madrid a Zaragoza o la de Madrid a Irún, se pensaría en RENFE en la creación de un museo.

Su estudio tropezó con dificultades importantes, en especial la de conseguir un local apropiado para que fuese visitable por el público, disponiendo además de vía de enlace con la red férrea para asegurar el acceso de locomotoras y de material móvil en general.

En efecto, después de años de búsqueda de alguna estación adecuada, se abrió en 1967 un pequeño museo, aprovechando unas antiguas dependencias de RENFE (sólo cuatro salas), pertenecientes al Departamento de Coordinación, en el palacio de Fernán Núñez, ubicado en las calles de Santa Isabel, y de San Cosme y San Damián, en pleno corazón de Madrid. Se trataba, en esencia, de una exposición dedicada a pequeños objetos y maquetas presentada de forma muy acertada, pero carente de la exhibición de grandes locomotoras, verdadero corazón de la historia ferroviaria, excepto por una pequeña máquina de vapor de dos ejes acoplados, ex núm. 01 de los FFCC Andaluces (020-0201 de RENFE) que era la atracción más llamativa de aquel pequeño museo.

## Desarrollo de la etapa del museo hasta su apertura

Con el cierre al tráfico de viajeros y de mercancías, en 1971, de la elegante estación de Delicias, la vieja meta daría un paso hacia su consecución, ya que tras otro periodo de dudas y vacilaciones, se empezaría a acercar a Madrid diverso material motor y móvil considerado de interés histórico, cuyo destino final sería el albergarse en un museo en la citada estación. El primer material se almacenó en la antigua estación de clasificación de Las Matas, en 1975/76 (de la antigua Compañía del Norte) y en la de Príncipe Pío, en 1977/78 (también de la misma Compañía).

En efecto, el 29 de abril de 1980, RENFE y el Ministerio de Cultura firmarían un acuerdo por el cuál este último - y tras ser declarado monumento histórico artístico la estación de Delicias - se



▲ Locomotora núm 020-0231, con número 601 de la antigua Compañía MZA, expuesta en la entrada al Museo de Delicias. Esta clase de máquinas de vapor fue muy utilizada en los servicios de maniobras de las grandes estaciones.

encargaría de subvencionar las obras de restauración del edificio, a fin de que se instalasen en ella los Museos del Ferrocarril y el de Ciencia y Tecnología.

El 5 de febrero de 1982, se creaba, mediante circular de RENFE, el Consejo del Patronato del Museo Nacional Ferroviario, encargado de controlar el desarrollo del mismo.

Hasta su inauguración, el 19 de diciembre de 1984, se realizaron las importantes obras de mejora de edificios y vías comentadas. Finalmente, las vías empezaban a llenarse con material, gran parte de él destrozado por la estancia de años al aire libre, y con escasa o nula atención.

Igualmente, todas las maquetas y objetos expuestos en el antiguo museo del Palacio de Fernán González, serían trasladados al nuevo.

Así pues, en 1984, abriría sus puertas el hoy popular Museo Nacional Ferroviario (MNF), lo



◀ Máquina 040-2091 (ex 2501) de la antigua Compañía del NORTE, que data del año 1863, por lo que es una de las piezas más antiguas de la colección del Museo. Bautizada como "El Cinca", su diseño es francés, país donde existieron Unidades prácticamente idénticas.



▲ Máquina de diseño británico, país donde fue construida en 1907. Se trata de la 230-2059 (ex 760 de la antigua Compañía Nacional del Oeste). En España se tuvieron máquinas de vapor construidas en los más diversos países de Europa, incluida Rusia.

▼ Vista parcial de la gran nave que alberga el material del Museo de Delicias. Contiene cuatro vías y tres andenes bajo la impresionante marquesina. El principal problema radica en la falta de espacio para albergar tanto material.

que podríamos considerar la primera etapa de su desarrollo. En 1985, el Museo pasa a formar parte de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE).

El elevado coste de mantenimiento del Museo, haría que éste tuviese muchas limitaciones, algunas de las cuales se han superado con el paso de los años. Con posterioridad, se ha incorporado al Museo más material motor principalmente, siendo restaurado otro, aunque lamentablemente esta labor no ha alcanzado a todo el material que hubiera sido de desear. Existe, pues, una gran parte de material sin restaurar o, incluso, en mal estado.

En la faceta más negra y triste del Museo debe destacarse el desguace de parte de su material, lo cual provocó un cierto escándalo, que fue aireado por la prensa nacional.

### Características e historia de la estación de Delicias

Dado su gran interés, conviene recordar la historia de la estación de Delicias, ya que es el marco del Museo y constituye un magnífico ejemplo de la arquitectura de hierro del siglo XIX, siendo



ella misma también un elemento más del propio Museo.

Esta estación se inauguró el 30 de Marzo de 1880, siendo acogida por los periódicos de la época como un gran acontecimiento, realizado por la presencia de los Reyes en el acto.

Fue la primera que se construyó en Madrid con estructura metálica; su edificio mide 170 m. de largo, 45 de ancho y 22 de alto. Las obras durarían catorce meses y su coste ascendió a 12 millones de reales.

Se dice que la estación fue proyectada en el estudio del famoso arquitecto Eiffel, el de la Torre de París que lleva su nombre, pero esta información es meramente oral, por lo que no ha podido ser confirmada por ningún documento.

La estación se concibió como cabecera de la línea de Ciudad Real, pero muy pronto la Compañía de este ferrocarril fue absorbida por otra, la de Madrid a Zaragoza y Alicante, la poderosa MZA, y también muy rápidamente sería cedida por ésta, junto con los seis primeros kilómetros de vías, a otra empresa ferroviaria, la de Madrid a Cáceres y Portugal (MCP). La estación fue cabecera de línea, situación en la que permanecería muchos años, incluso cuando esta empresa, debido a sus malos resultados económicos, tuvo que ser integrada, en el año 1928, en la denominada Compañía Nacional del Oeste (empresa ferroviaria del Estado).

Igualmente, con la fundación de RENFE en 1941, esta estación continuaría como cabecera de la línea de Extremadura y Portugal. La estación de Delicias se clausuró en 1971, pasando casi todos sus trenes a la estación de Atocha (tanto de la antigua, como de la moderna), e incluso a la de Chamartín.

### Gestión de las locomotoras de vapor

Las viejas locomotoras de vapor constituyen un elemento clave en todo Museo ferroviario, dada su espectacularidad e importancia.

Un brevísimo repaso histórico de la última etapa del vapor en España ilustrará la creación del Museo Nacional Ferroviario.

En España, durante de la década de los 50, la tracción vapor experimentó un gran auge incorporándose al parque de RENFE locomotoras muy modernas. Tras esta etapa se puso en marcha, en 1964, el famoso Plan Decenal de Modernización, el cual preveía que en los 10 años siguientes, el vapor quedaría sustituido definitivamente por la tracción diesel y la eléctrica.

De este modo, entre 1964 y 1975 se fueron clausurando paulatinamente los depósitos de máquinas de vapor del país. Se comenzó por su eliminación en toda Galicia y Andalucía Occidental, y se terminaría por el depósito de Ciudad Real.

La última locomotora de vapor de RENFE fue apagada por el entonces príncipe Juan Carlos el 23 de junio de 1975, en la estación de clasificación de Vicálvaro en Madrid, con lo que se daban oficialmente por concluidos sus servicios en España. Se trataba de una popular "Mikado" (1-4-1), Serie muy extendida en RENFE (nada menos que 242 Unidades construidas) dada su versatilidad. Quedaba concluida así la etapa de tracción vapor, tras casi 127 años de servicio al transporte del país.

El MNF está desempeñando un papel trascendental en materia de preservación de locomotoras de vapor, y, en general, de todo el patrimonio ferroviario. Gracias a su iniciativa, España cuenta con uno de los mayores parques históricos de locomo-

toras de todo tipo del mundo. No obstante, hasta la fecha no se ha alcanzado el número deseable de unidades restauradas.

Además de la tarea de restauración, el Museo acomete otra actividad todavía más costosa y difícil que es la puesta en marcha de diverso material, como es el caso de las grandes máquinas de vapor.

Hay que decir que el nivel de patrimonio ferroviario preservado en muchos países desarrollados, se estima mejor por el número de estos antiguos ingenios en estado de funcionamiento correcto.

El objetivo de tener máquinas de vapor, o de otro tipo, con plena capacidad de operación, es el de que puedan arrastrar trenes antiguos en líneas férreas preservadas y/o en acontecimientos especiales, con toda la composición del mismo restaurada y en servicio, como es el caso en España del "Tren de la Fresa".

El MNF posee en funcionamiento las siguientes máquinas de vapor, que se encienden más o menos veces a lo largo del año: Dos " Mikados ", concretamente las numeradas como 141F-2111 y 2413, una " Montaña " de MZA núm. 1701, una máquina articulada tipo " Garrat " núm. 282F-0421 y una tipo " Confederación " núm. 242F-2009 (esta Serie ostenta el record español de velocidad con tracción vapor en cerca de 140 Km/h, en las pruebas realizadas en Barcelona en 1955).

El Regimiento de Zapadores Ferroviarios de Cuatro Vientos, en Madrid, -entidad que nada tiene que ver con el Museo -, posee en perfecto estado de funcionamiento la locomotora identificada como SMF 240-2215, la cuál, en coordinación con el Museo, interviene en numerosas actividades y acontecimientos, por lo que casi forma parte de la familia del Museo Nacional Ferroviario.

## El Tren de la Fresa

Señalaremos que, finalizada la tracción vapor en RENFE en 1975, se realizaron algunos viajes en la zona de Madrid y en Cataluña, con la máquina tipo " Mikado " núm. 2111, que se encontraba en buen estado. Generalmente, las peticiones para estos viajes eran celebraciones de las Asociaciones de Amigos del Ferrocarril.

El 27 de mayo de 1984, el Ayuntamiento de Aranjuez y el Museo Nacional Ferroviario organizaron un tren de vapor, bautizado con el nombre de " Tren de la Fresa ", en el que viajaron diversas personalidades políticas. Este tren tuvo una amenaza de bomba durante su recorrido, lo que le haría llegar tarde a su destino.

A pesar de la anécdota anterior, esta circulación sería todo un éxito comercial, por lo que a partir de 1985 se puso en servicio normal, los domingos de verano, el verdadero y definitivo " Tren de la Fresa ", con una enorme aceptación por parte del público. A partir del año siguiente, este tren también empezó a circular los sábados de la temporada de verano y, paulatinamente, se le fueron añadiendo más coches de madera de los denominados " Costas ".

Este tren salía, al principio, de la pequeña estación de Delicias-Empalme, pero con las diversas obras ferroviarias que han remodelado esta zona madrileña, debido al referido proyecto del Pasillo Verde, terminaría saliendo de la moderna estación de Puerta de Atocha una vez finalizada dicha estación, lo que continúa haciendo en la actualidad durante los fines de semana de verano, con el tradicional éxito de viajeros.

Los coches " Costas ", dotados de caja de madera con plataformas en sus extremos, le confie-



ren al tren un enorme sabor de tiempos pasados, lo que complementa muy bien a la máquina de vapor, produciendo el disfrute de los viajeros a pesar de que los bancos son también de antiguas tablillas de madera barnizada, y por tanto muy duros.

Los cuatro coches de viajeros que forman normalmente este tren, son los numerados como: CC-2375 (American Car, 1914), CC-2435 (La Material, 1923), CC-2439 (La Material, 1929) y el BB-2470 (Sociedad Española de Construcción Naval, 1929). Este último ha sido modificado para contener un pequeño bar. Todos ellos fueron construidos para servicios de Cercanías en la antigua empresa ferroviaria MZA (Madrid-Zaragoza-Alicante).

En algunas ocasiones especiales, se le ha añadido el lujoso coche-salón (Beasain, 1911) del Regimiento de Zapadores Ferroviarios de Cuatro Vientos, en Madrid, el cual procede de la transformación de un coche de balconillos y plataforma de salida y entrada del público, situada en su centro, perteneciente a la antigua empresa ferroviaria privada del F.C. de Santander al Mediterráneo.

▲ Maqueta perfectamente realizada de un antiguo coche de viajeros de tres ejes con imperial, afecto a las líneas de la antigua Compañía MZA en las cercanías de Valencia.

▼ Como consecuencia de la falta de espacio y de los recursos económicos necesarios, la dirección del Museo tuvo que deshacerse de material considerado repetido o de escaso interés histórico. En la foto, cilindros de distribución de una "Mikado" de RENFE como la que arrastra el " tren de la Fresa ".





▲ Parque existente en las inmediaciones del Museo de Delicias, dotado de las vías de acceso que enlazan éste con la red de RENFE, lo que le confiere enormes posibilidades en la realización de viajes con trenes históricos, desde el propio Museo.

Se utilizaron también dos furgones para servicios auxiliares, los matriculados como VT 306446 y VT 302721, ambos procedentes de la reforma de algunos vagones cerrados de la serie J 300.000.

Existen actualmente dos coches furgones destinados a dos servicios distintos de este romántico tren: Uno de ellos es el furgón DV 340115 (Euskalduna, 1962), destinado al acompañamiento del tren para almacenar algunos productos y equipos necesarios. El otro furgón es de bogies, con

identificación DDT 8043, que se emplea para el encendido de las locomotoras de vapor que queman fuel-oil, y que se encuentra estacionado en el Taller Central de Reparación de RENFE (TCR) de Villaverde Bajo (Madrid).

### Otros museos españoles del ferrocarril

A parte de este Museo y del de Vilanova i La Geltrú (Barcelona), que inició su andadura hacia 1972 con una visita del congreso MOROP (Modelistas Europeos de Trenes en Miniatura) de aquel año, existen en España otros museos del ferrocarril de tamaño y desarrollo muy variable según su grado de consolidación.

El Museo Vasco del Ferrocarril, sito en Azepeitia (Guipúzcoa), dependiente del Gobierno Vasco, es un magnífico exponente de buen hacer técnico, y se encuentra muy ligado a la vía estrecha.

El Museo del Ferrocarril de Gijón, dependiente del Ayuntamiento de aquella ciudad asturiana y que se encuentra aún en fase de lanzamiento, es un ejemplo de cariño al ferrocarril y de buen hacer. Su contenido está equilibrado entre material de vía ancha y estrecha.

El Museo del Ferrocarril de Ponferrada (León). Sólo está en sus comienzos.

El Museo del Ferrocarril de Río Tinto (Huelva). Se trata actualmente de una pequeña línea minera de vía estrecha en explotación turística.

El CIFÚN de La Poveda, en Arganda (Madrid). Se trata de un grupo particular de aficionados al ferrocarril, respaldado por el Ayuntamiento de este pueblo.

### El Pasillo Verde

Una etapa importante del desarrollo de este Museo ha sido la nacida en 1986 con la creación, en los antiguos terrenos de RENFE en la zona centro-sur de Madrid, donde poseía numerosas instalaciones, del denominado Pasillo Verde.

Se trató y se trata - ya que aún se halla en ejecución - de un ambicioso proyecto urbanístico y de transporte ferroviario, realizado a lo largo de la denominada vía de contorno de Madrid, que unía la Estación del Norte con la de Atocha y la de mercancías de Santa Catalina, y que ha implicado al Museo en su plan urbanístico.

Este plan urbanístico ha afectado al Museo de manera muy positiva,

ya que está creando un entorno residencial y de recreo que potencia esta gran zona de la capital de España, quedando el edificio del Museo como una pieza de la antigüedad integrada en una moderna obra.

No obstante, también han existido aspectos negativos para el Museo, como fue la pérdida de una enorme cantidad de vías de almacenamiento y exposición de material móvil, además de otros terrenos válidos para diversas aplicaciones del mismo.

Por ello, la dirección del Museo tuvo que deshacerse de una parte de sus fondos de material, lo que provocó tristes polémicas, que llegaron a toda la prensa nacional.