

Revista del  
Ministerio de

Marzo 2015 Nº 648 3 €

# Fomento



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE FOMENTO



EL PUENTE SOBRE LA BAHÍA  
DE CÁDIZ, EN LA FASE FINAL

LA RED DE AEROPUERTOS  
CIERRA 2014 CON  
RÉCORD DE PASAJEROS  
Y OPERACIONES

PRUEBA DE CARGA DEL  
VIADUCTO DEL RÍO ULLA

SALVAMENTO MARÍTIMO  
INTERVINO EN MÁS DE  
5.000 EMERGENCIAS  
EN 2014

150 AÑOS  
DEL FERROCARRIL  
CÓRDOBA-MÁLAGA

EL MUSEO DEL FERROCARRIL DE MADRID CUMPLE 30 AÑOS

# Memoria del tren



▶ Aspecto de la sala de tracción del museo durante la celebración de una de las ediciones del "Mercado de Motores".



JULIA SOLA LANDERO. FOTOS: MUSEO DEL FERROCARRIL

La estación de Delicias, que acoge el Museo del Ferrocarril desde 1984, se ha convertido en uno de los referentes culturales de Madrid, no solo por sus objetos y fondos documentales, sino también por las numerosas actividades, exposiciones o talleres que se desarrollan en ella. Construida hace 135 años, la estación de Delicias atesora hoy auténticas joyas de nuestro patrimonio ferroviario.

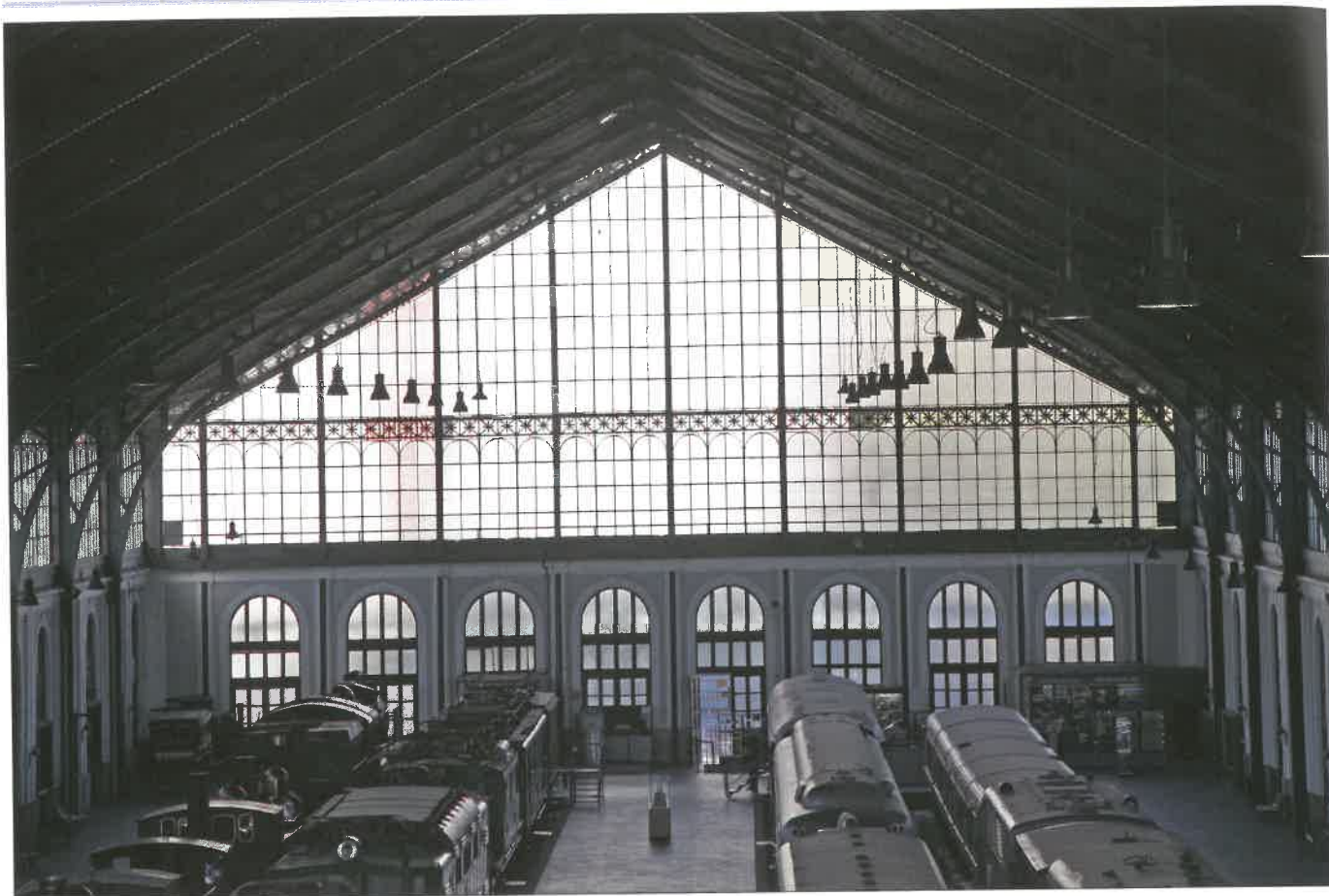


El 30 de marzo de 1880, en plena efervescencia en toda Europa del tren como el transporte del futuro, los Reyes Alfonso XII y María Cristina inauguraron la monumental estación de Delicias de Madrid, la primera con estructura de hierro que se construyó en la capital. Después de casi cien años de intensa actividad, el tráfico de trenes de Delicias se trasladó a Chamartín y Atocha, y el 30 de junio de 1969 salió, con destino a Badajoz, el último tren de viajeros que circuló por sus railes. Aquel día, un grupo de amigos del ferrocarril se arremolinaron en el andén de la estación para despedir a aquel último tren, enarbolando una pancarta que decía: "Es el progreso. Pero qué tristeza. ¡Viva Madrid Delicias!".

El venerable edificio permaneció cerrado hasta 1984, año en el que comenzó una feliz segunda etapa de su vida como memoria viva del tren en España. Fue el 19 de diciembre de aquel año cuando abrió sus puertas el Museo del Ferrocarril de Madrid, que acaba de cumplir sus primeros 30 años, en un contenedor excepcional que es también, en sí mismo, parte de la historia del tren en España.



▶ Estado de las obras de la estación el 1 de junio de 1879 (foto: Hebert).



## Orígenes

Corrían los años 20 y 30 del siglo pasado, cuando en Europa comenzaron a celebrarse los primeros centenarios de las grandes líneas férreas. En 1925 lo hizo la línea Stockton a Darlington y en 1930 la de Liverpool-Mánchester. Aquellas celebraciones llevaban aparejado el montaje de exposiciones en las que se mostraban piezas ya históricas, al tiempo que se exhibían los últimos avances tecnológicos, tanto en material rodante, como en infraestructuras. Aquellas primeras muestras serían el germen de los futuros museos ferroviarios que se abrirían en Europa.

Por aquellas fechas, el primer centenario del ferrocarril en España también estaba cerca. En 1948, la línea Barcelona-Mataró —primera que circuló en la península— cumplió 100 años, y se celebró entonces una exposición conmemorativa del evento en el puerto de Barcelona, donde se exhibieron antiguas piezas ferroviarias y la situación del ferrocarril en aquellas fechas.

Ese año nació también el germen del interés —quizá la necesidad— de crear un museo ferroviario español. Pero no fue hasta 1964, año en que se celebraron los centenarios de las líneas Madrid-Zaragoza y Madrid-Irún, cuando Renfe comenzó a estudiar en serio la po-

sibilidad de crear un museo que registrara la impresionante evolución de la tecnología y usos del tren.

Tan solo tres años después, en 1967, se abrió al público el primer museo ferroviario de España. Estaba en el palacio de Fernán Núñez, en la calle de Santa Isabel de Madrid, un edificio de estilo neoclásico de mediados del siglo XIX adquirido por la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España y Red de Andaluces, y que después pasó a ser propiedad de Renfe, quien convirtió el edificio en la sede de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, que gestiona el museo.

En aquella primera sede permaneció hasta 1980, fecha en la que Renfe y el Ministerio de Cultura firmaron un acuerdo por el que este último subvencionaba las obras de restauración de la estación de Madrid Delicias, para que fueran instalados allí el por entonces denominado Museo Nacional Ferroviario y el Nacional de la Ciencia y la Tecnología.

A partir de entonces, los primitivos fondos, que reunían maquetas, grabados y utilaje relacionado con el tren, pudieron multiplicarse gracias a la amplitud y características del nuevo espacio, que ofrecía algo impensable en un edificio al uso: poder acoger trenes reales. Una auténtica foto fija de lo que debió ser la imagen cotidiana de la actividad de la estación cuando estaba en uso.

► Vista de la sala de tracción.



► Andén dedicado a la tracción de vapor.

## El museo alberga una de las colecciones de material histórico ferroviario más interesantes y completas de Europa

### Más que un museo

*Durante el año 2014, el Museo del Ferrocarril recibió 117.115 visitas —el triple si se suman los asistentes al popular Mercado de Motores—, lo que ha consolidado a este museo como una de las opciones de ocio más atractivas de Madrid. Gran parte de este atractivo se cifra en las numerosas actividades desarrolladas por el museo y en su clara apuesta por una orientación a la comunidad educativa, con la participación de más de 15.000 escolares en el programa "Educa-Tren".*

*Otras actividades destacadas son el mercadillo de modelismo ferroviario, el teatro familiar y el parque ferroviario infantil "Ferrocarril de las Delicias", así como la organización de exposiciones sobre patrimonio industrial, talleres infantiles o la Feria del Coleccionismo de Madrid "La estación". Además, el museo participa en los programas de la "Noche de los teatros", la "Noche de los libros", el "Día internacional de los museos", la "Semana de la Ciencia" y la "Semana de la Arquitectura".*

*Y, entre estas variadas actividades, una que acaba de cumplir, al igual que el museo, sus 30 años de existencia y que ya se ha convertido en un clásico del turismo madrileño: el Tren de la Fresa a Aranjuez, que nos permite revivir la experiencia de los primeros viajes en ferrocarril.*

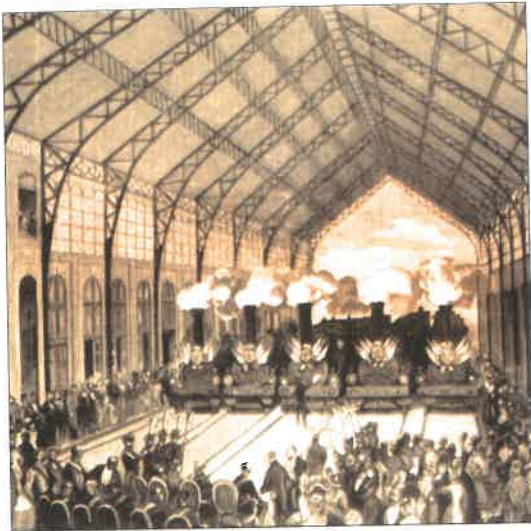
### ► Paseo por el pasado

Los fondos más antiguos del museo fueron aportados en su día por las antiguas compañías ferroviarias privadas creadas en el siglo XIX y que tras la nacionalización de los ferrocarriles, en 1941, pasaron a formar parte de Renfe.

Actualmente, el museo alberga una de las colecciones de material histórico ferroviario más completas e interesantes de Europa. En su interior se pueden ver más de treinta vehículos históricos, entre locomotoras y coches de viajeros, a través de los cuales se puede repasar la evolución de la tracción —vapor, eléctrica y diésel— desde los inicios del ferrocarril hasta ahora.

Asomarse por las ventanillas de los trenes del siglo XIX, descubrir los pequeños y cuidados detalles del mobiliario y admirar el primoroso interior de los coches de viajeros, desde el gran lujo de los que contaban con baño, cama y comedor, hasta los coches de tercera con severos asientos de madera, es un delicioso paseo por un pasado que, aunque relativamente reciente, ya se antoja remoto.

Los fondos se sitúan a ambos lados de la gran marquesina de la estación. En su origen, sus dependencias se distribuían en dos pabellones. El del ala izquierda contenía el vestíbulo, los despachos administrativos y dos salas de espera; el del ala derecha albergaba las de-



pendencias de llegada, las cocheras de carruajes y las oficinas. Ahora esos espacios se han reconvertido en salas temáticas: una guarda una colección de antiguos relojes de las estaciones; otra está dedicada a modelismo, con maquetas animadas, y una tercera muestra elementos de la infraestructura ferroviaria. Además del utillaje ferroviario, también se atesoran actas de las antiguas compañías, libros de contabilidad, documentos sobre tarifas, títulos y deuda pública, y una notable fototeca.

rado oficialmente el vapor en España. Actualmente, la venerable locomotora se ha convertido en una pieza que explica visualmente los mecanismos internos y el funcionamiento de una locomotora de vapor.

Se puede ver también la locomotora inglesa Tardienta, la más antigua de las que se exponen en el museo, construida en 1862 por John Jones & Son. También se encuentra la locomotora Pacific, un modelo salido de los talleres bilbaínos de Babcock & Wilcox y construido a propósito de la celebración de la Exposición Iberoamericana de Sevilla de 1929.

El no va más de la tracción de vapor en España, por su tecnología y prestaciones, fue la locomotora Confederación, que llegó a alcanzar nada menos que 140 km/h, récord de la tracción a vapor en España. De esta locomotora solo se fabricaron diez unidades que se destinaron a prestar servicio en los trenes expresos y rápidos de la línea de Madrid a Irún, donde lle-

▶ Arriba a la izquierda, grabado de la inauguración de la estación de Delicias (La Ilustración Española y Americana, 1880).

A la derecha, el 30 de junio de 1969 sale el último tren de viajeros de Madrid Delicias: el expreso de Badajoz.

Debajo, inauguración del Museo de Ferrocarril. En la foto, el primer director, Julio Álvarez Toro, y el entonces presidente de Renfe, Ramón Boixados.

## Joyas a través del tiempo

En España la tracción de vapor tuvo una larguísima vida. Desde 1848 hasta 1975 se siguió utilizando esta técnica. Por eso se conservan numerosas muestras, como una de las locomotoras de vapor Mikado producidas en España en 1960 y que rodó hasta que fue clausu-

## Un fondo documental imprescindible

Desde 2009 el Museo del Ferrocarril forma parte de la Red de Museos de España y está adscrito al Ministerio de Fomento. Además de gestionar sus fondos, organiza numerosas actividades y cuenta con servicios de documentación únicos, como la Biblioteca, Hemeroteca y Archivo, que atesora una ingente documentación sobre el tren desde todos sus aspectos: histórico, social, técnico, económico, cultural, legislativo, tecnológico y político. Un fondo de más de 31.000 títulos de monografías y 3.000 títulos de publicaciones seriadas, que se completa con las colecciones especiales de cartografía, folletos, carteles, audiovisuales y memorias empresariales. Un conjunto que hace de este archivo ferroviario un fondo documental de referencia ineludible para el conocimiento del ferrocarril en España.





► Maqueta de la sala de modelismo y trenes de jardín del parque ferroviario "Ferrocarril de las Delicias".

garon a remolcar convoyes de hasta 18 coches y 810 toneladas.

Las locomotoras descendientes del vapor —eléctricas y diésel— también tienen una nutrida representación. Hay muestras de locomotoras eléctricas datadas entre 1907 y 1963. Entre las diésel se encuentra la 1615 Marilyn de Alco (American Locomotive Company, 1955), primera locomotora diésel-eléctrica de Renfe, después de las que remolcaban el Talgo, adquirida para comenzar el proceso de sustitución de la tracción de vapor por la diésel.

Y, cómo no, el museo también conserva un Talgo, el *Virgen de Aránzazu*, que la compañía de Oriol mandó construir en Estados Unidos, junto con la *Pilar*, *Begoña* y *Montserrat*. Aún hoy resultan innovadoras la ligereza de su carrocería, el confort para el viajero —butacas anatómicas, aire acondicionado o servicios de comidas— y nociones de accesibilidad tan avanzadas para la época como las puertas de acceso a la altura de los andenes.

## ▲ Tecnología ferroviaria

La velocidad y la precisión en la medición del tiempo comenzaron a ser objeto de culto en el siglo de los grandes descubrimientos. Lógico: los avances técnicos se sucedían velozmente y en el campo ferroviario estaban relacionados con la rapidez y la puntualidad. Por eso, el tren necesitaba una numerosa dotación de relojes orbitando a su alrededor. Objetos útiles y representativos que las compañías ferroviarias colocaron en sus principales estaciones como iconos de la modernidad y el prestigio.

El Museo del Ferrocarril de Madrid atesora una veintena de artilugios que marcaron la hora en estaciones, salas de espera y demás dependencias ferroviarias. Entre esas piezas, se encuentra el reloj que se empleó para dar la salida al primer tren que circuló en la península.

Junto a la de relojes, la sala de Infraestructura recoge de forma interactiva la historia y evolución de las gran-





► Fachada principal de la estación y grupo de escolares visitando el museo.

des obras ferroviarias que han hecho posible salvar los caprichos de la orografía: viaductos y túneles, y también estaciones y vías, las comunicaciones, la electrificación, la señalización o el papel de los trabajadores.

En esta dependencia se guarda una singular pieza histórica, la auscultadora de vía Scheidt&Bachmann, una de las más antiguas del museo. El aparato, fabricado en Alemania, medía las variables geométricas de ancho de vía y peralte de los carriles, deslizándose sobre un tramo de vía para obtener el ancho de esta y la altura de los carriles de manera simultánea; las mediciones se iban reflejando en unos gráficos trazados por varias plumillas sobre una banda de papel, donde se registraba la posición real de los carriles. Los datos resultantes permitían determinar los trabajos que eran necesarios para un correcto mantenimiento de la vía. Todo un prodigio de tecnología puntera de la época.

### .\ Diminuta realidad

Y en la sala de modelismo, un mundo diminuto de juguetes y maquetas animadas de diferentes épocas y escalas muestran una singular visión de la historia del tren y recrean la marcha de los convoyes circulando veloces e incansables por paisajes reales o imaginarios, cruzando puentes, túneles y estaciones, que rememoran



una realidad liliputiense con el encanto de los viejos trenes infantiles.

Y, ya en el exterior, se encuentra el enclavamiento de Algodor y su puente de señales, un elemento singular del patrimonio industrial ferroviario puesto en marcha en 1927 y que funcionó hasta el año 2000, cuando fue sustituido por un enclavamiento electrónico. Dispone de 110 palancas, 70 para señales y 40 para agujas, que se accionaban mediante la presión del agua. Toda una reliquia del utillaje ferroviario y único enclavamiento de estas características que se conserva en España. ■