



Visión panorámica y estado del material hoy, completamente restaurado y pintado, en abril de 1986.

sabido exponer objetos de un valor incuestionable, tanto por su originalidad como por su calidad, haciendo una diferenciación entre aquellas piezas originales y las reproducidas o reconstruidas. Asimismo ha cuidado su estética en el ánimo de que el individuo, al contemplar los objetos museológicos, no acreciente sólo su curiosidad histórica, sino que también perciba, a través de ellos, la belleza.

Práctica del Museo Nacional Ferroviario

La idea de salvaguardar todo lo referente a la historia del ferrocarril no es nueva, pues la euforia creativa de los museos ferroviarios vino marcada en toda Europa por la celebración de los centenarios, cuyos patrocinadores manifestaban abiertamente el deseo de reunir las llamadas reliquias ferroviarias. Como el cumplimiento de los cien años se remonta, en algunos casos, a 1925, para el Stockton a Darlington, y 1930, para el Liverpool a Manchester, es largo ya el plazo durante el cual estos museos se han ido creando.

En España, ya las antiguas compañías ferroviarias habían comenzado a plantearse, por los años treinta, la conservación de varios objetos significativos, e incluso también de locomotoras, pero este proyecto se vio bruscamente suspendido al comienzo de la guerra civil en 1936, por lo que gran parte de este material acumulado se desperdigó totalmente; por este motivo sería igual que el resto de Europa la celebración del centenario de su primer ferrocarril, el de Barcelona-Mataró en 1948, lo que incentivaría la idea de crear un Museo del Ferrocarril Español. Esta conmemoración de 1948 vino acompañada de una pequeña exposición de objetos y locomotoras que habían

En diciembre, segundo aniversario de su apertura

EL MUSEO NACIONAL FERROVIARIO: Balance y reflexión de una experiencia

JULIO ALVAREZ TORO/M.^a DOLORES MORENO BURGOS/ENCARNACION LIZANA RIVAS

En este informe, el equipo responsable del Museo Nacional Ferroviario (*) presenta un balance de los casi dos años transcurridos desde la apertura, en diciembre de 1984, de dicho centro cultural, para el que se fijó, ya en un primer momento, el objetivo de ponerlo al servicio de la comunidad española con arreglo a la definición que de museo da la UNESCO: «El museo es una institución permanente, sin finalidad lucrativa, al servicio de la sociedad y de su desarrollo, abierto al público, que adquiere, conserva, investiga, comunica y exhibe, para fines de estudio, de educación y de deleite, testimonios materiales del hombre y su entorno».

(*) Julio Alvarez Toro, director; María Dolores Moreno Burgos, Departamento de Conservación, y Encarnación Lizana Rivas, Departamento de Educación y Acción Cultural.

VERTEBRAREMOS la siguiente exposición en dos grandes apartados, pilares de la gestión de este museo: El Departamento de Conservación y el Departamento de Educación y Acción Cultural. Ambas funciones juntas, con las básicas que un museo de estas características tiene (Departamento de Tracción), constituyen la infraestructura de esta institución.

No obstante, y antes de entrar en materia concreta de estas parcelas, quisiéramos resaltar la filosofía seguida por el Museo Nacional Ferroviario.

Desde que esta institución inició su andadura y, sobre todo, a partir de su incorporación a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, ha tenido siempre presente que el papel de los museos es el de aprender a respetar y comprender el pasado, animando a la realización de proyectos creadores en los que tuvieran cabida todo tipo de personas, cuidando mucho de las necesidades individuales de los visitantes.

Para ello ha establecido una cooperación estrecha con la comunidad en donde está implantado, colaborando con organismos oficiales y otras entidades culturales (1).

El Museo Nacional Ferroviario, en su sede de Madrid-Delicias, ha



Práctica didáctica con alumnos: estudio de la estación de Delicias como edificio histórico-artístico.

Estado del material y la estación de Delicias en 1981.



circulado por esa línea o por otras; esta exposición se aprovechó también para presentar la situación del ferrocarril en esos momentos. El acto tuvo tal éxito que a partir de ese momento se pensó en crear un Museo del Ferrocarril.

Pero este proyecto quedaría dormido durante veinte años, sería en 1964, al cumplirse los centenarios de algunas de las grandes líneas de la Red, como la de Madrid a Zaragoza y Madrid a Irún, cuando la RENFE pensó nuevamente la cuestión del Museo. El estudio dio comienzo inmediatamente, tropezando con dificultades tan importantes como la de conseguir un local adecuado, que debía reunir las siguientes condiciones: estar en una zona céntrica, de tal manera que fuera visitable por el público de la capital; disponer de vía de enlace con la Red para el acceso de locomotoras y material móvil en general. Se pensaba que lo más adecuado para el cumplimiento de estos objetivos serían antiguas estaciones, depósitos de máquinas o talleres que hubieran dejado de prestar servicio y, como consecuencia, serían la infraestructura ideal para la ubicación del museo, pero en esos años en Madrid ningún local de

este tipo estaba vacante, por lo que, y como fase inicial que permitiera reunir y evitar que se perdieran las piezas desperdigadas, se pensó en establecer un museo de salón para maquetas, grabados y objetos pequeños; para ello, el palacio de Fernán Núñez sería el lugar más adecuado. Se habilitaron para tal fin las oficinas pertenecientes al Departamento de Coordina-

ción, quedando dividido en cuatro salas y abriéndose al público en 1967 el primer Museo Ferroviario de España, «a la espera —según las palabras de su primer director, don Francisco Wais— de que algún día se solemnice la creación de un gran Museo del Ferrocarril que la RENFE ha tomado de su cuenta».

Así las cosas, el 29 de abril de 1980, RENFE y el Ministerio de Cul-

tura firmarían un acuerdo por el cual este último, y tras ser declarada la estación de Madrid-Delicias monumento histórico artístico, se encargaba de subvencionar las obras de restauración del edificio, a fin de que en ella fueran instalados los Museos del Ferrocarril y el Nacional de la Ciencia y la Tecnología.

En fecha 5 de febrero de 1982,

“ES NATURAL QUE GUSTEN MAS”



GALLETAS GULLON, S. A.
Avda. de Burgos, 2. Aguilar de Campoo. Palencia.
Teléfonos (988) 12 21 00/01. Telex 26265 GAGU-E



Distintos aspectos que ofrecía la exposición del centenario, donde se presentaban al público en general la situación presente y los proyectos de futuro para el ferrocarril.

según Circular número 481, se creaba el Consejo de Patronato del Museo Nacional Ferroviario; sería esta la fecha que marcará un carácter jurídico y diera entidad al Museo Nacional Ferroviario, así denominado en lo sucesivo. Recaía en sus manos una gran responsabilidad: «Ofrecer a la colectividad la dimensión histórica de la realidad ferroviaria: evolución del ferrocarril y del hecho cultural ferroviario, incidencia social y económica a través del tiempo, etcétera».

Bajo estas directrices, marcadas por la citada Circular 481, se podía decir que comenzó la andadura del Museo Nacional Ferroviario; se habilitó el «hall» de viajeros de la estación para la exposición de las piezas trasvasadas del palacio de Fernán Núñez, ofreciendo esta vez una gran innovación el material en vía, pues la propia infraestructura de la estación lo potenciaba notablemente.

Tras casi dos años y medio perdidos en gestiones y proyectos baldíos desde la aparición de la Circular 481, y casi cuatro desde que se decidiera el traslado del museo a la estación de Delicias, el pasado 19 de diciembre de 1984 se abrió al público de Madrid el Museo Nacional Ferroviario.

Los fondos

El fondo fundacional del museo procede, en su mayor parte, de la celebración del centenario del primer ferrocarril, es decir, del Barcelona-Mataró de 1848, antes aludido.

Habría que distinguir a este respecto dos tipos de fondos: históricos y los que fueron contruidos para aquella ocasión, y que llamaremos conmemorativos; ambos a partir de esa fecha constituyeron el fondo fundacional del museo. Analizaré por separado a ambos, ya que cada uno presenta características muy distintas.

Históricos: Presentan una tipología un tanto variada; se componen



principalmente de piezas pequeñas, salvo dos locomotoras: la 01 de la Compañía de Andaluces y la 191 de la Compañía del West de Galicia, denominada «Sarita» por su pequeño tamaño. Entre las piezas pequeñas destacan aparatos telegráficos y telefónicos, relojes, bombos para el sorteo de las amortizaciones de las primitivas compañías ferroviarias, medallas, etcétera. También es importante destacar gran cantidad de documentos escritos: primeras concesiones de ferrocarriles, balances, billetes, etcétera. En cuanto a la dotación de estos fondos, comprende prácticamente desde los orígenes del ferrocarril en España (1848) hasta 1984.

Conmemorativos: Se componen principalmente de aquellas piezas que fueron contruidas para exponer al público de 1948 la situación del ferrocarril, es decir, las innovaciones y proyectos de futuro de la técnica ferroviaria, por lo que la mayor parte de estos fondos lo constituyen maquetas, sobre todo de locomotoras eléctricas y de subestaciones eléctricas, época en que comienza a proliferar en la RENFE este tipo de construcciones, cuyo objetivo era alimentar el tendido eléctrico de la vía. Hay que

destacar que gran parte de estos fondos se perdieron, llegando sólo una pequeña parte hasta la actualidad.

Posteriormente, y siempre a partir de 1948, fecha en que se decide crear un Museo del Ferrocarril, comenzó por parte de los creadores del museo una búsqueda de material antiguo que pudiera engrasar los fondos; de igual manera, todo el material que quedara en desuso pasaba a formar parte del museo; de esta manera se ha ido enriqueciendo poco a poco; esta idea se incrementó sobre todo en los años 70, en los cuales se adquirió gran parte de lo que respecta a su material y tracción, llegando a ser uno de los museos que expone más material rodante de Europa.

Otras modalidades de adquisición de fondos han sido, a partir de 1967, fecha en la que se crea el museo de salón, la donación y la compra.

Tratamiento documental

Este proceso ha sido un poco laborioso y ha requerido uno de los

mayores esfuerzos desde la apertura del museo. Existía un pequeño fichero, elaborado en los tiempos del museo de Fernán Núñez, en el que se describía cada pieza muy someramente y sin atender a ningún criterio museológico; es de destacar en este sentido que el pequeño museo era atendido por personas sin ningún tipo de formación al respecto. Por todos estos motivos se puede considerar que en la tarea de ordenar los fondos hemos partido casi prácticamente desde cero, por lo que ha requerido una ardua labor de investigación, con objeto de reunir la máxima información para una mejor y más completa catalogación.

Elaboramos unas fichas de inventario en las cuales se recoge el máximo de información, pero de la manera más concreta posible, de tal modo que no fuera necesario acudir constantemente al expediente en busca de datos. Estas fichas, basadas en las que Navascués daba como fichas tipo en las normas generales de 1947, pero adaptándolas a las necesidades de nuestros fondos. Además hemos introducido una innovación: estas fichas están coloreadas; el motivo es muy simple, nuestros fondos son de una tipología y temática muy concretas, por lo que se pueden agrupar sin dar lugar a que posteriormente se ocasionen varios subgrupos; de esta manera resolvemos en una sola ficha el catálogo sistemático, ya que además del color hemos introducido en la parte posterior unos datos técnicos correspondientes al mencionado catálogo sistemático (2).

Asimismo hemos considerado, a la hora de elaborar nuestro sistema de documentación, que el expediente es la unidad documental básica de donde debe partir todo el proceso documental de las piezas (3). El objeto de esta decisión ha sido unificar toda una serie de numerosos resultantes de aplicar otros sistemas base, como por ejemplo las normas generales de 1947 o el sistema de Documentación para Museos (4); en este caso, y siempre aplicándolo a nuestros fondos, ambos sistemas nos proporcionaban una cantidad desmedida de números que complicaban notablemente la identificación de nuestros fondos; es decir, una de las piezas básicas de nuestro museo lo constituyen las locomotoras de vapor, eléctricas, Diesel, etcétera. Estas locomotoras poseen ya un número particular que las caracteriza, compuesto fundamentalmente, a su vez, de dos bloques de números (ej.: 120-2112) y que podríamos denominar como su nombre propio; de igual manera, cada locomotora necesita periódicamente una revisión: engrase, limpieza, pintura, etcétera, lo que comporta utilizar constantemente el expediente, al que se le incluyen todos los resultados de esta revisión (ni que decir

tiene que el proceso se agrava cuando la mencionada locomotora está en funcionamiento). Cada expediente, pues, constituye una fuente de información muy importante en lo que respecta a cada pieza (locomotoras en este caso), por lo que hemos aplicado el número de expediente al número de Inventario General; de esta manera reducimos la gran complejidad de números en uno solo, que quedaría concentrado en lo siguiente: número del año de entrada de la pieza, número en sí del expediente y número de pieza: 81/3/30; posteriormente, éste es siglado directamente sobre las piezas. Así tenemos que en un solo número identificamos a la pieza en todos sus aspectos de adquisición y al expediente, así como al negativo correspondiente a las fotografías de las piezas.

En cuanto a la aplicación de estos criterios que integran el número de inventario, debo decir que, como ya explicaba al principio de este escrito, la procedencia cronológica de las piezas, es decir, de su entrada en el museo es bastante difícil de localizar, ya que no había ningún libro de registro anterior a 1981 (año de la instalación del museo en la estación de Delicias) en el que quedara constancia de las fechas de ingreso; por este motivo, y bajo asesoramiento de don Luis



Entrada a la exposición conmemorativa del primer centenario del ferrocarril en España (Barcelona-Mataró). Barcelona, 1948.

Caballero Zoreda, tomamos como base de referencia el año 1981 y consideramos a todos los fondos anteriores a esa fecha como fondo fundacional del museo, por lo que todas las piezas anteriores a esa fecha llevan como año de entrada 1981 y a partir de ahí se ha llevado ya un orden cronológico normal de entrada; con este sistema ya orde-

nado confeccionaremos un catálogo y un índice museográfico, los cuales serán facilitados al Investigador, ofreciendo así una información de primera mano muy importante.

En base a todo lo expuesto, y haciéndonos eco de las conclusiones a las que se llegó en el III Congreso de ANABAD, celebrado en octubre de 1985 en Cáceres, se debería llegar a la unidad en los sistemas de documentación en los museos, pues las instrucciones son demasiado complejas, poco prácticas y por tanto nada utilizables, no se ajustan a las necesidades de los museos actuales y esto trae como consecuencia que cada museo elabore sistemas particulares, complicando altamente la situación; igualmente creemos que esta unidad se alcanzará si por parte de las autoridades competentes se llegara a la creación de la tan esperada Escuela de Museología, la cual sería la única capacitada para marcar todas las directrices a seguir.

Educación y acción cultural

El Museo Nacional Ferroviario, en su corta historia, trata de introducirse en la dinámica de desempeño de la función educativa que

otros museos españoles vienen desarrollando aproximadamente desde hace unos siete años. Asimismo, y como ocurre en otros departamentos educativos, el trabajo desarrollado no sólo se ha centrado en atenciones específicas de la educación, sino que además se ha vertebrado en otro tipo de acciones existentes en la conformación de un museo.

No obstante, la perspectiva de atracción y visitantes no se ha diluido entre la ejecución de otras funciones y siempre se ha tratado de ofrecer la mejor práctica a la hora de visitar el museo. En este sentido, el Museo Nacional Ferroviario desde su inauguración (el 19 de diciembre de 1984) ha tratado de llevar a cabo una labor receptiva de visitantes a través de los medios de comunicación: radio, televisión, prensa, etcétera, en donde se explica no sólo los fondos museológicos que alberga, sino también horarios de apertura, teléfonos de información, sistemas de transporte que llevan al museo, difusión de su poster institucional, etcétera.

Asimismo ha realizado exposiciones que han motivado la visita al museo colaborando, a la vez, con sociedades culturales, escuelas y Universidades.

Otra de las etapas educativas del museo está referida a la información dirigida a la visita de grupos.



Premio de Narraciones breves "ANTONIO MACHADO"

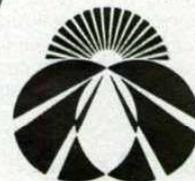
La FUNDACION DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES ha editado el libro antológico con las narraciones ganadoras del IX Premio "Antonio Machado".

*— José Antonio Panero Martínez:
Eleonor Mermelada perdió el mixto a Cienfuegos.*

Junto a Eleonor Mermelada perdió el mixto a Cienfuegos, de José Antonio Panero Martínez, ganador del IX Premio "Antonio Machado", aparecen las narraciones de Sonia García Soubriet (accésit), José Javier Aleixandre, Pedro Crespo, Blas López Checa, Lauro Olmo, José Julio Perlado, Adela Rabanal González, José María Requena y Luis Sepúlveda.

El volumen incluye también ilustraciones y la ficha biobibliográfica de cada autor.

Todos aquéllos que estén interesados en adquirir el libro, cuyo precio es de 350 pts. más gastos de envío, pueden hacerlo, dirigiéndose a la FUNDACION DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES, calle Santa Isabel, 44. 28012 MADRID.



**FUNDACION
de los FERROCARRILES
ESPAÑOLES**