



El aeropuerto de Málaga estrena terminal

- De Madrid al Cielo Único Europeo
- Eje de alta velocidad Ourense-Santiago
- El Atlas Nacional de España, accesible en la Red

EL MUSEO DEL FERROCARRIL DE MADRID,
UBICADO EN LA ESTACIÓN DE DELICIAS,
CELEBRA SU 25º ANIVERSARIO



Cita con la historia

JAIME ARRUZ FOTOS: MUSEO DEL FERROCARRIL DE MADRID

Nada mejor que celebrar el primer cuarto de siglo con un ambicioso plan de futuro. Ése ha sido el planteamiento de los responsables del Museo del Ferrocarril de Madrid, que encara los próximos

años desarrollando un proyecto de reforma de sus instalaciones y nuevas actividades, también, que harán más vivo y familiar un extenso patrimonio histórico ferroviario.



► Tren de la Fresa saliendo de la estación, coches de viajeros en la Sala de Tracción y paneles de la exposición conmemorativa de los 25 años.

Caballero



El primer paso para que el museo erigido en el interior de la antigua estación de Delicias de Madrid sea capaz de afrontar el futuro con garantías es una profunda renovación de todo su espacio expositivo. Si se cumplen los plazos previstos, antes del verano se adjudicarán las obras de reforma del museo. Se invertirán alrede-

dor de 22 M€ en unos trabajos que, previsiblemente, se prolongarán durante 4 o 5 años, de modo que el nuevo Museo del Ferrocarril de Madrid podrá ser ya una realidad hacia mediados de la segunda década del siglo XXI.

Esta renovación se llevará a cabo respetando toda la estructura del histórico edificio de Delicias, situado a poco más de un kilómetro de la ac-

tual estación Puerta de Atocha del AVE. El objetivo es ampliar la superficie destinada a las diferentes exposiciones, para lo que se recurrirá a algunas instalaciones que actualmente sólo se usan como almacenes y a otras dependencias que rodean el museo. Fundamentalmente se busca con todo ello hacer de este espacio un lugar más cómodo y accesible para los vi-

sitantes. Además, el proceso de ampliación y reforma del museo permitirá ofrecer más servicios que los actuales, como, por ejemplo, un auditorio o una sala de proyección de audiovisuales.

Las obras no supondrán el cierre del museo. En el caso de que, por cuestiones técnicas, sea inviable mantener abiertas las instalaciones de Delicias durante algún inter-



▀ Ceremonia de clausura de la estación y locomotora de un tren Talgo II.



Caballero

valo de tiempo, los contenidos del museo formarán parte, en su totalidad o parcialmente, de todo tipo de exposiciones temporales. Para ello, sus responsables ya han entablado conversaciones con las diferentes administraciones (estatales, regionales y municipales), así como con diferentes entidades privadas.

Con esta ampliación se persigue también consolidar al Museo del Ferrocarril como punto de encuentro de dos importantes legados históricos: nuestro patrimonio cultural y el patrimonio indus-

El Museo del Ferrocarril tiene previsto afrontar una importante renovación de todo su espacio expositivo

trial ferroviario, y todo ello, como ha venido sucediendo a lo largo de los últimos 25 años, sin perder nunca de vista mejorar también en la que es su principal labor: continuar conservando, custodiando y difundiendo la ri-

queza del patrimonio ferroviario español. Así, por ejemplo, el inventariado de las piezas que hay repartidas por todo el territorio nacional, ya sean locomotoras, coches o material de estación, entre otras, también forma parte de

la labor diaria de los trabajadores del museo.

Pero junto a la necesaria modernización de las instalaciones de la estación de Delicias, el Museo del Ferrocarril de Madrid afronta los próximos años con renovados compromisos, como potenciar sus acciones de Responsabilidad Social Corporativa (RSC); incrementar su relación con la comunidad escolar, uno de sus públicos más destacados, y aumentar el número de trenes históricos en circulación, que se unan a los que actualmente ya están en servicio: el Tren de la Fresa, que parte de Madrid a Aranjuez (ciudad Patrimonio de la Humanidad) en primavera, verano y otoño, y el Tren de la Navidad, un convoy de los años 20 que, entre los días 6 de diciembre y 5 de enero de cada Navidad, permite a los niños entregar las cartas a los Reyes Magos de una forma diferente.

Exposiciones itinerantes

Además, se apostará por el desarrollo de actividades de divulgación del sector ferroviario con exposiciones como las dos itinerantes que actualmente muestran, de manera muy didáctica, por un lado, qué es y qué ha supuesto para España la alta velocidad y, por otro, qué consecuencias sociales e históricas tuvo la emigración en la realidad del país durante el siglo pasado, conectando la expansión del ferrocarril y los flujos migratorios.

La literatura y el cine, entre otras facetas del arte, también tendrán sus espacios en el renovado museo. Para ello se están ya avanzando diversos proyectos e iniciativas, así como la creación de un



Locomotora 141-F 2416 Mikado seccionada. Debajo, maqueta en la Sala de Infraestructuras y camioneta auxiliar para trabajos ferroviarios.

Paseo de la Ciencia en Madrid en coordinación con el resto de museos de ámbito científico de la capital, o la participación en una futura red de museos españoles del ferrocarril junto a los de Vilanova i la Geltrú (Barcelona), Castejón (Navarra), Ponferrada (León), Asturias, Galicia o País Vasco. Para todo ello el Museo del Ferrocarril de Madrid cuenta con una especial singularidad: es el único de su clase en toda Europa que está enclavado en el interior de una estación de tren.

Más de 25 años de historia

A pesar de que, oficialmente, el museo cumplió recientemente sus 25 años de historia, su recorrido es mucho más amplio. En concreto, sus orígenes se remontan a 1948 y la conmemoración del centenario de la primera línea férrea de España. Igual que se había llevado a cabo en Inglaterra con la celebración del



centenario de las líneas Stockton-Darlington (1925) y Liverpool-Manchester (1930), a finales de los años 40 del siglo pasado, Renfe, que monopolizó el patrimonio de las compañías que operaban antes de la Guerra Civil, comenzó a preocuparse del amplio patrimonio ferroviario. Y el punto de partida para ponerlo en valor vino de una efemérides muy especial, el centenario de la primera línea de ferrocarril que comenzó a funcionar en España, en 1848, entre Barcelona y Mataró.

Así, el puerto de la Ciudad Condal acogió una muestra con decenas de piezas históricas. Esta exposición alentó la creación de un museo del ferrocarril, aunque el proyecto no se retomó hasta el año 1964 con motivo de los centenarios de otras líneas férreas tan importantes como las que unían Madrid con Zaragoza y Madrid con Irún. Ante la carencia de un espacio adecuado para mostrar si-



Caballero



Locomotora de vapor 1-1-1 para la línea de Huesca a Tardienta, de 1864. Derecha, farol de mano ferroviario.

quiera una mínima parte del patrimonio ferroviario español, como una estación, un depósito o un taller de reparación de trenes, Renfe optó por poner en marcha un museo-salón en el Palacio de Fernán Núñez, en Madrid, cerca de la estación de Atocha. El antiguo invernadero fue el emplazamiento elegido para exponer maquetas, grabados y pequeños objetos relacionados con el ferrocarril.

El museo, que estaba dividido en cuatro salas diferentes, abrió sus puertas en 1967 como el primero dedicado íntegramente al ferrocarril en España. Cuatro años más tarde, la estación de Delicias cesó en su actividad de forma definitiva, lo que hizo que Renfe retomara la idea de levantar un museo del ferrocarril en las instalaciones inauguradas en 1880 por los re-

Delicias, 130 años de historia

La estación de Delicias fue inaugurada el 30 de marzo de 1880 por los reyes Alfonso XII y M^a Cristina. Se construyó para ser cabecera de la línea Madrid-Ciudad Real-Badajoz, aunque las absorciones y fusiones protagonizadas por diferentes compañías en aquellos años hicieron que ganara en importancia rápidamente y se convirtiera en estación término de la línea de Madrid a Cáceres y Portugal. Como los núcleos de población por los que discurrían las líneas que partían o llegaban a Delicias eran en su mayoría muy pequeños, el tráfico de viajeros fue escaso. Esta ausencia se suplió por las mercancías, especialmente ganado, cereales y corcho, que se convirtieron en parte del paisaje habitual de la estación.

Aun así, la estación de Delicias acogió algunos trenes de viajeros muy populares, como el Correo Exprés, el Ligerero, el Ómnibus o el Rápido, que se convirtió posteriormente en el Lusitania Exprés. En 1941, al producirse la nacionalización de los ferrocarriles españoles, pasó a ser parte del patrimonio de Renfe. El tráfico de viajeros desapareció en 1969, aunque no fue hasta dos años más tarde cuando quedó definitivamente clausurada. En 1981, la Dirección General de Bellas Artes, Archivos y Bibliotecas inició el proceso para declararla Monumento Histórico-Artístico. Tres años después terminó la restauración y el proceso de conversión en sede del Museo del Ferrocarril y del Museo de Ciencia y Tecnología.

yes Alfonso XII y M^a Cristina y que constituye uno de los ejemplos más significativos de la arquitectura del hierro del siglo XIX.

En 1980, Renfe y el Ministerio de Cultura firmaron un acuerdo por el que este último sería el responsable de subvencionar las obras de restauración de la antigua estación de Delicias para que fuese la sede del Museo del Ferrocarril y del Museo Nacional de Ciencia y la Tecnología.

A lo largo de cuatro años se llevaron a cabo diversos trabajos para adecuar la estación a las necesidades propias de un museo y se trasladó hasta Delicias una muestra del patrimonio ferroviario acumulado durante más de un siglo. El museo fue inaugurado oficialmente el 19 de diciembre de 1984 por su primer director, Julio Álvarez Toro, y el por entonces presidente de Renfe, Ramón Boixados.

Un museo actual

En los últimos 25 años, el Museo del Ferrocarril de Madrid se ha consolidado como uno de los más importantes de Europa en su género. Acoge una importante colección



Estado de las obras de la estación el 1 de junio de 1879 y vista de la estación ya construida con el Lusitania Express.



El Museo del Ferrocarril de Madrid exhibe nueve locomotoras de vapor. Fotos interiores, vista general de la Sala de Tracción y Sala de Relojes.

de locomotoras de vapor, eléctricas y diésel, así como coches-cafetería y de viajeros, o diferente material relacionado con el mundo ferroviario y sus protagonistas.

Entre sus piezas sobresalen algunas como el coche cafetería WR-3569 de 1930, que prestó servicio en la Compañía MZA y fue uno de los últimos construidos en España para la Compañía Internacional de Coches Cama; un Talgo II de 1950 que cubrió las rutas Madrid-Hendaya, Madrid-Barcelona, Madrid-Cuenca-Valencia y Madrid-Valladolid-Palencia; una locomotora de vapor 1-1-1 de John Jones que llegó a España en 1864 para cubrir la línea Tardienta-Huesca, o la locomotora de vapor 141-F 2416 Mikado fabricada por Euskalduna en 1960, que estuvo en funcionamiento hasta 1975, año en que comenzó a electrificarse definitivamente el transporte ferroviario.

Junto a la muestra de locomotoras y coches, el museo ofrece a sus visitantes dife-



rentes salas de exposiciones con material ferroviario, como la sala de Infraestructura, la Sala de Relojes o la sala

dedicada a la historia del tren de juguete español y del modelismo ferroviario, con más de 1.000 piezas.

A todo esto se unen otras actividades programadas, como las distintas exposiciones temporales, representaciones teatrales y conciertos, los programas de visitas escolares, ideados para que los niños tengan una primera aproximación a todo lo que rodea al ferrocarril y descubran sus aportaciones en el progreso de las comunicaciones o su influencia en cambios históricos y sociales, o la antes mencionada recuperación de viajes en trenes históricos, como el de la Fresa o el de la Navidad.

Estas actividades han permitido que la afluencia de visitantes al museo haya crecido un 26% en los últimos cinco años, pasando de 90.000 en 2005 a 114.000 en 2009. Por todo ello, en suma, el Museo del Ferrocarril madrileño puede mirar al futuro con optimismo y encarar los próximos años mejorando en su objetivo de hacer comprensible y cercana una historia que, como la vida, no se detiene. ■