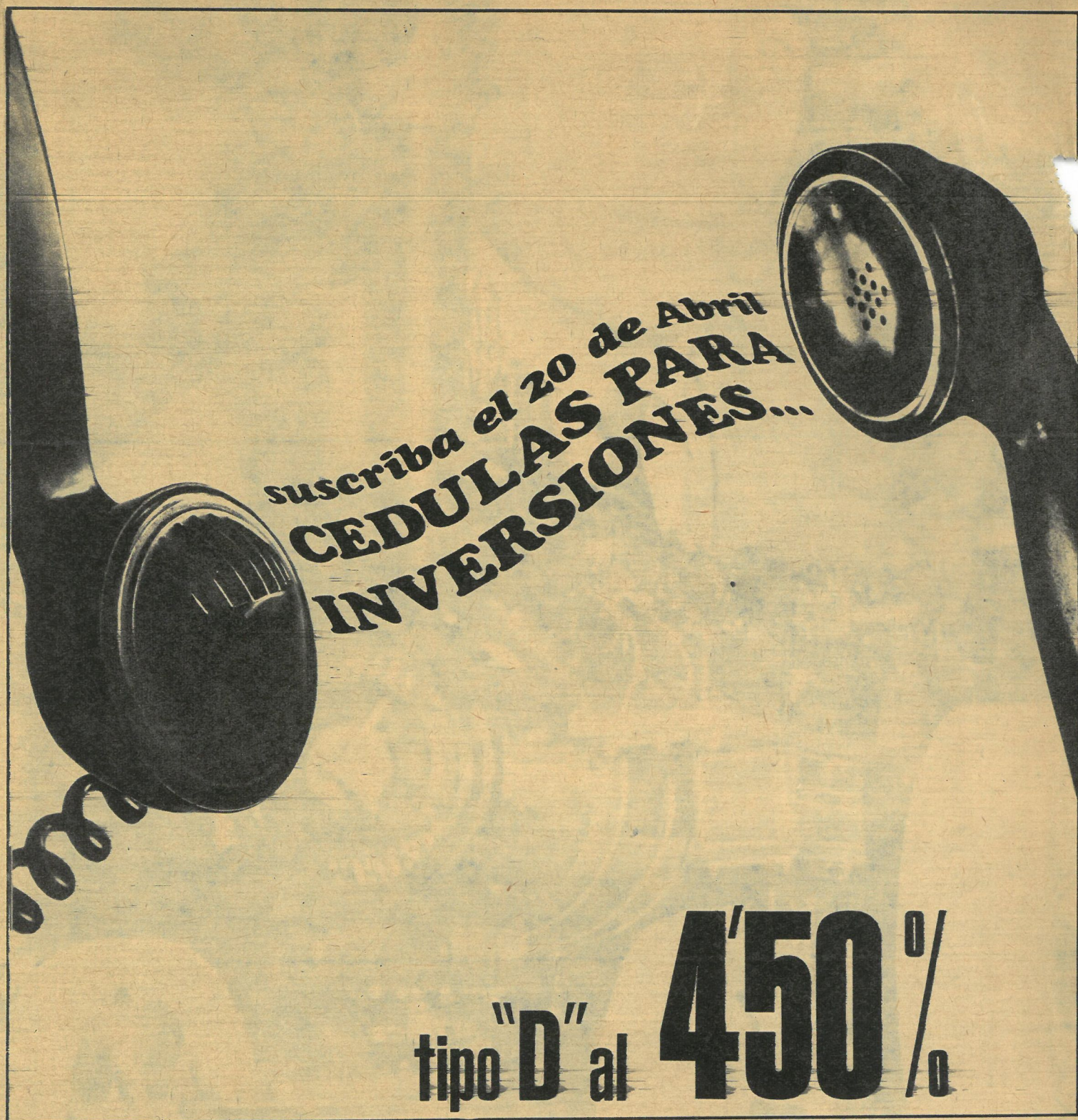


ABC

MADRID, MIERCOLES 12 DE ABRIL DE 1967

MADRID TIENE UN MUSEO FERROVIARIO

Al borde de la era nuclear y ya en la de los grandes vehículos espaciales, el hombre se vuelve con nostalgia hacia las viejas máquinas de vapor, como ésta, que aumenta la colección británica de Bill Pearson, y las que guarda el Museo Ferroviario de Madrid al que se refiere nuestro reportaje de hoy. (Foto Cifra.)



Orden Ministerial del 18 de Marzo de 1967

EN EL BANCO DE ESPAÑA • EMISION DE 5.000.000.000 DE PTS. • EXENCIONES DE IMPUESTOS INCLUSO EN HERENCIAS • CONSULTE EN SU BANCO, CAJA DE AHORROS, AGENTE DE CAMBIO Y BOLSA O CORREDOR DE COMERCIO



ES UN CONSEJO DE LA DIRECCION GENERAL DEL TESORO

HISTORIAS DE TRENES Y TRENES CON HISTORIA

VIAJE POR

RENFE

Museo
del
Ferrocarril



UNA
NUEVA
LINEA
DE
LA
R. E. N. F. E.
EN
EL
PALACIO
DE
LA
CALLE
SANTA ISABEL

Terminada y despedida la serie de ABC "Visita a los museos de Madrid", la R.E.N.F.E. ha abierto en estos días una colección de recuerdos históricos de los ferrocarriles españoles. Con el tren de nuestros reportajes ya en marcha, camino de la estación de los escaparates de librerías, el Museo Ferroviario ha logrado alcanzarlo y subir al vagón postrero. Con su retraso, la R.E.N.F.E. luce así el farol rojo de nuestra serie de museos madrileños.

UN museo ferroviario se entiende quizá como fenomenal cajón de sastre donde todo, o casi todo, puede tener opción a puesto. El universo del ferrocarril tiende sus raíles por la geografía,

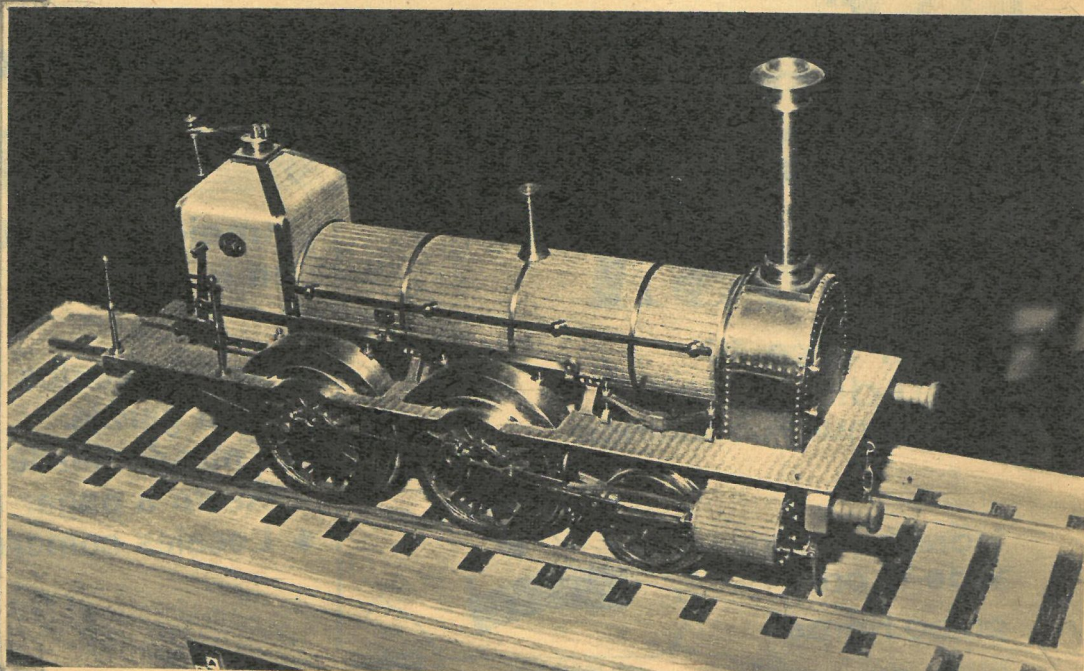
levanta puentes, abre túneles, construye edificios y andenes para los adioses y los baúles; por supuesto utiliza locomotoras, vagones que pueden ser de tercera, de primera o de segunda clase, como la bolsa de cada viajero, y semáforos, telégrafos, teléfonos, faroles espectaculares y lámparas de mano, relojes siempre amarillentos, campanas, banquetas para las esperas, silbatos que desvelan madrugadas y rasgan los campos, oficinas, itinerarios, cantinas, billetes, documentos, pases, acciones...

Quizá quizá, hasta pudiera escribirse la biografía de nuestro tiempo sin citar demasiado a la energía atómica, pongamos por ejemplo de algo espectacular. Pero nadie de hoy podría contarnos su historia sin un recuerdo ferroviario. El tren es

una de las muchas conquistas del injustamente denostado "siglo de las luces" que ha entrado en nuestros modos de vida, en la mentalidad vigente. Por eso un museo ferroviario es un mucho un museo de nuestro tiempo, quizá de nuestro remoto tiempo, donde las piezas catalogadas encuentran siempre rima de nostalgia en el visitante. La R.E.N.F.E., además, durante su larga época de indigencia, se encargó de amistarnos con buena parte de lo que ahora estrena vitrinas. Años y años, lustros y lustros, los mismos faroles de aceite en las estaciones, las mismas mesas de Morse con sus recuerdos de pitillos y tinteros, las mismas salas de espera, los mismos vagones de olor a tortilla seca, las mismas locomotoras...

Algunas de las vetustas máquinas, con sus bufidos al frente de una ristra de vagones chirriantes, ganaron el cariño de las gentes. Cuando "La Tomata"—una veterana probablemente nacida en San Petersburgo—dejó, hace poco, de ir de Jerez a Sanlúcar todas las mañanas, muchos la echaron de menos como a un viejo amigo; sabían que había sido enviada a una factoría de desguace. Lo mismo pasó con "La Mataburros", cosario diario de Valladolid a Medina de Rioseco, por sólo citar dos ejemplos.

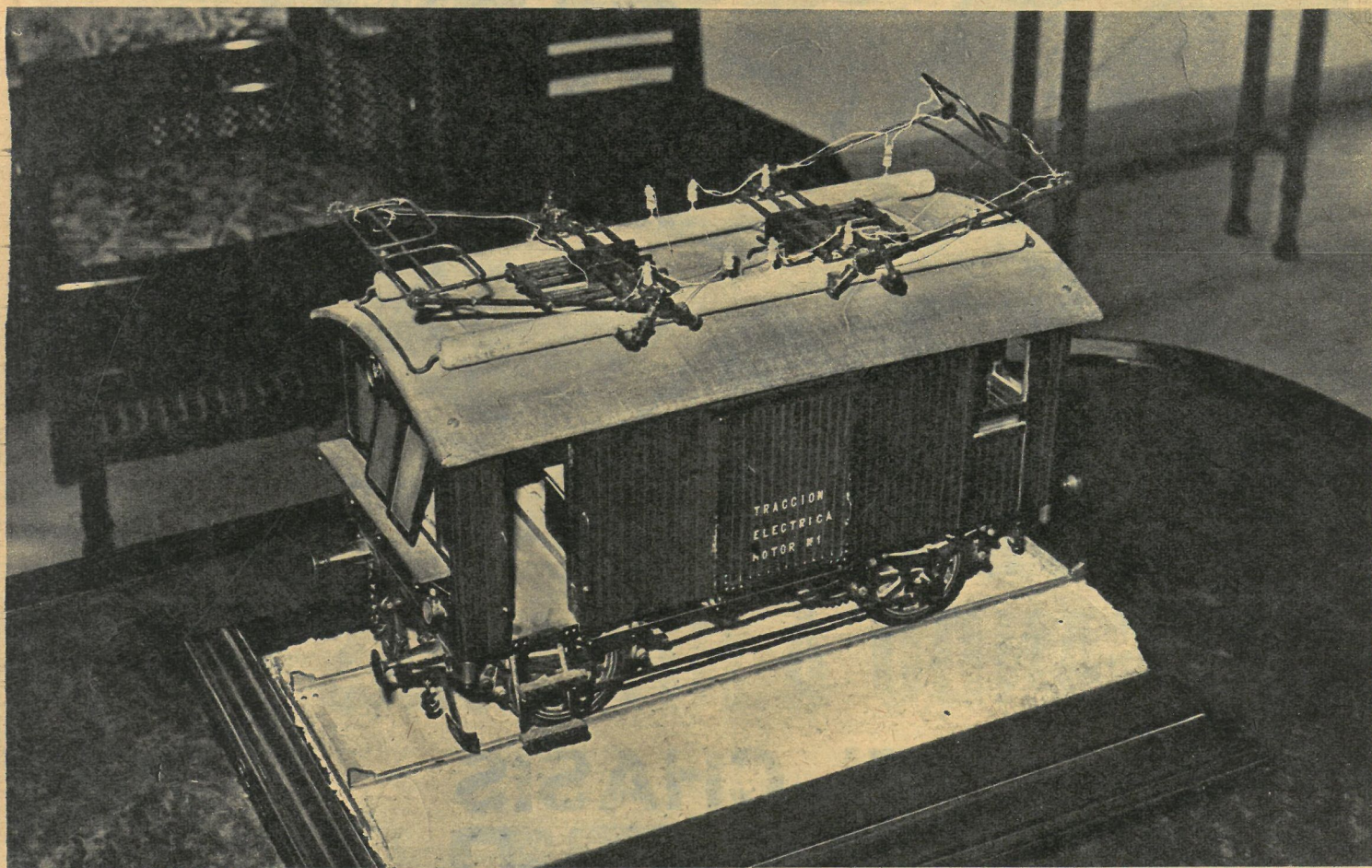
Ninguna de estas dos locomotoras está en el Museo Ferroviario de Madrid. Sólo sus hermanas, y en fotografía. Razones de espacio. El nuevo museo, como todo lo que tiene ambiciones, ha empezado modestamente. La R.E.N.F.E., de tanto bregar años y años con material de otro tiempo, tomó cariño a lo viejo. En Barcelona, principalmente, tiene dispuesto unos pabellones donde ha hecho llevar algunas locomotoras venerables y vagones de viajeros con



"La Madrileña", primera locomotora que conoció Madrid. Estrenó la segunda línea española, la de la capital a Aranjuez, en 1851, y se mantuvo en servicio durante muchos años.

EL MUSEO FERROVIARIO

Por F. VILLAGRAN



La electrificación del ferrocarril comenzó en España en 1924, durante el Gobierno del general Primo de Rivera. Pero desde 1911 funcionaba ya un tren desde Gergal a Santa Fe arrastrado por esta locomotora eléctrica.

historia, entre ellos el tren real que utilizó Don Alfonso XIII (de otro anterior, un palacio rodante construido para Doña Isabel II, no queda otra cosa que algunas litografías). Algún día pasará todo esto al nuevo museo.

Por otro lado maquetas, mapas en relieve con trazado de líneas férreas, modelos de vagones y locomotoras históricas, faroles juliovernescos, telégrafos arrumbados, cosas ferroviarias que rodaban de aquí para allá o que permanecían cubiertas de polvo en los almacenes fueron reclamadas y alojadas en unas salas del histórico palacio de la calle Santa Isabel, de Madrid, donde tiene su sede el Consejo de Administración de la R.E.N.F.E. Había nacido el primer museo ferroviario.

UNA LOCOMOTORA AMIGA DEL JEREZ

Al frente del nuevo centro, la R.E.N.F.E. ha puesto a uno de los hombres que más cosas saben de ferrocarriles históricos en nuestro país: don Francisco Wais San Juan, ingeniero y antiguo director adjunto de la empresa, hoy jubilado y entregado con entusiasmo de chaval a la bonita afición de coleccionar trenes de verdad. Por lo pronto don Francisco ha logrado meter dentro de una casa de Madrid, la del palacio de la calle de Santa Isabel, nada menos que toda una locomotora. Ciertamente que era la más pequeña con que contaba

la R.E.N.F.E. la 01 de "Andaluces", una "Schneider-Creusot 1871" con tender incorporado, es decir, sin "carbonera" a ras-tras. Es ésta una maquinilla bonita que tiene su pasado. Se pasó la vida corre que recorre las bodegas de Jerez una por una, por las mismísimas calles de la ciudad, llevando toneles y cajas de botellas a los muelles de los trenes de verdad.

En Jerez, la 01 de "Andaluces"—consta—nunca fue tomada en serio. Por no hacer daño a nadie rodaba pasito a pasito por sus raíles urbanos, con lo que, a pesar de los furiosos silbidos, todo el mundo le había perdido el respeto. Los chavales más de una vez se montaban en su trasera; el que esto escribe sabe algo de eso. Cuentan en Jerez que, una vez, por Carnaval, surtieron de vino sus calderas. Bien merece esta locomotora jerezana ser pieza de museo.

ACCIONES DE CINCUENTA PESOS PARA UN TREN QUE NO SALIO

El ferrocarril tuvo, de siempre, en Jerez buena acogida. En el flamante Museo Ferroviario se muestra, en lugar de honor, un retrato de don José Díez Imbrechts, el primer español que abordó la empresa de construir una vía férrea en nuestro país. En tiempos de Don Fernando VII logró la concesión para explotar el primer tren proyectado en España, la línea Jerez-El

Portal, un poblado a orillas del Guadalete. A lo largo del río, pensaba don José Díez, las barcazas llevarían las botas repletas de vino hasta el Puerto de Santa María o el muelle del Trocadero.

Más tarde, todavía en el reinado de Don Fernando VII, también en Jerez, surge la segunda intentona de construir el primer ferrocarril español, el que habría de llevar directamente el río del vino hasta El Trocadero. Hasta se emitieron acciones de cincuenta pesos fuertes, garantizadas por el capitán general de Andalucía, para la nueva empresa. Don Francisco Wais tiene una en su museo, colocada en un cuadrado.

Naturalmente, los catalanes se anticiparon a los andaluces. El ferrocarril comienza a funcionar en España el año 1884 con la línea Barcelona-Mataró. El Museo Ferroviario muestra recuerdos de este histórico tramo de vías; entre otras cosas, unos versos—llamémosles así—que se lucen junto a la fotografía del primer tren español:

"Toda España aplaudió — el genio de Barcelona — que con vapor permitió — ir volando a Mataró."

El Barcelona-Mataró circulaba a unos cuarenta kilómetros por hora.

LOCOMOTORAS "DEL OESTE" EN LAS LINEAS CATALANAS

El Museo Ferroviario será probablemente algún día el museo de la historia del



OBTENGA MAS RENDIMIENTO

CARGANDO A NIVEL MAS BAJO!

**EL CHASIS
EBRO
C-552-BB
(bastidor bajo)**

hará más fácil y cómoda la labor de su personal repartidor

VEA SUS CARACTERISTICAS:

- Distancia del suelo al borde superior del chasis (en carga) 49 cms.
- Tres relaciones de diferencial, a elección (Corto, intermedio y largo)
- Equipado con ALTERNADOR = (batería siempre cargada)
- Neumáticos de flancos reforzados = (menor desgaste contra los bordillos)
- Cambio de 4 velocidades, **todas sincronizadas.**

Espacio carrozable **4,28 metros**
Carga sobre el chasis (caja más carga) **6.200 kilos**

Fabricado por **MOTOR IBERICA S.A.**

PRODUCTORA DE VEHICULOS AUTOMOVILES DESDE 1920.
 Y ASISTIDO POR EL MEJOR Y MAS ECONOMICO SERVICIO POST-VENTA EN TODA ESPAÑA

MOTOR IBERICA RECLAMO

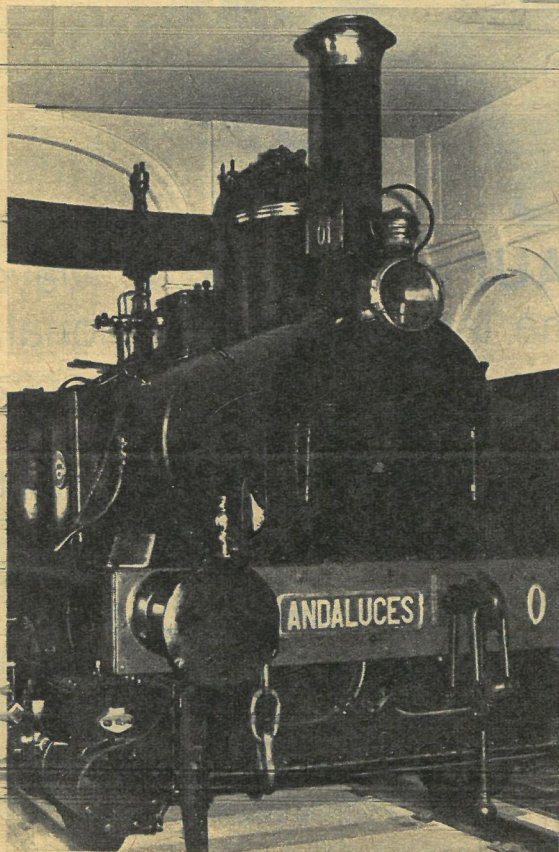
ferrocarril en España. Hoy por hoy salta demasiado rápido de la prehistoria a los días actuales—maquetas flamantes—y deja muchas estaciones por medio. Pero no hay que ser exigentes. La colección de recuerdos ferroviarios conseguida por la R.E.N.F.E., apenas si tiene unas semanas de vida de cara al público; todavía no ha sido inaugurada de manera oficial, con discursos y cóctel.

Ahora sí es una pequeña Disneylandia del ferrocarril español. Hay bastantes modelos a escala de locomotoras históricas: "La Madrileña", que estrenó la línea Madrid-Aranjuez en el año de 1851; la primera eléctrica española, la del Gergal-Santa Fe (Almería-Granada), de 1911; las que estrenaron la primera electrificación "seria" de una línea nacional, el Puerto de Pajares, el año 1924... Y hay, además, muchas fotografías bien curiosas: el primer vagón coche-cama de Madrid a Lisboa (1885); una locomotora de la primera serie construida en España (1900); máquinas importadas de los Estados Unidos, las mismas que hoy resoplan en los tecnicolores del "Far-West", que emplearon las líneas catalanas, con su "cow-cacher" o atrapavacas delante del carretón y la chimenea de capirote... Y placas con nombres de fábricas y nombres de locomotoras que fueron arrebatadas al desguace, algunas en caracteres cirílicos correspondientes a factorías de San Petersburgo, otras con nombres de ríos cantábricos o de personajes ilustres—"Argüelles", "María Pita", "Recalde", "Jovellanos", "Don Pelayo", "Cervantes", "El Cid"...—porque a los colosos terrestres del vapor, valga la frase decimonónica, se les bautizaba muchas veces con nombres egregios...

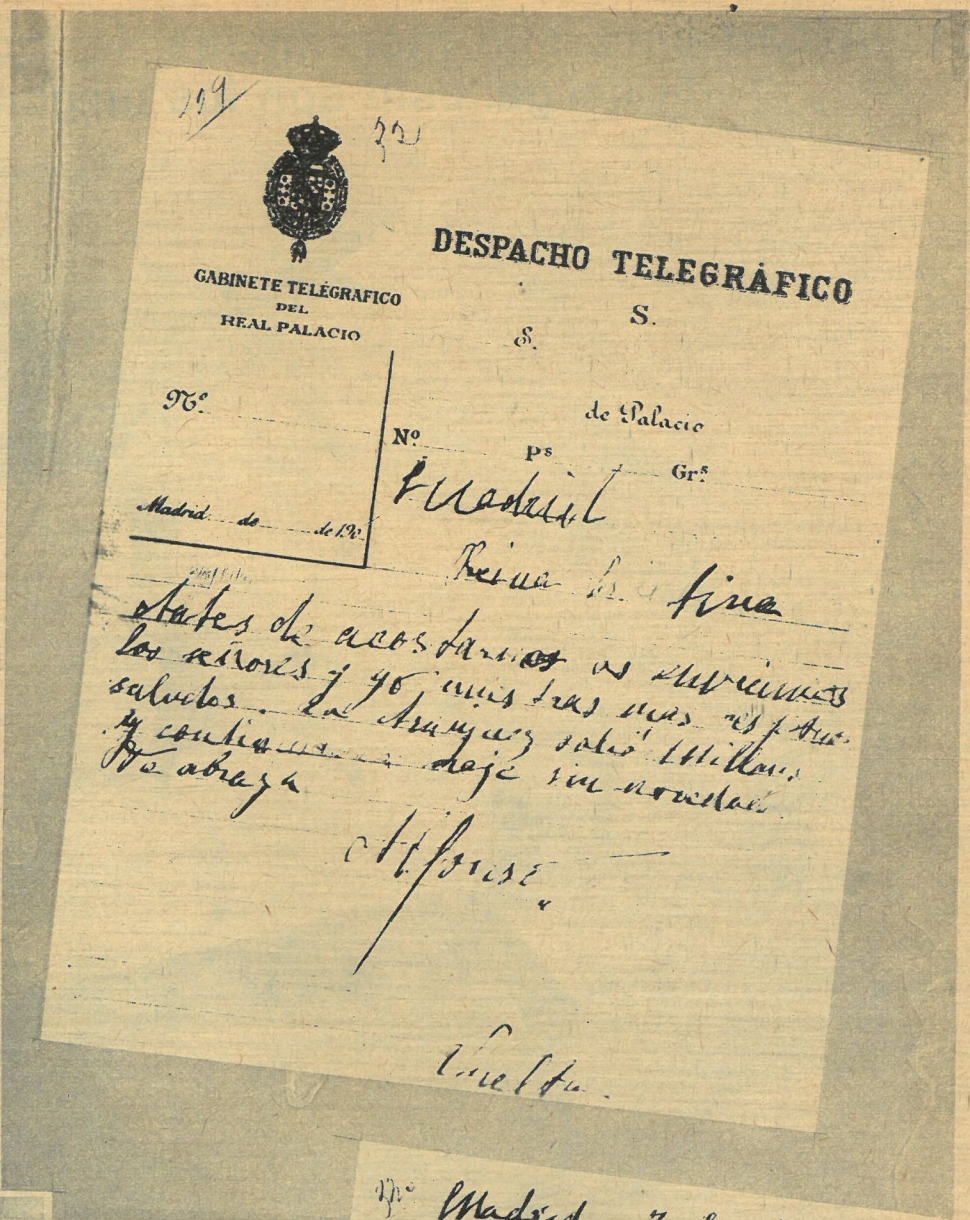
Y con esto se llega al fin de trayecto. La próxima estación del Museo Ferroviario figura ya en los planes de ampliación de la R.E.N.F.E.

F. VILLAGRAN

(Fotos: Sanz Bermejo)



La 01 de "Andaluces", la maquina urbana de Jerez.



El Museo Ferroviario conserva estos telegramas, escritos de puño y letra del Rey niño Don Alfonso XIII en uno de sus viajes por España. Fueron despachados en la estación de Aranjuez. El primero está dirigido a su augusta madre, la Reina Regente Doña María Cristina; los otros, en página distinta del mismo impreso, a su hermana la Infanta Doña Teresa y a su tía la infanta Doña Isabel, tan querida de los madrileños y que afectuosamente le llamaban "La Chata".

N.º Madrid Infanta Teresa.
He vez de tener la olvido
Buenas noches. Te abraza
Alfonso.

Infanta Teresa Madrid
El abuelo recuerda siempre
a la madrina
Alfonso.