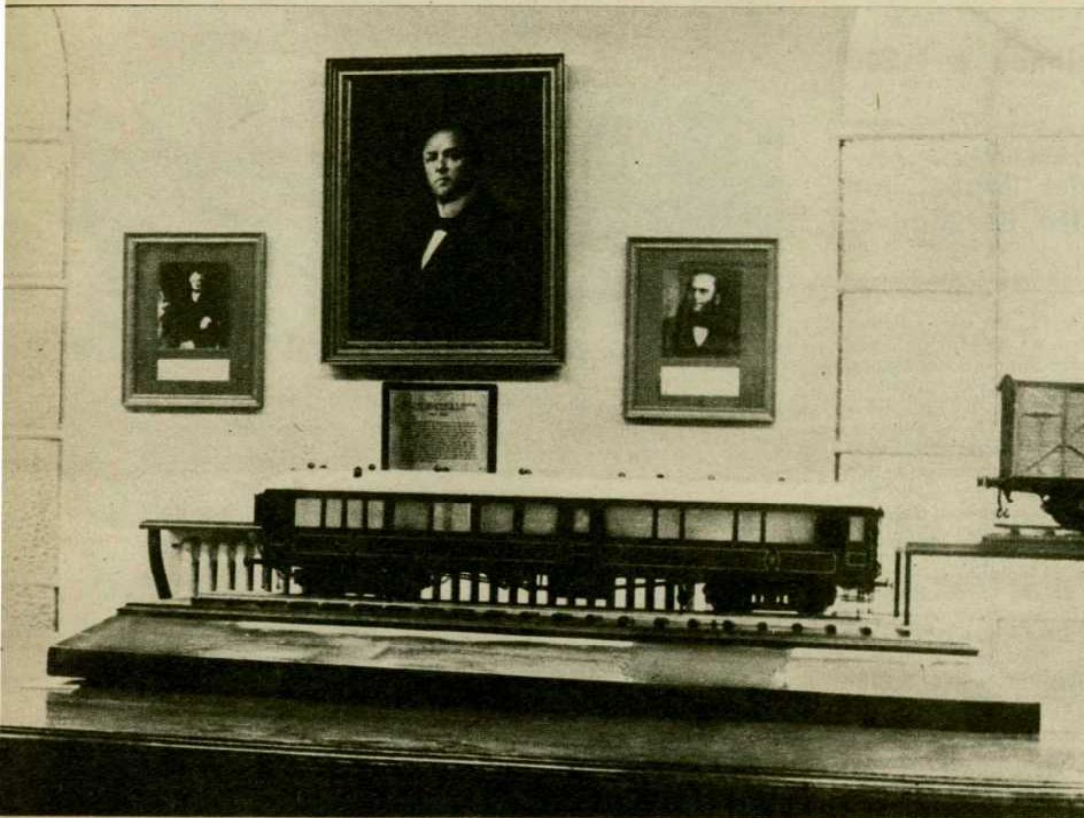


EL MUSEO DEL FERROVIARIO

abre



Los retratos del marqués de Salamanca, el marqués de Campo y don Isaac Pereire presiden una de las salas.

LA reserva de que algún día se solemnice la creación del Museo que la RENFE ha tomado de su cuenta, los correspondientes locales han abierto silenciosamente sus puertas, y por la calle de San Cosme y San Damián se tiene acceso a ellos. El Museo no es grande, pero tampoco tan chico que no quepa en él una locomotora de tiempos primitivos, que por su reducido tamaño pudo llevarse al salón principal. Así lo expresa el cuadernito que se entrega al visitante y, entre otras cosas, dice:

"Pueden verse en estas salas algunos rasgos de la historia de ciento treinta y seis años de los ferrocarriles españoles; desde el testimonio, representado por una acción, de la sociedad creada en 1830 por un hombre ilusionado, que quería establecer prematuramente un camino de hierro desde Jerez al Puerto de Santa María, hasta la reproducción de modernas locomotoras eléctricas y de trenes automotores, que circulan hoy por nuestras líneas.

Lo aquí expuesto se refiere a los ferrocarriles de vía ancha, y comprende, en su mayoría, maquetas, reproducciones y cuadros, con todo lo cual se puede tener una idea de la evolución de lo que, hace cien años, era un nuevo sistema de transportes que forzaba a la creación de la gran empresa moderna y venía a ser la palanca más poderosa para el progreso, en general, de la segunda mitad del siglo pasado.

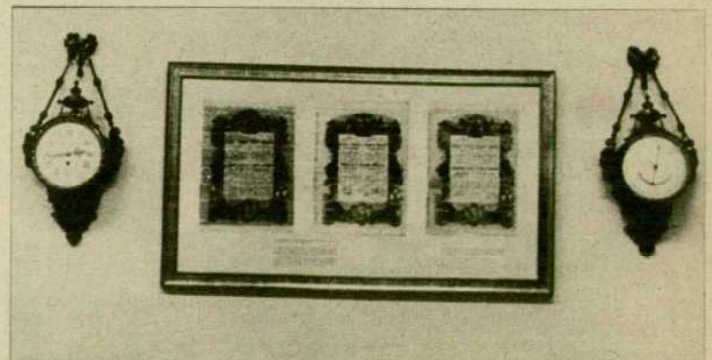
Hay una excepción, por su tamaño, en lo que acerca de locomotoras aquí se expone, con una de dimensiones naturales, la 01 de Andaluces, que, por ser la más pequeña de las que conserva la RENFE, pudo traerse fragmentariamente a una de las salas para luego armarla dentro de ella."

Todo esto queda expuesto en algunos de los locales de la planta baja del edificio donde el Consejo de Administración de la RENFE tiene establecidas, en Madrid, sus oficinas. Es un edificio amplio, un viejo palacio que nació para un fin bien distinto al ferroviario, y cuando del ferrocarril no existía ni aún el sueño de lo que había de ser. La misma calle de Santa Isabel, en la que el palacio se encuentra, queda al margen del ferrocarril y con un nombre romántico, que con este motivo del Museo nos viene a la memoria, y es así:

Vivia en Madrid, en la segunda mitad del siglo XVI, una hermosa joven llamada Prudencia Grilo, hija de un banquero genovés, y eran muchos, naturalmente, sus admiradores y pretendientes. El que mereció su amor, hombre valeroso, se fue voluntario a la Armada Invencible que Felipe II envió a luchar contra los ingleses, y de la guerra no volvió. La espera de Prudencia fue larga, y perdidas las esperanzas de volver a encontrar a su amado, su desconsuelo la llevó a ofrecer una lujosa casa suya de la calle del Príncipe para la fundación de un convento que ocupó con otras varias mujeres de sus mismos sentimientos. Fue en noviembre de 1589, y en tal momento la donante tomó el nombre de María de San Agustín, y el convento llamado de Santa Isabel de Agustinas Recoletas. Pasaron los años, al cabo de veinte fallece Prudencia, y el convento sigue su vida. Pero un día, reinando ya Felipe III, su esposa, la reina Margarita de Austria, visita la comunidad, y hasta ella llegan las notas de una música profana, que venían de un teatro próximo. Se entera de que no era la primera vez que hasta allí trascendían, y decide favorecer el traslado del convento, buscar los terrenos necesarios, que a poco encuentra en los confiscados a Antonio Pérez, el que había sido secretario de Estado de Felipe II. Al nuevo convento

se trasladan las monjas en diciembre de 1610. La iglesia la construye después Felipe IV, y a su lado, en terrenos que aún quedan libres, levanta su palacio Cervellón, que luego, por enlaces, es del ducado de Fernán Núñez, y alcanza su mayor esplendor en el siglo XIX, con fiestas a las que acude la realeza.

En esta forma llega el palacio a los tiempos trastornados de nuestra guerra de liberación, a cuyo final, en las vueltas que da el mundo, es adquirido por la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste, que el año 1941 entra a formar parte de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, al empezar ésta su existencia. Tiene entonces la RENFE que instalar toda la serie de oficinas para el personal que resulta de la fusión de



Antiguos relojes.

ROCCARRIL sus puertas

Las redes de las antiguas compañías, problema no fácil, y en el reparto de los locales disponibles le toca al Consejo de Administración el palacio de los salones suntuosos y de variedad de habitaciones en diversas plantas. Como al Consejo no todas le son indispensables, van también al mismo edificio dependencias de diversas divisiones y servicios.

Cuando el año 1964 se decide la RENFE a dar cuerpo a la idea del Museo que, en estado latente, existía desde que en 1948 se celebró el centenario del Barcelona a Mataró, en la planta baja del edificio de la calle de Santa Isabel hay instaladas oficinas que no pertenecen, verdaderamente, al Consejo. Tienen entrada por la calle de San Cosme y San Damián, y a su lado, en lo que fueron cocheras del palacio, se encuentra instalado el taller del eléctrico, a cuyo taller le esperan locales especialmente habilitados para él en el gran taller de tracción eléctrica de Villaverde. De todo esto pudiera disponerse en dicho año, pero resultó más hacedero de momento, prácticamente factible entonces, fijarse sólo en lo que estaba ocupado por las oficinas, que lo eran del Departamento de Coordinación.

Una vez libres estos locales, se llevó a cabo su reforma para obtener salas grandes, o relativamente grandes, propias de un museo, y una vez conseguido esto vino la colocación de todo lo que se fue reuniendo, de lo que existía, de lo que por aportaciones se consiguió, y de algo, muy poco, adquirido. La labor fue minuciosa, y, al fin, terminada, no hace mucho tiempo.

Tiene entrada el público por una nueva puerta que se abrió en lo que da a la calle de San Cosme. Unos escalones de acceso, un recibidor, y se entra en la primera sala, dedicada a la vía y al recuerdo de la transición de la diligencia al ferrocarril. Una maqueta de la propia diligencia aparece allí, y sobre ella una alusión a su maridaje con el camino de hierro cuando éste empezaba su vida. Entre Madrid y Guadalajara el tren transportaba la diligencia en ciertos trayectos, y cobraba cinco reales por kilómetro cuando la diligencia iba ocupada, y dos reales si vacía, y sólo con ella el mayoral y el postillón. Después, en la misma sala se encuentran muestras de los primitivos carriles, la traviesa metálica del Central de Aragón, planos, cuadros y un enclavamiento, tamaño natural: el Saxby-Farmer, que en 1884 existía en la bifurcación de Granollers.

En la segunda sala lo expuesto es más heterogéneo. La preside el retrato al óleo de don José Salamanca, al que acompañan otros dos en fotografía, uno de don José Campo, marqués de Campo, gran propulsor también de los ferrocarriles españoles, y el otro de don Isaac Pereire, creador, con su hermano Emilio, de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte. En el centro, la mesa que fue del Consejo de la Compañía del Tajo, con una maqueta y varios objetos evocativos sobre ella. Una estantería adosada a la pared contiene una colección de faroles de aceite y de petróleo de otros tiempos, y en la misma sala también el viejo Breguet, telégrafo que durante tantos años reguló y aseguró la circulación de los trenes, otros aparatos de



Colección de faroles de aceite y petróleo.—Fotos Sanz.

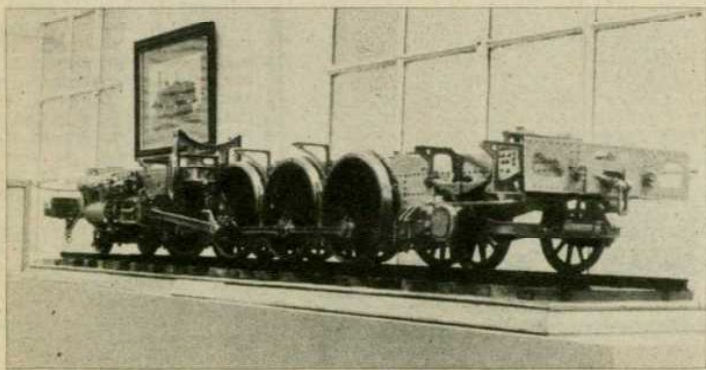
transmisión eléctrica, y en las paredes cuadros de material de distintas épocas y de sucesos ferroviarios históricos de relieve.

Una tercera sala aparece, igualmente, con objetos diversos. La maqueta del puerto de Pajares ocupa una cabecera, con el relieve de sus montes, sobre los que serpentean al camino de hierro, la carretera y el río. Enfrente, amplia vitrina contiene una colección de medallas conmemorativas, libros viejos sobre ferrocarriles, el original de un texto de telegrama cursado por don Alfonso XIII durante un viaje que, siendo casi niño, en su menor edad de reinado, efectuó de Madrid a Sevilla. Hay, además, allí, entre otras cosas, tres pequeñas maquetas de locomotoras que por tipos y fechas ofrecen contraste: la primera del Aranjuez (1851), la primera eléctrica del Santa Fe (1911), y una de las nuevas electrificaciones (1960).

Por fin, la sala grande, que sorprende porque su magnitud no se espera, y porque, a su fondo, aparece una locomotora de tamaño natural. Bien es verdad que es la más pequeña de las que conserva la RENFE, y su altura pasa poco de tres metros. Pero allí está, tal y como circuló por el Urbano de Jerez y los talleres de Andalucía. Toda esta sala está dedicada a las locomotoras, en maquetas, salvo la máquina citada, y, como excepción, se encuentra también la antigua mesa telegráfica de la estación de Córdoba, y algún otro objeto suelto.

En la disposición de todo ello, en la misma colocación de los objetos, se buscó la armonía del conjunto, el buen efecto visual, dentro del mejor aprovechamiento de los locales de que se dispuso. Hubiera sido también deseable especificar más las salas, y dedicar una exclusiva para la misma materia; pero esto requería mayor número, más amplitud, sobre todo si se considera la variedad de lo expuesto.

Con frecuencia, en museos ferroviarios de otros países la preferencia se da a las locomotoras, en algunos casi la exclusiva. Por nuestra parte, sin apartarnos de esta tendencia, muy razonable, pues la locomotora es el comienzo del ferrocarril, y su evolución la del ferrocarril mismo, hemos buscado variedad en lo expuesto, con el propósito de que al seguir con detalle lo expuesto, y sus inscripciones, se pueda tener idea de la historia de este medio de transporte que lleva cerca de siglo y medio evolucionando y mejorándose, con la energía de un organismo joven.



Una de las maquetas de locomotoras de vapor.

FRANCISCO WAIS SAN MARTIN