



Estación de Delicias, centro del Museo Nacional Ferroviario, fotografiada en época ya lejana.

CON SU CREACION, RENFE SE SUMA A ESTE TIPO DE INSTITUCIONES EN EUROPA

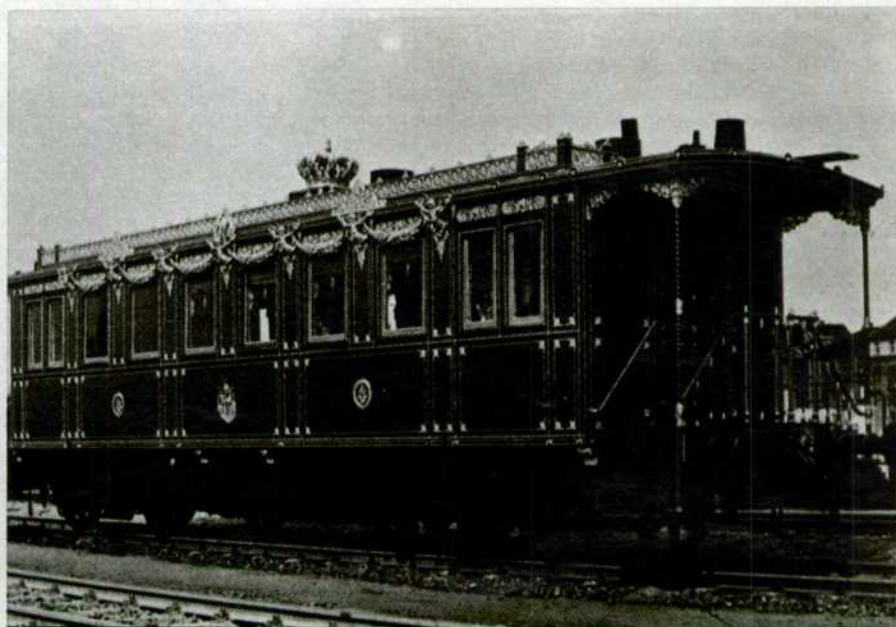
EL MUSEO NACIONAL FERROVIARIO, CENTRO CULTURAL DE PRIMERA MAGNITUD

Por IGNACIO JAVIER TELLO PORTILLO

CON la creación del **Museo Nacional Ferroviario** se adopta por RENFE una actitud en línea con la mantenida desde hace años (en algunos casos, muchos años) por la generalidad de los países europeos. En el fondo de ella está la consideración del ferrocarril como un fenómeno cultural de primera magnitud, susceptible de ser estudiado y *revivido* desde la más diversas perspectivas. Su impacto en la vida social y económica, su protagonismo dentro de la revolución industrial en la que se desarrolló, su capacidad de seguir respondiendo a las exigencias de su entorno al servicio de la colectividad son sólo algunas de estas perspectivas. El ofrecer sistemática y ordenadamente una síntesis de todas ellas a la consideración de la comunidad puede muy bien constituir el fin primordial de un Museo Ferroviario.

Sin salirnos de este ámbito europeo, a continuación consignamos en cuadro esquemático el conjunto de Museos Ferroviarios de Europa, con indicación de su ubicación y fecha de aper-

Coche-salón de Luis II de Baviera (el "Rey Loco"), construido en 1860, que se exhibe en el Museo de Nuremberg.



tura. Huelga aclarar que quedan excluidas las colecciones privadas, algunas de ellas tan importantes como originales. Los relacionados son, pues, Museos Ferroviarios, Museos de Transporte con Sección Ferroviaria o Museos de la Ciencia o de la Técnica con Departamento Ferroviario.

Consignemos, por vía de anejo a este cuadro, las respuesta colectiva a esta presentación institucional de la historia y la realidad ferroviaria.

● *Ocho millones de personas visitan anualmente las instalaciones museísticas del ferrocarril en nuestro continente.*

más recientes, la técnica audiovisual como soporte de todo el conjunto.

Pero la misión primordial de un Museo de Cultura no se vería realizada sin la concurrencia de otros dos componentes que implementan, con pareja eficacia, su función pedagógica: de una parte, el reflejo, en clave documental y bibliográfica, de la trayectoria histórica y de la influencia del medio, y, en segundo lugar, el desarrollo permanente de tareas de investigación y difusión de la cultura ferroviaria. Bastan muy pocas cifras para poner de manifiesto en qué medida están integrados los Museos Ferroviarios de Europa en esta doble función educativa: cuentan, en efecto, con un fondo docu-

PANORAMA MUSEISTICO EUROPEO		
Paises	Núm. de museos y localización	Fechas de inauguración
Austria	1. Viena	1886
Bélgica	1. Bruselas	1951
Bulgaria	1. Rousse	1966
Checoslovaquia	3. Brno, Praga, Studenka	1908, 1951, 1961
Dinamarca	2. Copenhague, Elsinors	1911, 1928
España	1. Madrid	1967 (1)
Finlandia	1. Helsinki	1905
Francia	2. Mulhouse, Uzès	1960, 1971
Alemania (RDA)	1. Dresde	1956
Alemania (RFA)	6. Berlín, Hamburgo, Karlsruhe, Munich, Nuremberg, Salcitter-Watenstedt	1899, 1909, 1921, 1964, 1965 y 1969
Gran Bretaña	11. Birmingham, Edimburgo, Glasgow, Kingston Upon Hull, Leicester, Liverpool, Londres, Newcastle on Tyne, Swindon y York	1853, 1854, 1857, 1925, 1928, 1934, 1951, 1961, 1962, 1964 y 1968
Holanda	1. Utrecht	1928
Hungría	1. Budapest y otras poblaciones	1966
Irlanda	1. Hollywood-Belfast	1959
Italia	2. Milán, Nápoles-Pietrorsa	1953, 1982
Noruega	2. Hamar, Oslo	1896, 1932
Polonia	1. Varsovia	1973
Portugal	1. Entroncamento	s. d.
Rumania	1. Bucarest	1939
Suecia	1. Gavle	1970
Suiza	1. Lucerna	1959
Turquía	1. Ankara	1965
Unión Soviética	1. Leningrado	1862
Yugoslavia	1. Belgrado	1953

(1) En su anterior emplazamiento, clausurado en 1980.



Los Reyes Luis I de Portugal y Alfonso XII de España se encontraron en Valencia de Alcántara (1881) durante la inauguración de la línea directa Madrid-Lisboa.

rias: ocho millones largos de personas constituyen la cifra anual de visitantes. En cabeza y por este orden, Londres, Munich, Lucerna, Edimburgo, Milán y Liverpool.

Como es lógico y ante todo, en estas muestras se nos ofrece la realidad histórico-ferroviaria en sus dos vertientes capitales: el material rodante y las instalaciones. Bajo tan fundamentales rúbricas, se exponen a la consideración los grandes objetos que bien merecen la denominación de joyas ferroviarias, piezas excepcionales e irrepetibles: prototipos de vapor que son historia, vehículos de remolque desde su concepción más primitiva, vinculados no pocos de ellos a la vida de personajes ilustres, elementos esenciales del camino de rodadura... e, incidiendo sobre todo ello, los resultados de una incesante evolución de la técnica, en tracción, velocidad, seguridad, etcétera.

FUNCIÓN PEDAGÓGICA

Importantes son también en todos los casos los sistemas de información y exposición: referencias en catálogos a los métodos de preservación y restauración de objetos, sentido dinámico en buena parte de las muestras (manipulación de conjuntos móviles, muestras seccionadas, piezas con movimiento y sonido incorporados, simulaciones de marcha...) aportación clarificada de especificaciones técnicas, esquemas gráficos, modelos a escala y, desde fechas



Un aspecto del interior del Museo Británico del Ferrocarril, en la ciudad de York.

CHEMIN DE FER DE LYON A ST ETIENNE.



Voitures pour voyageurs de 1^{re} classe dites financières & de 2^{me} classe dites cadres.



Convoi de waggons chargés de marchandises.



Voitures pour voyageurs descendant sans chevaux ni machines de St Etienne à Givors.



Convoi de waggons chargés de houille trainés par un remorqueur à vapeur.

Grabado de una de las primitivas líneas férreas de Francia, Lyon-Saint-Etienne.

mental catalogado de más de un millón de documentos y con un fondo bibliográfico que excede del millón doscientos mil ejemplares, a lo que debe añadirse una documentación gráfica e iconográfica próxima a los ochocientos mil documentos. En base a todo ello, bien puede medirse la riqueza en tareas de estudio e investigación y en actividades de información y difusión cultural.

DELICIAS, MARCO EXCEPCIONAL

Así las cosas, por lo que concierne al entorno europeo en el que quedará inscrito el Museo Nacional Ferroviario de RENFE, podría ser oportuno acabar consignando qué camino lleva recorrido esta nueva institución ferroviaria española y cuáles son los programas para su inmediato desarrollo. Porque media siempre una distancia en el tiempo entre la fase *fundacional* que acaba de abordarse en RENFE y el efectivo funcionamiento de un Museo Ferroviario, distancia que, en el conjunto de estas instituciones europeas análogas, vino siempre expresada en años. Terminemos, pues, considerando por dónde vamos.

A) La designación del Consejo de Patronato y la aprobación, en la propia resolución de la

Museo de York: cohesalón utilizado por la Reina Victoria de Inglaterra, que data de 1869.





Nuestra colega italiana "Voci della Rotaia" ha dedicado un número al Museo Ferroviario, recientemente inaugurado, de Nápoles-Pietrarsa, que hace más de un siglo (arriba) se mostraba según este grabado de la época.

tas, fachadas, vías y andenes, accesos, etcétera.

● Asimismo, está finalizada la estructura de las primeras salas de ambos museos y acometida la fase de terminación, instalaciones y servicios, todo ello como soporte del montaje futuro.

● El desarrollo de los proyectos de obra está permitiendo, aun a falta de estructura y medios adecuados, acometer programas específicos cuyo ritmo de efectividad se encuentra *pari modo* condicionado. Estas acciones están primordialmente referidas a:— Recuperación e identificación de objetos: material fijo y móvil, elementos de la explotación ferroviaria, etcétera.

— Restauración y —en parte— puesta en funcionamiento de material o en condiciones pedagógicas, de movimiento o animación. Red de tracción vapor.

— Ordenación temática de salas, sistemas de exposición e información y elementos de apoyo didáctico. Aportaciones *parafernales*: arte, literatura, modelismo, filatelia, etcétera.

— Recuperación y ordenación de fondos documentales y bibliográficos que permitan investigar el proceso histórico-ferroviario y el hecho cultural entrañado en el mismo.

* * *

En la última década del Siglo de las Luces, escribía J. P. Forner que *forma parte de la gloria científica de una nación adoptar como meritorios y estimables los establecimientos o sistemas que le son útiles, los aditamentos que necesitan para su uso, los beneficios que puedan sacar de ello los hombres y el modo en que han de tratarse para que ocasionen la utilidad a que se dirigen* (1).

Muy pocos años después de escritas estas líneas, comenzaría a hacerse realidad el ferrocarril, ciertamente el más audaz de los sistemas con que la revolución industrial del XIX se disponía a cambiar la faz de las naciones. Sin duda que a un Museo Ferroviario le aguarda siempre la apasionante tarea de acertar a compilar los hechos que jalonan la historia de ese sistema. ■ I. J. T. P.

(1) Juan Pablo Forner: "Oración apologética por la España y su mérito literario". Edic. de Alonso Zamora Vicente. Badajoz, 1945.

presidencia, de las normas de carácter orgánico y funcional que deben servir de base al desarrollo de la institución constituyen punto de partida primordial: se asegura la necesaria política de continuidad en algo llamado a perdurar y se implica a los servicios de la empresa en una misión de colaboración realmente inestimable. Y quedan consignados extremos tan importantes como el establecimiento de objetivos y medios de acción, dotación por el Consejo de elementos humanos y materiales, acceso al mismo de otras entidades o representaciones, régimen económico, etcétera.

B) La habilitación del *marco* ha tenido y sigue teniendo singular relevancia en el planteamiento del Museo. Ante todo, porque en lo que será la sede central de Madrid-Delicias concurren circunstancias excepcionales. La estación, ahora centenaria, es una pieza notable, con influencia directa, en cuanto a concepción y trazas constructivas, del estilo de arquitectura del hierro desarrollado a partir de las Exposiciones Universales de 1867 y 1878. De otra parte, el marco elegido y su *entorno* (objeto hoy de

pronunciamiento de la Administración como *monumento histórico-artístico*) va a ser utilizado igualmente como sede del Museo de la Ciencia y la Tecnología, por acuerdo al efecto RENFE-Administración, con lo que el enclave de Madrid-Delicias quedará, en lo menester, rescatado de tensiones inmobiliarias y reservado para un equipamiento cultural de notable significación. Junto a la ciencia y la tecnología, una de sus más trascendentes realizaciones en el tiempo: el ferrocarril. Y, por último, no por menos sabido debe dejar de destacarse que este Museo Nacional Ferroviario ha sido planificado también, en cuanto al *marco*, con criterio amplio de descentralización: las futuras sedes permanentes, en enclaves zonales (se avanza en los proyectos de Vilanova i la Geltrú y Valencia-Término), serán buena muestra de ello.

C) Un punto a reflejar, finalmente, cual es el nivel de realizaciones, podría ser presentado bajo el siguiente esquema:

● Con aportaciones presupuestarias de RENFE y de la Administración (Departamentos de Cultura y Transportes) prosiguen las tareas de restauración y habilitación de la estación: cubier-