

El Museo del Ferrocarril de Madrid: una mirada en retrospectiva y un avance del futuro

The Madrid Railway Museum:
A look in retrospective and an advance of the future

FRANCISCO POLO MURIEL

Director del Museo del Ferrocarril de Madrid

La conservación del patrimonio cultural ferroviario en España experimentó un gran impulso con la apertura en 1984 del Museo Nacional Ferroviario. Transcurridos treinta cinco años desde esa fecha, la labor llevada a cabo por el ahora denominado Museo del Ferrocarril de Madrid ha permitido que cada vez se conozca más sobre el pasado ferroviario en España y que se haya incrementado la consideración y la sensibilidad sobre estos bienes públicos. En este artículo se indaga en torno a los antecedentes que permitieron que, de la mano de RENFE, eclosionaran las primeras experiencias museísticas sobre este modo de transporte en España. Además, se presenta la labor que viene desarrollando el Museo del Ferrocarril de Madrid, gestionado desde 1985 por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Finaliza el artículo esbozando lo que puede llegar a ser, en un futuro próximo, a partir del desarrollo de la propuesta ganadora del Concurso de Ideas para la rehabilitación arquitectónica de la estación de Madrid-Delicias, promovido por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

The preservation of the cultural railway heritage in Spain experienced a great boost with the opening in 1984 of the National Railway Museum. Thirty-five years have elapsed since that date, the work carried out by the now called Madrid Railway Museum has allowed more and more to be known about the history of the railway in Spain and that the consideration and sensitivity of these public goods has increased. This paper investigates the background that allowed the first museum experiences on this mode of transport to emerge from RENFE in Spain. Further, it presents the work being carried out by the Madrid Railway Museum, managed since 1985 by the Fundación de los Ferrocarriles Españoles. The paper ends by outlining what it may become, in the near future, from the development of the winning proposal of the Ideas Competition for the architectural rehabilitation of the Madrid-Delicias station, promoted by the Ministry of Transport, Mobility and Urban Agenda.

Palabras clave: Museos del Ferrocarril, Patrimonio cultural ferroviario, Organización, Futuro.

Keywords: Railway museums, Railway cultural heritage, Organization, Future.

Introducción

El Museo del Ferrocarril de Madrid inició su andadura pública, en su actual sede de la estación de Madrid-Delicias, un 19 de diciembre de 1984. Por aquellos años, quedaba atrás todo un proceso previo de preservación¹ y adecuación del histórico edificio y de la colección a exponer en el mismo, iniciado un 29 de abril de 1980, tras la firma del acuerdo para su creación, suscrito entre el Minis-

terio de Cultura y la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE). Mediante este acto documental dicho ministerio se comprometía a costear las obras de restauración necesarias para que la histórica estación madrileña acogiera dos nuevos museos, el Nacional Ferroviario y el Nacional de Ciencia y Tecnología (MUNCYT). Se iniciaba así la segunda fase de una experiencia museística que había empezado en el año 1967 con el Museo Salón ubicado en el Palacio de Fernán Núñez, hoy

FRANCISCO POLO MURIEL

Doctor por la Universidad Autónoma de Madrid y Licenciado en Geografía e Historia por la Universidad Complutense de Madrid. Ha trabajado en diferentes áreas vinculadas con la historia ferroviaria: económica, social y patrimonial. En materia de recuperación del patrimonio ferroviario, ha participado en la redacción de proyectos y estudios para museos del transporte y la conservación de poblados ferroviarios. Es autor de la obra *La depuración del personal ferroviario durante la Guerra Civil y el franquismo (1936-1975)*, publicada en 2019 y basada en su tesis doctoral. Ha dirigido, coordinado y firmado en coautoría varias publicaciones: *Historia de los Poblados Ferroviarios en España (2005)*, *Madrid en sus Cercanías: un recorrido por la metrópoli madrileña (2004)*, *Ferrocarril y Madrid: Historia de un Progreso (2002)*. Ha publicado diversos artículos de investigación dentro de las obras: *Organizaciones obreras y represión en el ferrocarril: una perspectiva internacional (2011)*, *150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance (2008)*, *150 años de Ferrocarril en la Comunidad Valenciana (1852-2002) (2002)*, *Historia de los Ferrocarriles de Iberoamérica (1837-1995) y Guía Histórica de los Ferrocarriles Iberoamericanos (1837-1995)*, editadas ambas en 1998. Su actividad profesional la ha desarrollado en la Fundación de los Ferrocarriles Españoles y en ADIF.

¹ Con fecha 21 de enero de 1981 la Dirección General de Bellas Artes, Archivos y Bibliotecas del Ministerio de Cultura dictó resolución por la que se acordaba incoar expediente para la declaración de monumento histórico-artístico a la estación de Madrid-Delicias, resolución que se publicó en el Boletín Oficial del Estado de fecha 18 de febrero de 1981.

en día sede de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. En dicho espacio se había establecido una colección de piezas históricas ferroviarias que en su mayor parte ya habían sido mostradas en la exposición celebrada en 1948 en Barcelona, con motivo del Centenario de la primera línea ferroviaria en suelo peninsular, la comprendida entre Barcelona y Mataró. La experiencia del Palacio de Fernán Núñez pretendía ser lo que finalmente fue, un embrión de un proyecto mucho más ambicioso, que sería inaugurado años más tarde en un espacio ya netamente ferroviario.

Antes de presentar lo que hoy en día es el Museo del Ferrocarril de Madrid y cuáles son sus proyecciones futuras, conviene presentar cuáles fueron sus precedentes y cómo se llegó a lo que hoy en día ofrece al visitante que se adentra en la decana de las estaciones ferroviarias de Madrid, con 140 años cumplidos el pasado 30 de marzo de 2020. Así pues, este artículo pretende plantear en primer lugar los antecedentes, las experiencias expositivas que dieron lugar al actual Museo del Ferrocarril de Madrid, para presentar posteriormente su misión y objetivos, organización interna y funciones,

actividades, públicos y valorar su contribución a la sociedad a través de su planteamiento museológico y didáctico. Finalizaremos este recorrido avanzando lo que será de este espacio en un futuro próximo, presentando esbozos de la propuesta ganadora del Concurso de Ideas, promovido por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) para la rehabilitación arquitectónica del edificio y la redacción y aplicación de su futuro Plan Director².

Los antecedentes para la musealización del patrimonio ferroviario en España en contexto

La actividad ferroviaria en España comenzaría en 1837 en la isla de Cuba, por entonces y hasta su independencia en 1898 de soberanía española. Esta primera experiencia ferroviaria, junto con las que se estaban llevando a cabo en diferentes territorios europeos, servirían años después como modelos o referentes para la que se pondría en marcha en 1848 entre Barcelona y Mataró e impulsarían la irrupción en España de un novedoso nuevo negocio, el ferroviario, el cual se vería reforzado a partir de 1855 con la aprobación de la Ley Ge-

² Agradezco los comentarios realizados por el Área de Conservación y Gestión de Colecciones del Museo del Ferrocarril de Madrid. Cualquier error u omisión que pueda contener el presente artículo son sólo atribuibles a su autor.



Fachada de la estación de Madrid-Delicias, sede del Museo del Ferrocarril de Madrid. © Asis G. Ayerbe / Museo del Ferrocarril de Madrid.

neral de Ferrocarriles y otras leyes bancarias que pusieron las bases para la implantación del modelo capitalista en España. La construcción de la red ferroviaria vendría soportada por un régimen concesional en el que participaron dos actores principales, por una parte el Estado, el cual sufragaría con un interés garantizado la inversión necesaria para la construcción de los trazados y su dotación de stock ferroviario y, por otra, las compañías ferroviarias que se fueron constituyendo al albur de dicha legislación ferroviaria y con el apoyo económico de sus accionistas, en buena medida foráneos (franceses, belgas, británicos), hasta que, a comienzos del siglo XX, la Gran Guerra impulsó un proceso de repatriación del capital extranjero y, por consiguiente, un crecimiento del capital accionario de origen español. Antes de que sucedieran esos movimientos de carteras accionariales, se puede afirmar que la red ferroviaria española se encontraba prácticamente concluida a finales del siglo XIX. En ese proceso, jalonado de vaivenes políticos y coyunturas económicas, algunas de ellas muy negativas para este negocio, como fue la crisis financiera de 1866, tuvieron un importante papel los procesos de concentración empresarial del que resultaron cuatro grandes compañías ferroviarias (Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, Compañía de los Ferrocarriles de Madrid, Zaragoza y Alicante, Compañía de los Ferrocarriles del Oeste de España y Compañía de los Ferrocarriles Andaluces) que perduraron hasta la constitución de RENFE en 1941³.

Toda esta primera gran etapa, la caracterizada por la preeminencia del régimen concesional, a través del apoyo económico del Estado y la explotación del ferrocarril por el capital privado, puso a España en la senda de la modernización económica, permitiendo el tránsito de la era preindustrial a la industrial. No obstante, el caso español presentó diferencias sustanciales con respecto a otros estados europeos (nos referimos principalmente a Reino Unido, Francia, Bélgica y Alemania), en donde la existencia de abundantes reservas de materias primas, el dinamismo en la movilización del capital, la densidad poblacional y el territorio físico permitieron la configuración de redes ferroviarias mucho más extensas y malladas que la que se llegó a tender finalmente en España, en gran medida condicionada, no sólo por la escasez de las materias primas que fueron clave durante la revolución industrial, sino también por la abrupta orografía existente en el conjunto de la península ibérica.

Durante este primer gran período que acabamos de resumir se darían los primeros pasos para el inicio de un muy incipiente movimiento conservacionista, proclive a la preservación de elementos fe-

roviarios, que se encontraban fuera de uso, con el objetivo de servir de ejemplo para mostrar la evolución tecnológica de este modo de transporte. En este sentido, desde los inicios de la construcción ferroviaria en Europa, jugaron un gran papel las exposiciones técnicas que se fueron celebrando por todo el continente⁴. En ellas se solían presentar los nuevos modelos de maquinaria, las nuevas invenciones y avances tecnológicos, ya aplicados a nuevos prototipos, los cuales se desarrollarían o no en función de los encargos realizados por las compañías industriales y ferroviarias. En todas estas exposiciones el material ferroviario (locomotoras, instalaciones de seguridad ferroviaria, etc.) ocupaba una importante cuota dentro del conjunto de dichas muestras tecnológicas. Era frecuente que muchos de esos modelos fueran presentados en versiones a escala por las firmas constructoras y que estas reproducciones fueran finalmente entregadas a las compañías ferroviarias una vez firmados los contratos comerciales que garantizaban la compra de lotes de maquinaria. Esos modelos a escala, minuciosamente acabados, se convertirían a la vuelta de unos años en los primeros elementos de las futuras colecciones museísticas que se fueron fraguando, si bien de forma no planificada, en el seno de las compañías ferroviarias⁵. Igualmente, las muestras y exhibiciones tecnológicas servían también para mostrar los continuos procesos de innovación industrial que se sucedieron a lo largo del siglo XIX y durante el primer tercio del siglo XX. Una forma de plasmar esas mejoras y nuevas utilidades consistía en mostrar y comparar a los nuevos modelos con los que venían funcionando desde tiempo atrás. Los ejemplos más ilustrativos en España de este tipo de muestras se llevaron a cabo en 1888 con la celebración de la Exposición Universal de Barcelona⁶ y en 1929, con motivo de la celebración de la Exposición Internacional de Barcelona⁷ y la Ibero-Americana de Sevilla⁸.

Paralelamente a estas primeras acciones de conservación de piezas históricas ferroviarias, en principio para fines netamente promocionales, se han de citar otras, ya enfocadas directamente a la conservación del patrimonio histórico ferroviario y en este caso llevadas a cabo por instituciones surgidas desde el propio seno del colectivo de trabajadores ferroviarios. Así, desde 1911, la conocida como Biblioteca Ferroviaria, institución que fundó y dirigió el sindicalista ferroviario Luis Zurdo Olivares⁹ en Barcelona, impulsaba la constitución de un gran centro de documentación, un archivo internacional y un museo. Las páginas del *Anuario de Ferrocarriles y Tranvías* recogerían a partir de 1911 anuncios en los que expresamente se apelaba a las empresas ferroviarias a la donación de cualquier elemento ferroviario, fijo o móvil, o do-

3 Sobre la historia del ferrocarril en España, véase COMÍN COMÍN, F. et al. (1998)

4 Para conocer la evolución en perspectiva histórica de este tipo de eventos, véase MÉNDEZ ANDRÉS, R. (2016)

5 Sobre los orígenes de las colecciones en las antiguas compañías ferroviarias españolas y los antecedentes del Museo del Ferrocarril, véase MORENO BURGOS, María Dolores (1996)

6 ARXIU MUNICIPAL DE BARCELONA (sf)

7 TORRE de la, E. (1930): 1.

8 ALONSO REDONDO, M^a D. (2009)

9 Sobre la figura de Luis Zurdo Olivares, véase PRADAS i ANDREU, J. (1989)

cumentación (libros, anuarios, guías, memorias, etc.) para la generación de un fondo museístico¹⁰. Desconocemos el impacto real que estos anuncios tuvieron en el conjunto del sector ferroviario, pero es de reseñar al mostrar un decidido interés por preservar la memoria ferroviaria y los elementos materiales que habían contribuido a forjar su historia en el conjunto de España.

A comienzos del siglo XX, en el continente europeo, sólo Alemania contaba con una experiencia museística ferroviaria ya consolidada. En 1882 abrió sus puertas en Múnich un pequeño museo promovido por los ferrocarriles del Estado Bávaro. Destinado en principio a sus empleados, en 1885 fue abierto al público en general y en 1899 sería trasladado a Núremberg con la denominación de Real Museo de los Ferrocarriles de Bavaria, en donde se mantiene abierto, siendo actualmente la sede principal del Museo de la Deutsche Bundesbahn (DB), la compañía ferroviaria estatal alemana¹¹.

La constitución de RENFE y la creación del Museo Nacional Ferroviario

Con la constitución de RENFE en 1941 se daría un nuevo impulso a estas tímidas acciones de conservación del patrimonio histórico ferroviario. Como ya hemos indicado en la introducción, durante la década de 1940, en plena posguerra, la nueva empresa pública ferroviaria celebraría en 1948 la conmemoración del Centenario de la primera línea ferroviaria en la península entre las poblaciones de Barcelona y Mataró. Para ello RENFE, con el apoyo del Ministerio de Obras Públicas, organizó una gran exposición en el puerto de Barcelona¹².

Obviando la debilidad económica, su frágil situación internacional a pocos años de finalizar la Segunda Guerra Mundial y con una red ferroviaria todavía en reconstrucción por los efectos de la Guerra Civil, el Ministerio de Obras Públicas y RENFE compusieron una imponente exposición en la que se aunó el pasado y el presente de los ferrocarriles en España, dando a conocer las nuevas realizaciones llevadas a cabo en la red ferroviaria y las innovaciones tecnológicas y comerciales incorporadas en todos los ámbitos de su organización. Todo ese escaparate de mejoras se amalgamaba con una mirada a los inicios del ferrocarril en España, centrado exclusivamente en el relato de la inauguración de la línea entre Barcelona y Mataró. De hecho, se llegó a construir una réplica de la composición del tren que circuló en ese primer tendido férreo.

Hoy en día, muchas de las piezas que allí se expusieron se muestran en los museos dependientes

de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Entre ellas, las más significativas serían la locomotora de vapor 020-0201 de 1871, que preside la sala Andaluces del Museo del Ferrocarril de Madrid, y el tren del Centenario, el cual, aún operativo, se conserva en el Museu del Ferrocarril de Catalunya en Vilanova i la Geltrú. Todo este legado revela el carácter embrionario que tuvo esta exposición para los futuros museos que se abrirían años después vinculados a la empresa pública RENFE. El influjo de la conmemoración del Centenario se manifestó también en la creación de las dos primeras asociaciones de amigos del ferrocarril en España, la de Barcelona y Madrid, en 1944 y 1946 respectivamente¹³. Actualmente existen más de un centenar de asociaciones diseminadas por todo el territorio del Estado.

En paralelo, a este esfuerzo anterior se sumaron otras acciones que también se pusieron en marcha en plena posguerra. Entre ellas habría que destacar la creación en 1941, dentro del seno de la nueva empresa pública, del Servicio de Estudios¹⁴, embrión de lo que sería a la vuelta de unos años la Biblioteca Ferroviaria y el Archivo Histórico Ferroviario. Este servicio heredaría el legado documental de las antiguas compañías, sus bibliotecas de empresa y serviría para conformar todo ese acervo documental que hoy en día se conserva y está a disposición de los investigadores en el Museo del Ferrocarril de Madrid. Además, la empresa pública RENFE, embarcada por entonces en propiciar un ambiente idílico y paternalista en materia de relaciones laborales, rescató e impulsó la edición de la revista *Ferrovianos*¹⁵, que, además de servir de canal de adoctrinamiento político hacia sus trabajadores, fue ejerciendo un papel divulgador sobre la historia ferroviaria de las principales líneas ferroviarias y del material motor y remolcado que circuló por las mismas. A la revista *Ferrovianos* le sucedería en 1964 la revista *Vía Libre*, publicación decana del sector ferroviario, que desde 1986 viene siendo editada por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles¹⁶.

La exposición conmemorativa del Centenario, al igual que sucediera en otros países europeos con celebraciones análogas¹⁷, impulsaría el planteamiento para la creación de un Museo del Ferrocarril; pero la realidad económica del país, con un Plan de Reconstrucción de Infraestructuras en marcha, obligaría a postergar tal objetivo. Ya durante la década de 1960, coincidiendo con la celebración de los centenarios de otras líneas ferroviarias como la de Madrid a Zaragoza y Madrid a Irún, pero, sobre todo, por el hecho de encontrarse el país en una fase económica expansiva, que se plasmó en RENFE a través del Plan de Moderni-

10 TORRE de la, E. (1911): 16.

11 Sobre la historia del museo del ferrocarril de la Deutsche Bundesbahn, véase https://www.dbmuseum.de/museum_en/informationen/nuremberg-history-2613172. Consultado el 25 de septiembre de 2020.

12 El catálogo de dicha exposición se encuentra disponible en la página web del Museo del Ferrocarril de Madrid, en el siguiente enlace <https://documentos.museodelferrocarril.org/ExpoBarcelona/#p=1>. Consultado el 30 de septiembre de 2020.

13 Sobre la Associació d'Amics del Ferrocarril de Barcelona véase <https://www.aafcb.cat/sobre-nosaltres/> y sobre la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Madrid véase <https://www.aafmadrid.es/LaAAFdeMadrid>. Consultadas ambas el 15 de septiembre de 2020.

14 Los antecedentes históricos del Servicio de Documentación en los Ferrocarriles Españoles datan de los años treinta, con la creación, por las antiguas compañías ferroviarias, de la Oficina Común de Estudios, en la que se inicia de una forma incipiente, los Servicios de Documentación. A partir de 1941, con la unificación de las antiguas compañías, estos servicios iniciales de documentación continuaron realizándose por el antiguo Servicio de Estudios del Consejo de Administración de RENFE.

15 La revista *Ferrovianos*, destinada al personal ferroviario, inició su publicación en 1936 por las compañías MZA y Norte, siendo continuado este proyecto editorial por RENFE a partir de su constitución.

16 Sobre las revistas históricas ferroviarias, véase <https://www.museodelferrocarril.org/archivoybiblioteca/RevistasFerroviarias.asp>. Consultado el 30 de septiembre de 2020.

17 La correlación existente entre las conmemoraciones de los centenarios, año de gestación de las primeras colecciones y aperturas de los principales centros museísticos ferroviarios en el mundo se puede consultar en MÉNDEZ ANDRÉS, R. (2016): 96.

zación de su red ferroviaria, se retomó la idea de impulsar la creación de un espacio museístico y comenzó a estudiarse una ubicación para albergar esa primigenia colección de piezas históricas y documentación histórica que se había venido conservando en las antiguas compañías privadas y en la propia empresa pública desde su creación en 1941. A falta de un espacio ferroviario, en 1967 se optó por la creación de un Museo Salón¹⁸ en las dependencias del Palacio de Fernán Núñez, que había sido adquirido por RENFE a la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España, pasando a ser desde 1941 sede del Consejo de Administración de la nueva empresa pública.

Dos años más tarde, el 29 de abril de 1969, se crearía en RENFE la División de Documentación, incluyendo los servicios de Bibliotecas, Suscripciones y Servicios de Documentación, a la que le fueron atribuidas, entre otras, las funciones específicas de la gestión de la Biblioteca General de RENFE¹⁹. Y la triada definitiva se lograría diez años después con la creación el 1 de junio de 1979 del Archivo Histórico de RENFE, pasando a depender de la Vicesecretaría de su Consejo de Administración²⁰.

La finalización en 1975 del ciclo de la tracción vapor en España, sumado al cierre de los depósitos de locomotoras especializados en ese tipo de energía, intensificó la conservación de las locomotoras más ejemplares de aquellas series que habían seguido circulando hasta ese momento, incrementándose de esta manera una colección que había ido creciendo a raíz de la celebración del centenario en 1948. Un hito en este proceso de preservación lo marcó unos años antes la celebración en septiembre de 1972 del XIX Congreso de Modelistas Europeos del Ferrocarril (MOROP). Para ello se organizó una gran exposición de material vapor en el depósito de Vilanova i la Geltrú, cerrado a toda actividad desde el año 1967. Acabada la exposición, esta colección de locomotoras de vapor quedaría conservada en ese espacio y serviría como germen de la que hoy se exhibe en el Museo del Ferrocarril de Catalunya, el cual abriría sus puertas en 1990²¹.

La estación de Madrid-Delicias, una vez cerrada al tráfico de viajeros un 30 de junio de 1969, también comenzaría a acoger durante las décadas de 1970 y 1980 material preservado para su exposición futura. La firma el 29 de abril de 1980 del acuerdo entre el Ministerio de Cultura y RENFE por el que se acordaba la restauración del edificio e incoado el expediente para la declaración del edificio como monumento histórico-artístico a comienzos de 1981, despejaban todas las dudas sobre el futuro incierto que existía sobre la estación decana de Madrid. Estas acciones administrativas se verían

reforzadas con la creación el 12 de febrero de 1982 del Consejo del Patronato del Museo Nacional Ferroviario²². Con la constitución del Consejo del Patronato, en el que estaban representadas todas las áreas de la empresa pública RENFE y en la que también participaba el Ministerio de Cultura, se establecieron las bases y los fines institucionales que regirían el nuevo Museo. Así pues, el nuevo Museo Nacional Ferroviario asumía la responsabilidad de dar a conocer a la ciudadanía la dimensión histórica de la realidad ferroviaria en España y los objetivos y políticas que desarrollara en todo momento la empresa pública, promoviendo actividades expositivas del material ferroviario histórico preservado y facilitando el acceso a los fondos documentales y bibliográficos generados a lo largo de la historia por las antiguas compañías ferroviarias y por la propia RENFE, así como organizando seminarios, jornadas, etc.²³

Tras unos años de intenso trabajo de restauración y de adecuación de los espacios para fines museísticos, el 19 de diciembre de 1984 abriría sus puertas al público el Museo Nacional Ferroviario. Su adscripción directa a RENFE se vería modificada pocos meses después al constituirse un 20 de febrero de 1985 la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) e integrarse en ella. La FFE pasaría a hacerse cargo, por tanto, de todos los fondos museísticos y documentales adscritos al Museo Nacional Ferroviario, asumiendo los mismos fines que se le encomendaron a este en el año 1982 e incorporando en su patronato a las dos empresas públicas ferroviarias fundadoras de esta nueva institución, RENFE y Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (FEVE)²⁴.

El Museo del Ferrocarril de Madrid en la actualidad

Adscripción y organización

Transcurridos más de treinta y cinco años desde su creación, el hoy denominado Museo del Ferrocarril de Madrid sigue manteniendo su naturaleza pública al depender orgánicamente de la FFE. Además, forma parte de la Red de Museos de España, estando adscrito al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, desde la publicación del Real Decreto 1305/2009 por el que se creó dicha Red²⁵.

La organización actual del Museo abarca no sólo áreas que vienen siendo los pilares de cualquier institución museística, como son sus secciones de Conservación y Gestión de Colecciones, Educación y Didáctica, Investigación y restos de departamentos corporativos²⁶. Por el ámbito temático en el que está especializado el Museo del Ferrocarril de

18 Sobre esta etapa RENFE editó varios folletos y su primer director, Francisco Wais San Martín, realizó difusión del mismo en varias publicaciones. Véanse RENFE (1967); RENFE (1977); WAIS SAN MARTÍN, Francisco (1976).

19 Circular nº 366 de la Dirección General de RENFE de 29 de abril de 1969.

20 Circular nº 442 de la Dirección General de RENFE de 1 de junio de 1979.

21 Véase <https://museodelferrocarril.org/es/vive-el-museo/un-poco-de-historia>. Consultado el 30 de septiembre de 2020.

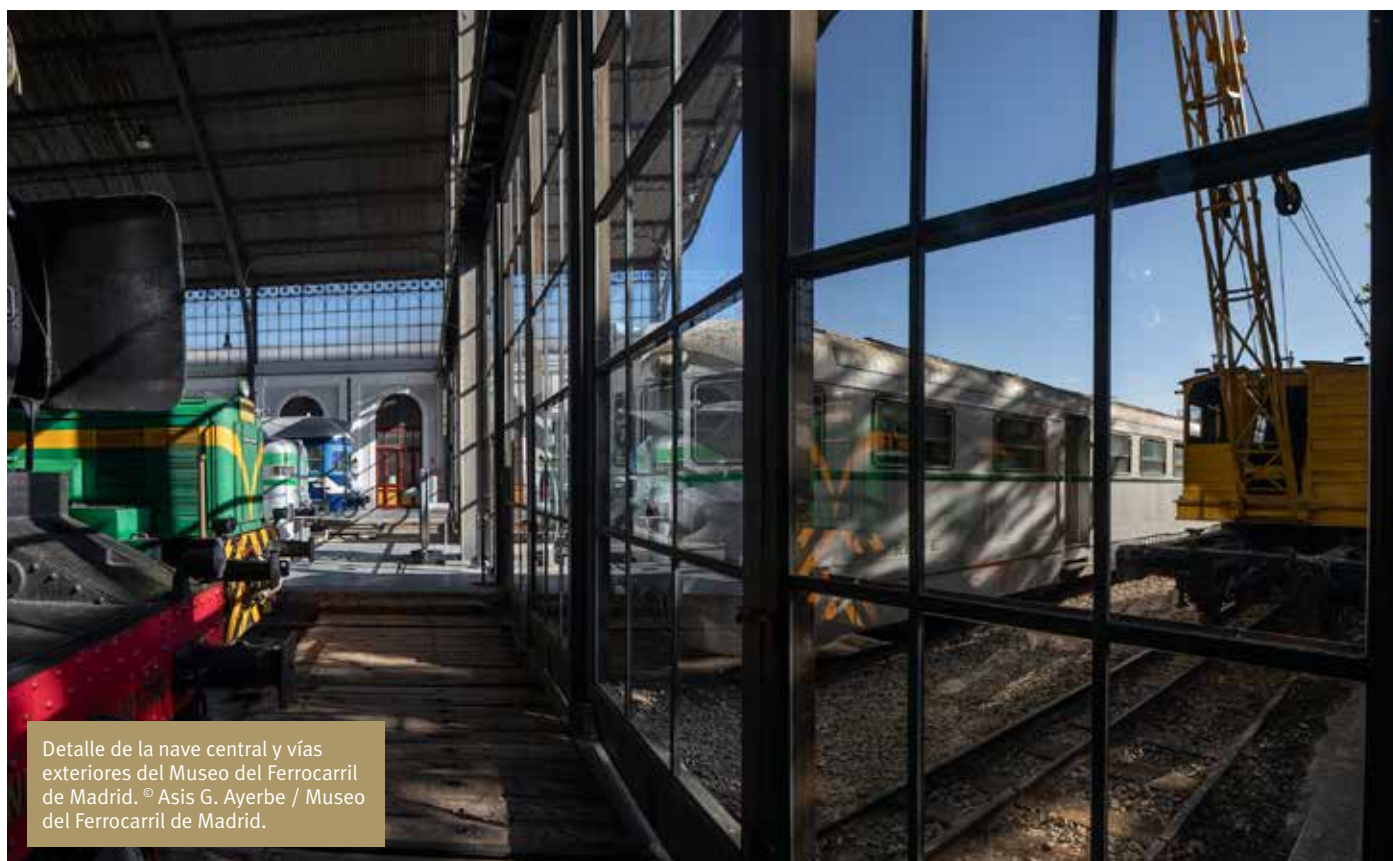
22 Circular nº 481 de la Dirección General de RENFE de 12 de febrero de 1982.

23 Véase Circular nº 481 de la Dirección General de RENFE de 12 de febrero de 1982.

24 Sobre la organización de la FFE así como sus fines y objetivos, véase www.ffe.es.

25 Sobre la historia del Museo del Ferrocarril de Madrid, véase <http://www.museodelferrocarril.org/museo/historia.asp>. Consultado el 27 de septiembre de 2020.

26 Toda la información actualizada sobre el Museo del Ferrocarril de Madrid se puede consultar en internet a través de su página web: www.museodelferrocarril.org.



Detalle de la nave central y vías exteriores del Museo del Ferrocarril de Madrid. © Asis G. Ayerbe / Museo del Ferrocarril de Madrid.

Madrid y por la trayectoria histórica que tuvo hasta su actual ubicación en la estación de Madrid-Delicias, cuenta además con otras áreas que tienen una fuerte presencia en la actividad diaria de la institución.

Por una parte, nos referimos al área de Patrimonio Documental, que comprende la Biblioteca Ferroviaria y el Archivo Histórico Ferroviario y a la que también se encuentra ligada la Investigación Histórica. La actividad documental se integró en el año 2010 en el Museo del Ferrocarril de Madrid tras el traslado de sus fondos a la antigua estación de Madrid-Delicias. Entre sus competencias figuran la preservación, difusión y puesta a disposición pública de todos los fondos bibliográficos y documentales que componen la Biblioteca Ferroviaria y el Archivo Histórico Ferroviario, este último uno de los más importantes del panorama empresarial español y centro de referencia nacional e internacional para la investigación histórica por los fondos documentales que conserva²⁷. Y, por otra, a otra área que tiene también una fuerte impronta en el Museo del Ferrocarril de Madrid, como es la que está especializada en la gestión y explotación de los Trenes Históricos. El Museo del Ferrocarril de Madrid preserva y mantiene un parque de material rodante operativo al que sigue dando utilidad

como fórmula de conservación y difusión de estas piezas patrimoniales, trasladando al visitante a las formas de viaje que eran corrientes hace ya un siglo en España. El conocido como *Tren de la Fresa* y el *Tren de la Navidad* parten actualmente desde la estación de Madrid-Delicias y son, por tanto, dos productos dependientes del Museo del Ferrocarril de Madrid. El primero de ellos, con destino al Real Sitio de Aranjuez, forma parte además de la oferta de trenes patrimonio mundial que impulsa y promueve la Comunidad de Madrid.

El Museo del Ferrocarril de Madrid cuenta con una colección compuesta por más de 6.500 piezas, de las cuales más de 400 son propiamente vehículos de material rodante: locomotoras de vapor, eléctricas y diésel, así como composiciones de tren, coches de viajeros, furgones y vagones de mercancías. De su catalogación, inventario, preservación, restauración y gestión se ocupa el área de Conservación y Gestión de Colecciones quien además tiene a su cargo la Secretaría de la Comisión de Puesta en Valor del Patrimonio Histórico-Cultural Ferroviario (CPVPHCF). A falta de espacios y de otras sedes en donde acoger esta ingente colección de bienes preservados, buena parte de la colección se encuentra diseminada por todo el territorio nacional, encontrándose cedida a institu-

27 Sobre el patrimonio documental ferroviario, véanse MUÑOZ RUBIO, M. (2000); LETÓN RUIZ, R. y MUÑOZ RUBIO, M. (2005).

ciones públicas y privadas, así como a asociaciones de amigos del ferrocarril. Todo este proceso se encuentra regulado desde el año 2007 a través de la mencionada Comisión en la que, además de los dos museos ferroviarios dependientes de la FFE, tienen representación RENFE y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF). Estas dos empresas públicas son las propietarias de la mayor parte de la colección museográfica que gestiona la FFE a través de sus respectivos museos, colección que siguen enriqueciendo con nuevas piezas de interés histórico, procedentes de los procesos de sustitución tecnológica, derivados en buena medida de la finalización del ciclo de vida útil del material ferroviario adscrito a ambas empresas. En la Comisión también tienen representación las asociaciones de amigos del ferrocarril a través de la Federación que aún a una buena parte de ellas. No obstante, esta no es la única vía por la que se siguen incorporando nuevas piezas a la colección. También se reciben donaciones de particulares, de empresas del sector y de otras instituciones. Todas estas formas de ingreso han venido a enriquecer a una colección en continuo crecimiento que precisa de recursos y utilidades para poder gestionar y conservar todo este rico patrimonio cultural generado por el ferrocarril. El área de Conservación y Gestión de Colecciones se encarga a su vez de las funciones museológicas y museográficas de la exposición permanente y de la producción de las exposiciones temporales.

El área de Educación y Didáctica es otra de las piezas clave en la organización del Museo. Desempeña un importante papel en la difusión de los mensajes que se trasladan a los visitantes que acuden al Museo del Ferrocarril de Madrid. Entre ellos se encuentran los grupos escolares, los cuales vienen a representar, *grosso modo*, el veinticinco por ciento de las visitas que registra cada año el Museo²⁸. La propuesta educativa que viene desarrollando el Museo desde el año 1984²⁹, que ha sido materia de estudio de una tesis doctoral³⁰, se articula actualmente a través del programa Educatren, la cual es todo un referente para los centros educativos del conjunto del Estado y está disponible a través de la página web del Museo³¹.

El espacio expositivo: la estación de Madrid-Delicias

Antes de centrarnos en otros aspectos vinculados a la colección permanente, que se exhibe tanto en la nave central del Museo como en sus salas adyacentes, hemos de referirnos al monumental edificio que le sirve como espacio expositivo y que, por su propia naturaleza, forma parte indisoluble del relato que se pretende contar a los visitantes que acceden al Museo.

El mundo del ferrocarril no se entendería sin los edificios que acogieron y siguen acogiendo a los viajeros, y desde donde se inicia y también termina el viaje. En este sentido, el edificio de la estación de Madrid-Delicias, por haberse mantenido sin apenas cambios en su estética arquitectónica en relación a su proyecto original, permite revivir esas experiencias que formaban parte de todo viaje en ferrocarril y ejerce una poderosa atracción para el visitante que accede por primera vez al Museo. Su espectacular fachada de hierro forjado y vidrio da paso a una impresionante y diáfana nave central de 170 metros de longitud, 35 metros de luz y 22,5 metros de altura hasta su vértice superior, siendo, en definitiva, toda una muestra de la arquitectura industrial y uno de los más bellos edificios de estación de finales del siglo XIX que se conservan en el mundo³².

La estación de Madrid-Delicias, proyectada por el ingeniero francés Émile Cachelievre, fue una construcción innovadora para la época. Aparte de su monumentalidad, destacó por la introducción de una técnica novedosa para las edificaciones existentes por entonces en el Madrid del último tercio del siglo XIX. Nos referimos a la aplicación, en la estructura de su nave central, de la misma solución llevada a cabo por Henri de Dion en la Galería de Máquinas de la Exposición Universal de París de 1878. La cubrición de la nave central de la estación de Delicias se apoya en dieciocho cerchas o pórticos de hierro fundido que se unen a pilares de sostenimiento fijados al suelo por una cimentación hundida. De esta manera, se logró un espacio completamente diáfano, sin necesidad de contar con apoyos intermedios u otro tipo de sujeción adicional³³.

La inauguración de la estación de Madrid-Delicias un 30 de marzo de 1880 supuso dotar a Madrid de la primera estación terminal de carácter monumental. Hasta ese momento existían dos estaciones, la de Mediodía, en la antigua Puerta de Atocha, y el embarcadero del monte de Príncipe Pío. Ninguna de estas dos estaciones tenía por entonces ese carácter monumental, que sí aportó en cambio la estación de Madrid-Delicias desde su inauguración. Por eso, la estación que acoge el Museo del Ferrocarril se considera como la estación decana de Madrid. Su entrada en servicio sirvió para reforzar la dotación de servicios ferroviarios que tenía la capital del Estado. La estación de Delicias sería, durante los cerca de 90 años que se mantuvo activa, la puerta de entrada de viajeros y mercancías procedentes de las provincias de Toledo, Ciudad Real, las dos provincias extremeñas y Portugal. Su conexión internacional con Lisboa dotó al actual distrito de Arganzuela de un aire cosmopolita, alentó el

²⁸ Durante el año 2019 el Museo del Ferrocarril de Madrid registró 106.848 visitantes.

²⁹ Son varias las publicaciones que han venido difundiendo los recursos didácticos que cuenta el Museo del Ferrocarril de Madrid. Entre ellas destacamos las siguientes: MARTÍNEZ VARA, T. (1990); LOZANO CARBAYO, P. (2007).

³⁰ MÉNDEZ ANDRÉS, R. (2016)

³¹ Véase <http://www.museo-delferrocarril.org/educacion/educatren.asp>. Consultado el 17 de octubre de 2020.

³² VV.AA. (1986)

³³ Para conocer más detalles sobre la edificación remitimos al estudio de TORRES BALLESTEROS, N. (2012).



Detalle de la locomotora
"Confederación". © Asis G.
Ayerbe / Museo del Ferrocarril
de Madrid.

asentamiento de industrias y almacenes y fue un factor de dinamización urbana y de asentamiento para una población en continuo crecimiento. De todo ello y de muchos aspectos más habla la exposición dedicada a los 140 años de vida de esta estación, abierta al público desde el pasado 2 de octubre de 2020³⁴.

Colección permanente, relato y museografía

Las piezas históricas ferroviarias cuentan con una particularidad que condicionan en gran medida su exhibición. Nos referimos a las importantes dimensiones físicas que tiene cualquier vehículo ferroviario. Este es un hecho que se agrava aún más cuando el espacio disponible es escaso. Así sucede en el Museo del Ferrocarril de Madrid, en donde el único espacio expositivo para mostrar los vehículos más representativos de su colección permanente es su gran nave central. Y esto es así porque el resto del recinto ferroviario de Delicias se vio reducido a consecuencia de la operación urbanística conocida como Pasillo Verde Ferroviario, desarrollada entre finales de la década de 1980 y comienzos de la de 1990³⁵. A esta situación se le suma el hecho de que el Museo no ocupa todos los espacios de la antigua estación de Madrid-Delicias, ya que desde su apertura al público en 1984 ha venido compartiendo el edificio con el MUNCYT y con servicios administrativos vinculados a RENFE y, hoy en día, también al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF). Otra cuestión relevante a considerar son los elevados costes de traslado de estos vehículos cuando dejan de ser operativos. En muchos casos se ha optado por mantenerlos en el ámbito territorial en el que terminaron su vida activa, satisfaciendo además las solicitudes realizadas por asociaciones y entidades públicas interesadas en mantener la memoria ferroviaria del lugar. Por todas estas razones, la colección de material rodante no se conserva toda ella en el Museo y se apoya en el modelo de gestión que regula el sistema de cesiones al que nos hemos referido en el anterior epígrafe.

Los objetivos que pretende transmitir el Museo a sus visitantes se resumen básicamente en tres ejes. El primero de ellos se ocupa de contar la importancia del modo de transporte ferroviario a lo largo de su historia y mostrar, a través del patrimonio ferroviario conservado, la constante evolución tecnológica vivida desde su invención durante el primer tercio del siglo XIX. De esta manera se da a conocer qué material rodante antecedió a los modernos trenes de alta velocidad que recorren nuestro territorio y cómo ha evolucionado su explotación a lo largo de la historia. El segundo de

los ejes pretende transmitir la contribución que ha ejercido el ferrocarril para la modernización económica de nuestro país y su aportación al cambio y al crecimiento económico. Y el tercero se centra en contar todo lo que ha supuesto el ferrocarril para la mejora de la movilidad y la calidad de vida de los ciudadanos, porque, hoy en día, la movilidad ciudadana no se entiende sin la presencia de un modo de transporte público, eficiente y ecológico como es el ferroviario. Todas estas ideas fuerza se comunican mediante la exposición que se muestra en la nave central y en sus salas temáticas adyacentes y se complementan a través del conjunto de actividades educativas y de divulgación histórica que se llevan a cabo en el Museo.

El grueso de la colección permanente, la relacionada con la evolución histórica del material rodante, se despliega principalmente en las cuatro vías existentes en la nave central de la antigua estación de Madrid-Delicias y se encuentra organizada con un criterio tecnológico y cronológico³⁶. Las dos primeras vías muestran de forma diacrónica los ejemplos más representativos de la tracción vapor y eléctrica, en la que se incluyen también los coches de viajeros más antiguos que dispone la colección. Las dos vías restantes están dedicadas a la tracción diésel y a las composiciones de tren del Talgo II y los trenes automotores TAF y TER. En estas vías se muestran también dos bellos ejemplos de coches de viajeros, que prestaron servicios de cafetería y restaurante y que formaron parte de aquellas míticas expediciones que recorrieron Europa a través de los grandes expresos internacionales.

Dentro de las piezas que se exponen en la gran nave central se encuentran los ejemplos más representativos de material ferroviario que conforma nuestro pasado ferroviario, abarcando un marco temporal que se extiende desde la década de 1860 a la de 1980. De la primera etapa ferroviaria en España, el Museo conserva varias locomotoras de vapor, como la denominada “El Alagón”, construida en 1861 en Francia, y la “Tardienta”, construida tan solo un año después, 1862, en Gran Bretaña. Es esta última la que más se asemeja a esos primeros modelos de locomotora que comenzaron a rodar por Europa desde mediados de la década de 1820 y por España a partir de 1848. Estas locomotoras se caracterizaban por contar con una gran rueda motriz en su eje central y por ir desprovista de cualquier resguardo para su maquinista y fogonero.

La colección de locomotoras de vapor que se exhibe en el Museo de Madrid permite apreciar la evolución tecnológica de este tipo de tracción, desde

34 La exposición, que estaba prevista fuera inaugurada el día justo en el que se conmemoraban los 140 años (30 de marzo de 2020), tuvo que ser pospuesta por los efectos de la pandemia de la Covid-19 y del cierre al que se vio obligado el Museo durante cuatro meses. No obstante, la exposición se consiguió abrir al público de forma virtual el mismo 30 de marzo, en pleno Estado de Alarma. Además de la muestra presencial, esta exposición se puede visitar a través del siguiente enlace: <http://www.museodelferrocarril.org/140Delicias>. Consultado el 17 de octubre de 2020.

35 GARCÍA SANTOS, A. (1999)

36 Sobre las características del material expuesto, véanse FERNÁNDEZ SANZ, F. y GARCÍA ÁLVAREZ, A. (1985); VV.AA. (1996); VV.AA. (1998); página web del Museo del Ferrocarril de Madrid http://www.museodelferrocarril.org/exposicion_permanente.asp. Consultado el 17 de octubre de 2020.

sus primeros ejemplos hasta el final de la era del vapor en España, concretamente en 1975. De este último período la pieza más representativa es, sin duda, la “Confederación”, construida netamente en España por la Maquinista Terrestre y Marítima durante la década de 1950. De portentosas dimensiones y con una gran potencia de arrastre, su construcción tardía, cuando la tracción diésel había ya eclosionado, supuso un anacronismo en el contexto ferroviario europeo.

En cuanto a la tracción eléctrica, la locomotora eléctrica trifásica nº 3, construida en 1907 en Suiza por la Brown Boveri et Cie, es uno de los ejemplos más representativos de ese salto tecnológico que se produciría en España con las primeras electrificaciones de tramos ferroviarios. Concretamente la primera experiencia se llevó a cabo en 1911 en la provincia de Almería entre las estaciones de Santa Fe-Alhama y Gérgal.

La tracción diésel también cuenta con varias muestras representativas, entre las cuales cabe destacar la locomotora diésel-eléctrica 1615, conocida popularmente en el argot ferroviario como la “Marilyn” y construida en 1953 en Estados Unidos por la *American Locomotive Company*. Esta locomotora sería adquirida por RENFE en el año 1956, formando parte del parque de maquinaria que se incorporó a nuestra red ferroviaria tras la firma de los acuerdos con Estados Unidos. Su incorporación marcaría un cambio de tendencia en la explotación ferroviaria al enmarcarse dentro de los planes de modernización que comenzaron a diseñar los gabinetes tecnócratas del franquismo.

En cuanto a material remolcado es de destacar, como representativos de la explotación ferroviaria en redes regionales, el coche de tercera clase C-16 construido en 1891 en Gran Bretaña por *The Ashbury Railway Carriage & Iron Co. Ltd*. Este coche de viajeros, que circuló en la Compañía de los Ferrocarriles de Lorca a Baza y Águilas, se caracteriza por no contar con un pasillo de comunicación interna entre departamentos.

Dispone, en cambio, de un estribo lateral externo por el que el interventor accedía a cada departamento para realizar la revisión de los billetes. Y en cuanto a las composiciones de tren, por su relevancia tecnológica y su revolucionario diseño, sobresale el Talgo II, construido en 1950 en los Estados Unidos por la *American Car and Foundry*, a partir del proyecto del ingeniero Alejandro Goicoechea.

La colección que se muestra en la nave central se complementa con el resto de salas ubicadas en

las naves laterales. En el andén dedicado al vapor se encuentran la sala dedicada a la cronometría ferroviaria, la conocida como sala de relojes ferroviarios³⁷, y la de modelismo y maquetas ferroviarias a escala³⁸. Ya en la otra nave lateral se muestra el mundo de la infraestructura ferroviaria³⁹, que es la que cuenta con la museografía más moderna, al haber sido inaugurada en 2005. Sin esta sala temática, que se complementa con el enclavamiento hidráulico de Algodor y su puente de señales (ubicados ambos en las vías exteriores del Museo)⁴⁰, sería imposible comprender la complejidad del sistema que articula este modo de transporte. Las exposiciones temporales, el aula educativa Talgo y la sala de investigación del Archivo Histórico Ferroviario y la Biblioteca Ferroviaria conforman la oferta de la que puede disfrutar cualquier visitante que se adentre en el Museo. Este último servicio cuenta además con una página web propia, www.docutren.com, desde la cual se puede consultar el catálogo automatizado de fondos documentales y acceder a recursos digitales para la investigación.

No obstante, el Museo es plenamente consciente de las carencias que presenta hoy en día su exposición⁴¹, configurada en gran medida con los criterios y recursos museográficos disponibles a mediados de la década de 1980. Esta realidad, que no podemos soslayar y que forma parte de nuestros retos de cara al futuro, nos pone por una parte en desventaja con respecto a otros museos, pero también nos anima a superar esta situación con imaginación e inventiva, procurando complementar esas ausencias a través de las exposiciones temporales, de producción propia, que se han venido desarrollando en el Museo a lo largo de toda su historia y que vienen a profundizar sobre temáticas menos presentes dentro del relato que configura nuestra actual exposición permanente.

Un nuevo museo para el siglo XXI

Expuesta esta trayectoria, el Museo del Ferrocarril de Madrid se encuentra a punto de iniciar una nueva etapa que, a la vuelta de unos años, redundará en un nuevo espacio museístico. A finales del mes de mayo de 2020 el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana hizo público el fallo del Concurso de Ideas para la rehabilitación arquitectónica del edificio de la estación de Madrid-Delicias. Esta actuación conllevará una inversión de 14,5 millones de euros que se vincularán con cargo al Programa del 1,5% Cultural. Todo ello supondrá una completa rehabilitación del centenario edificio y una renovación integral de la exposición museística, mucho más acorde a los planteamientos museográficos ac-

³⁷ Para más información, véase <http://www.museodelferrocarril.org/permanente/relojes.asp>. Consultado el 17 de octubre de 2020.

³⁸ Para más información, véase <http://www.museodelferrocarril.org/permanente/modelismo.asp>. Consultado el 17 de octubre de 2020.

³⁹ Para más información, véase <http://www.museodelferrocarril.org/permanente/infraestructura.asp>. Consultado el 17 de octubre de 2020.

⁴⁰ MACHUCA GARCÍA, J, R. y MUÑOZ RUBIO, M. (2003)

⁴¹ BUIER, N. (2017)



Talgo II y vidriera de la estación de Madrid-Delicias. © Asis G. Ayerbe / Museo del Ferrocarril de Madrid.

CON ESTA RELEVANTE INTERVENCIÓN, LA DE MAYOR CALADO QUE HA CONOCIDO ESTE EDIFICIO DESDE SU CONSTRUCCIÓN HACE AHORA 140 AÑOS, EL MUSEO DEL FERROCARRIL DE MADRID COMENZARÁ UNA NUEVA ETAPA EN SU YA DILATADA HISTORIA, PERMITIÉNDOLE ALCANZAR NUEVOS RETOS, ENTRE LOS QUE SE ENCUENTRAN TAMBIÉN LA CREACIÓN DE FUTURAS SUBSEDES, SIN PERDER NUNCA DE VISTA SUS FINES Y OBJETIVOS.

tuales. La primera de las actuaciones previstas y ya proyectadas supondrá la rehabilitación de una nave aledaña al Museo, en la que se ubicará el Archivo Histórico Ferroviario y la Biblioteca Ferroviaria. La materialización de esta actuación permitirá modernizar notablemente nuestras instalaciones y dar perdurabilidad y mejores condiciones de conservación a nuestro patrimonio documental, así como dotar al distrito de Arganzuela de un nuevo activo cultural plenamente integrado en la urbe y abierto a toda la ciudadanía.

La propuesta ganadora del Concurso de Ideas será la que proyecte esa gran rehabilitación arquitectónica y desarrolle el Plan Director del renovado Museo del Ferrocarril de Madrid. La idea que se alzó con el concurso lleva por título “1878-1880” y es obra del Estudio de Arquitectura GVG, formado por Daniel Galar Irure, Josecho Vélez Ballesteros y Javier Gil Ayesa. La propuesta de Galar-Vélez-Gil pretende recuperar el espíritu originario de la estación entendida como un complejo de edificaciones, infraestructuras y actividad, así como potenciar sus capacidades urbanísticas y sociales. El Jurado valoró el planteamiento respetuoso con el edificio en sus aspectos espaciales, constructivos y de funcionamiento existentes, singularizando la intervención con elementos que no rompen las cualidades arquitectónicas del mismo, y dando como resultado una solución sintética, clara y ordenada⁴².

El proyecto será acometido en fases, conviviendo todas ellas con la actividad museística. Con esta intervención el histórico edificio será rehabilitado y se consolidarán arquitectónicamente todos sus elementos, recuperando espacios originales, como el antiguo vestíbulo de salidas, ampliando zona expositiva y haciendo plenamente accesible su nave central, dotándola a su vez de versatilidad para el desarrollo de actividades museísticas y culturales en torno al ferrocarril. Además, incorporará

una nueva terminal para la explotación de trenes históricos y dotará al Museo de una nave taller de restauración y un almacén para la conservación de su importante colección de piezas⁴³.

Con esta relevante intervención, la de mayor calado que ha conocido este edificio desde su construcción hace ahora 140 años, el Museo del Ferrocarril de Madrid comenzará una nueva etapa en su ya dilatada historia, permitiéndole alcanzar nuevos retos, entre los que se encuentran también la creación de futuras subseDES⁴⁴, sin perder nunca de vista sus fines y objetivos.

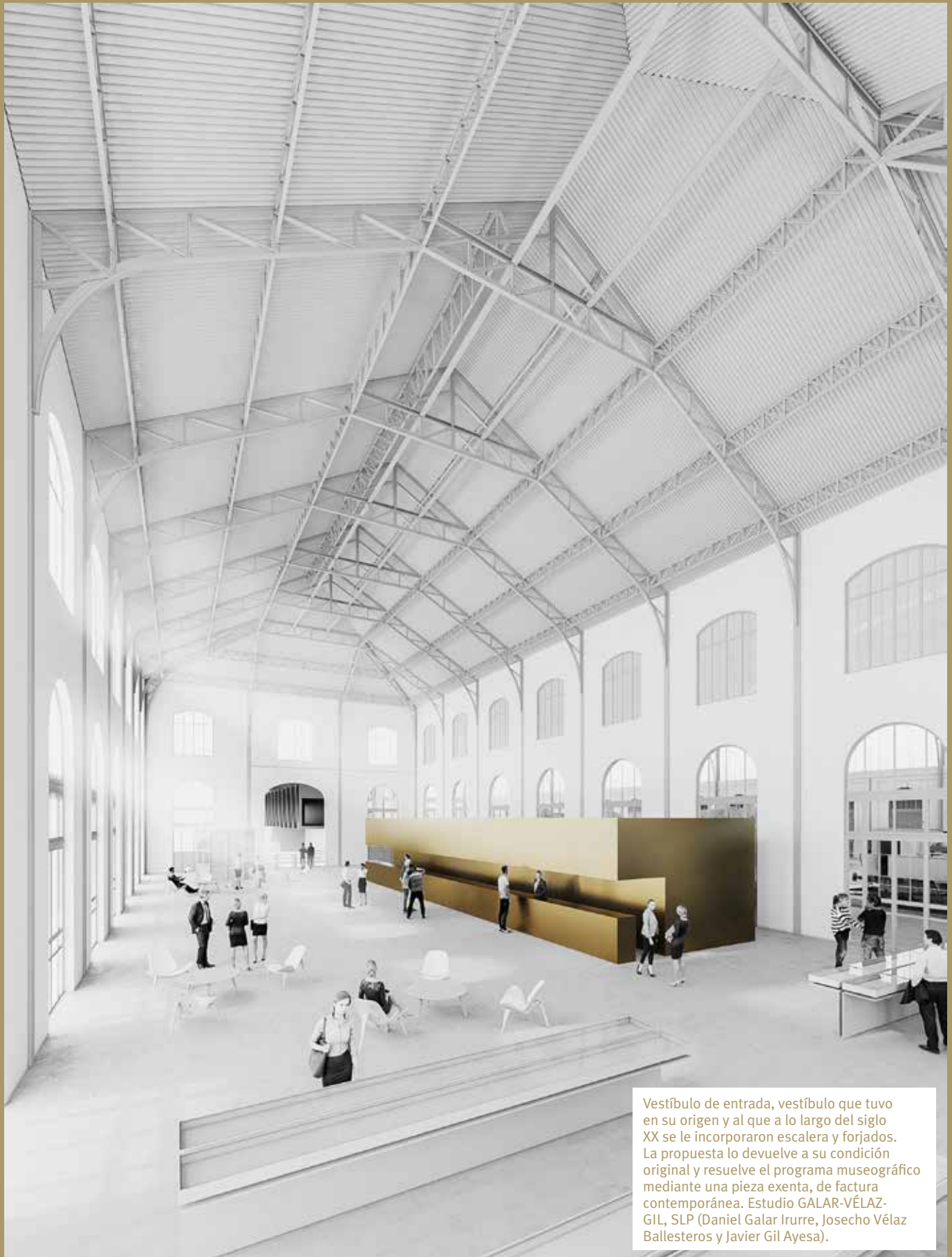
Conclusiones

A lo largo de las anteriores páginas hemos querido mostrar cómo se fue abriendo camino el interés por la musealización de los elementos que conformaron la historia del ferrocarril en España. Sería la empresa pública RENFE la que finalmente tomó la iniciativa de constituir un espacio museístico vinculado a su propia organización, alentando la creación de sus órganos de gobierno y estableciendo las bases para la conservación no sólo del patrimonio ferroviario ligado a la explotación de su red, sino también de la documentación que recoge la memoria ferroviaria de este país. Hoy en día, patrimonio documental y material se concentran en el Museo del Ferrocarril de Madrid, gestionado desde 1985 por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Plenamente consciente de la encomienda que recibió hace ya más de treinta y cinco años, el Museo del Ferrocarril de Madrid afrontará en los próximos años una profunda remodelación que le convertirá, muy posiblemente, en uno de los referentes museísticos a nivel internacional en el ámbito de los transportes. Queda un largo recorrido por hacer, pero mucha profesionalidad e ilusión en todo el equipo humano que compone el Museo del Ferrocarril de Madrid para que esta proyección se haga finalmente realidad. ■

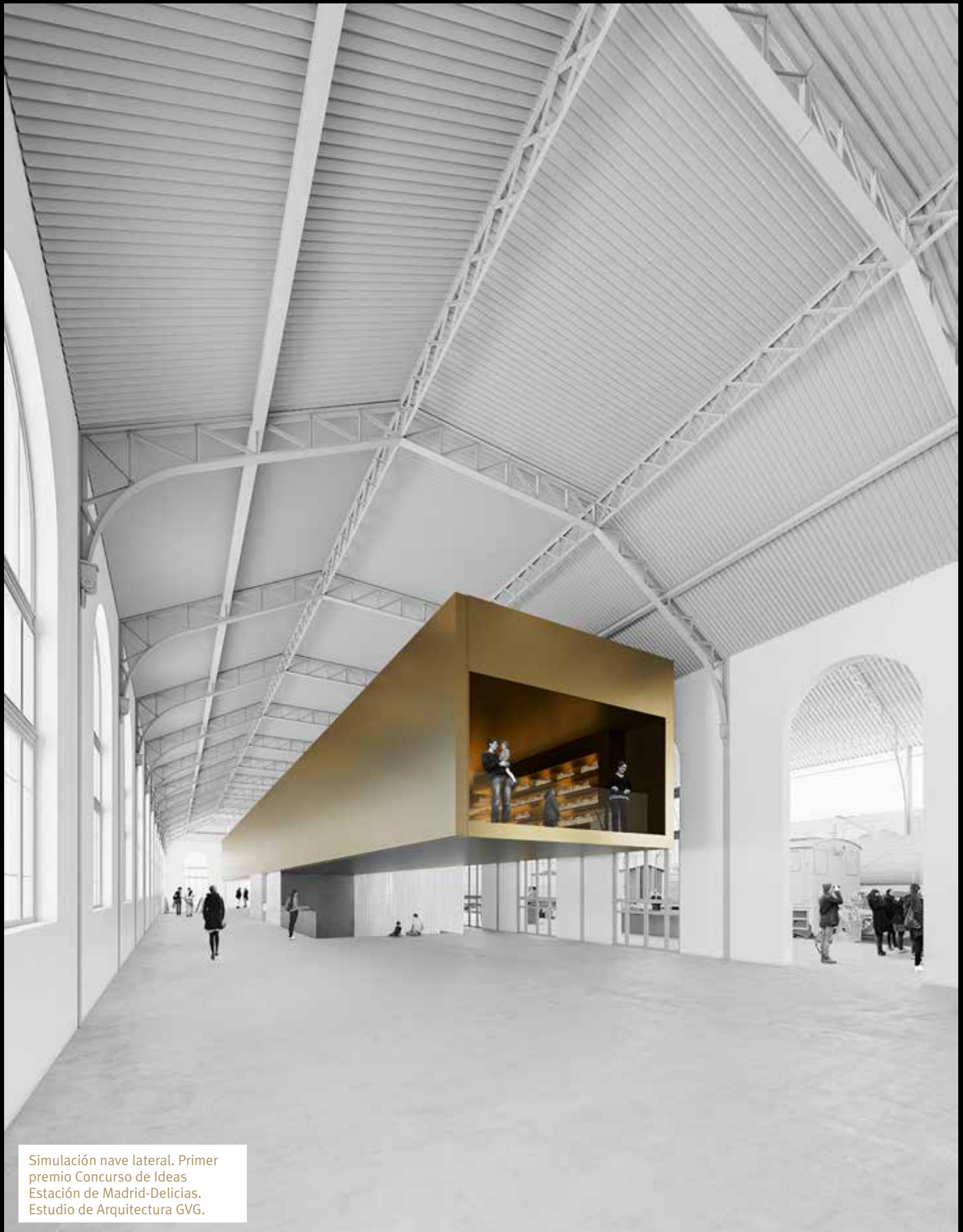
⁴² Extractos de la nota de prensa publicada por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles el 22 de mayo de 2020. Para más información: <https://ffe.es/noticias/noticia.asp?id=1243>. Consultado el 17 de octubre de 2020.

⁴³ Un mayor detalle sobre la propuesta se recoge en RODRÍGUEZ, Á. L. (2020).

⁴⁴ El 16 de octubre de 2020 el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana anunció mediante nota de prensa la posibilidad de que la ciudad de Fuenlabrada pueda convertirse en futura subseDE del Museo del Ferrocarril de Madrid. Véase <https://www.mitma.gob.es/el-ministerio/sala-de-prensa/noticias/vie-16102020-1420>. Consultado el 17 de octubre de 2020.



Vestíbulo de entrada, vestíbulo que tuvo en su origen y al que a lo largo del siglo XX se le incorporaron escalera y forjados. La propuesta lo devuelve a su condición original y resuelve el programa museográfico mediante una pieza exenta, de factura contemporánea. Estudio GALAR-VÉLAZ-GIL, SLP (Daniel Galar Iurre, Josecho Vélaz Ballesteros y Javier Gil Ayesa).



Simulación nave lateral. Primer premio Concurso de Ideas Estación de Madrid-Delicias. Estudio de Arquitectura GVG.

Referencias bibliográficas

- ALONSO REDONDO, M^a D. (2009). "Aportación del ferrocarril en la etapa de apertura al turismo en España: la presencia de la compañía MZA en la Exposición Ibero-Americana de Sevilla de 1929" en *V Congreso de Historia Ferroviaria*, Palma de Mallorca. Govern de les Illes Balears, Conselleria de Mobilitat i Ordenació del Territori, Serveis Ferroviaris de Mallorca y Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- ARXIU MUNICIPAL DE BARCELONA (sf). *La Exposición Universal de 1888*. Disponible en <https://ajuntament.barcelona.cat/arxiucomunal/arxiucontemporani/es/la-exposicion-universal-de-1888>. Consultado el 27 de septiembre de 2020.
- BUIER, N. (2017). *Time without labour: the past and historical representation in the Spanish Railways*. Max Planck Institute for Social Anthropology. Working paper nº 184. Halle.
- COMÍN COMÍN, F. et al. (1998). *150 años de Historia de los Ferrocarriles Españoles*. 2 vols. Madrid.
- FERNÁNDEZ SANZ, F. y GARCÍA ÁLVAREZ, A. (1985). *Museo Nacional Ferroviario. Exposición de material en vía*. Museo Nacional Ferroviario.
- GARCÍA GONZÁLEZ, M^a C. (coord.) (2020). *Madrid-Delicias. 140 años de una estación* [Catálogo de la exposición]. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- GARCÍA SANTOS, A. (1999). "Actuaciones urbanísticas ferroviarias: el Pasillo Verde Ferroviario de Madrid", en MUÑOZ RUBIO (ed. lit.): *Siglo y medio de ferrocarril en España, 1848-1998: Economía, Industria y Sociedad*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Madrid, pp. 917-932.
- LETÓN RUIZ, R. y MUÑOZ RUBIO, M. (2005). "Los fondos archivísticos del ferrocarril español: El caso del Archivo Histórico Ferroviario (AHF)", *VIII Congreso de la Asociación Española de Historia Económica*. Santiago de Compostela, 14 a 16 de septiembre 2005.
- LOZANO CARBAYO, P. (2007). *Guía didáctica del Museo del Ferrocarril de Madrid*. Museo del Ferrocarril, Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Concejalía de Cultura, Educación, Juventud y Deportes del Ayuntamiento de Madrid.
- MACHUCA GARCÍA, J. R. y MUÑOZ RUBIO, M. (2003). *El enclavamiento hidráulico de Algodor. Un legado para la historia*. RENFE y Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- MARTÍNEZ VARA, T. (1990). *El Museo Nacional del Ferrocarril*. Colección Cuadernos Madrileños nº M-3. Servicio de Educación y Juventud del Ayuntamiento de Madrid.
- MÉNDEZ ANDRÉS, R. (2016). *Educación patrimonial, museos y ferrocarril: un estudio de caso sobre el Museo del Ferrocarril de Madrid*. Tesis doctoral inédita. Universidad Autónoma de Madrid. Disponible en <https://repositorio.uam.es/handle/10486/675116>.
- MORENO BURGOS, M^a D. (1996). "Museo Nacional del Ferrocarril. Orígenes de su creación". En *Revista de Museología*, nº 9, noviembre, pp. 36-39. Asociación Española de Museólogos. Madrid.
- MUÑOZ RUBIO, M. (2000). "El patrimonio documental ferroviario", *Revista Patrimonio Cultural y Derecho*, nº 4, pp. 239-248.
- PRADAS i ANDREU, J. (1989). "Luis Zurdo de Olivares: entre l'obrerisme i el radicalisme". En *Col·loqui Internacional "Revolució i Socialisme" II*. Bellaterra, UAB. Departament d'Història Moderna i Contemporània, 1989. Disponible en <https://issuu.com/belibaste/docs/zurdo>. Consultado el 27 de septiembre de 2020.
- RENFE (1967). *Museo del Ferrocarril*.
- RENFE (1977). *Museo del Ferrocarril*.
- RENFE (1969). *Circular nº 366 de la Dirección General de 29 de abril de 1969*.
- RENFE (1979). *Circular nº 442 de la Dirección General de 1 de junio de 1979*.
- RENFE (1982). *Circular nº 481 de la Dirección General de 12 de febrero de 1982*.
- RODRÍGUEZ, Á. L. (2020). "Museo del Ferrocarril de Madrid-Delicias, proyectado hacia el futuro". En *Vía Libre*, números 651-651, mayo-junio, pp. 73-79.
- TORRE de la, E. (1911). *Anuario de Ferrocarriles y Tranvías*.
- TORRE de la, E. (1930). *Anuario de Ferrocarriles y Tranvías*.
- TORRES BALLESTEROS, N. (2012). *La estación de ferrocarril Madrid-Delicias (1875-2011): arquitectura, usos y fuentes documentales*. Documento de Trabajo Historia Ferroviaria. Madrid: Museo del Ferrocarril de Madrid-DT1201 PHF. Disponible en https://www.museodelferrocarril.org/estacion/pdf/Delicias_DT1201PHF.pdf. Consultado el 15 de septiembre de 2020.
- VV.AA. (1986). *Madrid-Delicias. Historia de una estación*. Museo Nacional Ferroviario. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- VV.AA. (1996). *Guía del Museo del Ferrocarril*. Museo del Ferrocarril. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- VV.AA. (1998). *Guía histórica del ferrocarril*. Museo del Ferrocarril. Ed. Electa.
- WAIS SAN MARTÍN, F. (1976). *Museo del Ferrocarril Español*. RENFE.

Páginas web consultadas

- Archivo Histórico Ferroviario y Biblioteca Ferroviaria: www.docutren.com
- Associació d'Amics del Ferrocarril de Barcelona: www.aafcb.cat
- Asociación de Amigos del Ferrocarril de Madrid: www.aafmadrid.es
- Deutsche Bundesbahn Museum: www.dbmuseum.de
- Fundación de los Ferrocarriles Españoles: www.ffe.es
- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana: www.mitma.gob.es
- Museo del Ferrocarril de Madrid: www.museodelferrocarril.org