

GENESIS Y SISTEMA DE DOCUMENTACION DEL MUSEO NACIONAL FERROVIARIO

MARÍA DOLORES MORENO BURGOS

Encargada de Conservación del Museo Nacional Ferroviario

1. ORÍGENES DE SU CREACIÓN

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 en 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 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 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 en la cuestión del Museo. El estudio dio comienzo inmediatamente, tropezando con dificultades tan importantes como la de conseguir un local adecuado, que debería reunir las siguientes condiciones: «estar en una zona céntrica de tal manera que fuera visitable por el público

de la capital, disponer de una vía de enlace con la Red para el acceso de locomotoras y material móvil en general». Se pensaba que los más adecuados 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 estos años en Madrid ningún local de este tipo se hallaba vacante, por lo que y como fase inicial que permitiera reunir y evitar que se desperdigaran las piezas recogidas, 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 Coordinación, quedando dividido en cuatro salas. Quedaba así abierto al público en 1967 el primer Museo Ferroviario de España, «a la espera, según palabras de su primer Director D. Francisco Wais, de que algún día se solemnice la creación de un gran Museo del Ferrocarril».

Así las cosas en 29 de abril de 1980 Renfe y el Ministerio de Cultura 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, según carta circular de RENFE núm. 481, se creaba el Consejo de Patronato del Museo Nacional Ferroviario, sería ésta la fecha que marcará un carácter jurídico y daría 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, etc.».

Bajo estas directrices marcadas por la citada Circular 481, se podría decir que comenzó la andadura del Museo Nacional Ferroviario; se habilitó el Hall de viajeros de la estación para la exposición de las piezas trasladadas 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 19 de diciembre de 1984, se abrió al público de Madrid el Museo Nacional Ferroviario.

II. LOS FONDOS

El fondo fundacional del Museo procede en su mayor parte de la celebración del Centenario del primer ferrocarril Barcelona-Mataró de 1948, antes aludido, habría que distinguir a este respecto dos tipos de fondos: *históricos* y los que fueron construidos con ocasión del Centenario y que llamaremos *conmemorativos*; ambos a partir de aquella ocasión consti-

tuyeron 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 compone 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 conmemorativas, etc., también es importante destacar gran cantidad de documentos escritos: primeras concesiones de ferrocarriles, balances, billetes, etc.

En cuanto a la datación de estos fondos comprende, prácticamente, desde los orígenes del ferrocarril en España (1848) hasta 1948.

Conmemorativos: Se componen principalmente de aquellas piezas que fueron construidas 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 subestaciones eléctricas, época en la que comienzan a proliferarse en la Renfe este tipo de construcciones, el objetivo era alimentar el tendido eléctrico de la vía. Tengo 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 la que se decide crear un Museo del Ferrocarril, comenzó por parte de los creadores del Museo una búsqueda de material antiguo que pudiera engrosar los fondos, de igual manera todo material que quedara en desuso pasaba a formar parte del Museo; de esta manera se ha ido enriqueciendo poco a poco, sobre todo en lo que respecta a material de tracción, llegando a ser uno de los Museos que expone más material rodante de Europa.

Otras modalidades de adquisición de fondos, ha sido a partir de 1967 la donación y la compra.

III. TRATAMIENTO DOCUMENTAL DE LOS FONDOS

Este proceso ha sido un tanto laborioso y ha requerido uno de los mayores esfuerzos desde la apertura del Museo. Existía un pequeño fichero, elaborado en los tiempos del Museo en 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 a la hora de ordenar los fondos hemos partido prácticamente de cero, este hecho ha requerido un árdua 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 manera que no haya que acudir constantemente al expediente en busca de datos; estas fichas basadas en las fichas tipo de las Instrucciones generales

de 1947, ha sido necesario adaptarlas a las necesidades de nuestros fondos; igualmente hemos introducido una innovación, estas fichas están coloreadas, el motivo es muy simple, nuestros fondos son de una tipología y temática muy concretos, 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.

Así mismo hemos considerado a la hora de elaborar nuestro sistema de Documentación que *el Expediente*, como muy acertadamente expone D. Luis Caballero Zoreda en su artículo «A propósito del Sistema de Documentación para Museos», publicado en Boletín ANABAD núm. 3 de julio-septiembre de 1983, *es la unidad documental básica*, de dónde debe partir todo el proceso documental de las piezas. El objeto de esta decisión ha sido unificar toda una serie de números resultantes de aplicar otros sistemas base, como las Instrucciones Generales del 47 o el Sistema de Documentación para Museos de los Catalanes; 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: vapor, eléctricas y Diésel, etc., estas locomotoras poseen ya un número particular que las caracteriza, compuesto a su vez por dos bloques de números (Ejemplo 120-2112) y que podríamos denominar como su nombre propio; de igual manera cada locomotora necesita periódicamente una revisión: engrase, limpieza, pintura, etc., lo que conlleva a utilizar constantemente el expediente, al que se le incluyen todos los resultados de este revisión (hay que destacar que el proceso se agrava si la máquina está en funcionamiento). Cada expediente constituye, pues, una fuente de información muy importante en lo que respecta a cada pieza, por lo que hemos aplicado el número de expediente al número de Inventario General, de esta manera, como he mencionado anteriormente, reducimos la gran complicidad de números en uno sólo, que quedaría concretado en lo siguiente: número del año de entrada de la pieza/número expediente/número pieza: 81/3/30; posteriormente este es siglado directamente sobre las piezas.

Así tenemos, que con un sólo número se identifica a la pieza en todos sus aspectos de adquisición, 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 comienzo de este escrito, la procedencia cronológica de las piezas, es decir de su entrada en el Museo era 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 constatado las fechas de ingreso, por este motivo y bajo asesoramiento de D. Luis Caballero Zoreda, tomamos como base de referencia el año 1981 y consideramos a todos los fondos anteriores a esa fecha como fundación del Museo, por lo que todas las piezas anteriores a esa fecha llevan como año de entrada 1981 y a partir de ese momento se ha seguido el orden cronológico normal de entrada;

con este sistema ya ordenado estamos en la tarea de confeccionar un catálogo y un índice museográfico, que 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 Cáceres el último octubre, se debería llegar a la unidad en los Sistemas de Documentación de 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, esto trae como consecuencia que cada Museo elabore sistemas particulares complicando altamente la situación; igualmente creemos que esta unidad se alcanzaría, 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.



MUSEO NACIONAL FERROVIARIO

INVENTARIO GENERAL

N.º

FOTOGRAFÍAS

ANVERSO CONJUNTO	REVERSO DETALLE
---------------------	--------------------

Objeto:

Materia:

Dimensiones:

Peso:

Conservación:

Negativos N.ºs:

Datos Complementarios:

Procedencia:

Adquirido o Depositado por:

Precio: Fecha Ingreso:

Registro de Entrada en PROPIEDAD DEPOSITO N.º Expediente N.º

Referencia Topográfica:

Limpieza:

Conservación:

Restauraciones:.....

.....

.....

Observaciones:

.....

.....

CATALOGO SISTEMATICO Fecha:

Tipología: Actividad:

Serie.....

.....

.....

.....

.....