



Oculum Ensaio

ISSN: 1519-7727

sbi.ne_oculumensaios@puc-
campinas.edu.br

Pontifícia Universidade Católica de
Campinas
Brasil

MÉNDEZ, RAMÓN; CUÉLLAR, DOMINGO
APUNTES SOBRE LA CONSTRUCCIÓN DEL PATRIMONIO FERROVIARIO EN
ESPAÑA DURANTE EL SIGLO XX: IDENTIDAD Y MUSEOS
Oculum Ensaio, vol. 14, núm. 2, mayo-agosto, 2017, pp. 275-292
Pontifícia Universidade Católica de Campinas
Campinas, Brasil

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=351752733007>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

APUNTES SOBRE LA CONSTRUCCIÓN DEL PATRIMONIO FERROVIARIO EN ESPAÑA DURANTE EL SIGLO XX: IDENTIDAD Y MUSEOS

*NOTAS SOBRE A CONSTRUÇÃO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO EM ESPANHA DURANTE
O SÉCULO XX: IDENTIDADE E MUSEUS | NOTES ABOUT THE CONSTRUCTION OF RAILWAY
HERITAGE IN SPAIN DURING THE 20th CENTURY: IDENTITY AND MUSEUMS*

RAMÓN MÉNDEZ, DOMINGO CUÉLLAR

RESUMEN

El concepto de patrimonio cultural cambió a lo largo del siglo XX hasta entender los bienes como elementos de identidad. Por ello, algunos bienes de actividades tan recientes y funcionales como las industriales son ahora reconocidos como manifestaciones culturales, entre ellas los ferroviarios. Sin embargo, este proceso no fue lineal en todos los países y no siempre fue apoyado desde las instituciones responsables de conservar el patrimonio cultural. Queremos apuntar las principales características de este proceso en España, ya que la dictadura hizo un uso frecuente de los bienes ferroviarios para ensalzar el progreso nacional. Por ello su consideración como patrimonio cultural se retrasó hasta finales del siglo XX. Las primeras revisiones sobre el significado del ferrocarril como elemento de identidad surgen en la última década de siglo, por lo que todavía es difícil encontrar discursos que consideren el patrimonio ferroviario como un sistema que integra fenómenos naturales, socioeconómicos y tecnológicos.

PALABRAS CLAVE: Identidad. Museo ferroviario. Patrimonio cultural. Patrimonio industrial.

RESUMO

O conceito de patrimônio cultural mudou ao longo do Século XX para entender a herança material e imaterial como elemento de identidade. Algumas atividades recentes e funcionais, tais como as industriais são reconhecidas como eventos culturais, incluindo a ferroviária, e seus vestígios são considerados bens culturais. No entanto, este processo não foi linear em todos os países, nem sempre foi apoiado pelas instituições responsáveis pela preservação do patrimônio cultural. Queremos apontar as principais características deste processo na Espanha já que a ditadura fez um uso frequente dos bens de transporte ferroviário para exaltar o progresso nacional. Por isso que sua consideração como patrimônio cultural foi adiada até o final do Século XX. Os primeiros fatos que vincularam ferrovia com identidade emergem na última década do Século com a

comemoração do 150º aniversário, sendo que ainda hoje é difícil encontrar discursos que concebam a herança ferroviária dentro de um sistema que integra os fenômenos naturais, socioeconômicos e tecnológicos.

PALAVRAS-CHAVE: *Identidade. Museu ferroviário. Patrimônio cultural. Patrimônio industrial.*

ABSTRACT

Cultural heritage concept changed throughout the twentieth century until understand the goods as elements of identity. For this reason, some heritage as recent and functional as the industrial activities are now recognized as cultural manifestations, among them, the railway ones. However, this process was not linear in all countries and the institutions responsible for conserving cultural heritage not always supported this change. We want to point out the mains characteristics the process in Spain because the dictatorship propaganda continued using railway heritage to promote national progress. Because of that, its recognizing as cultural heritage delayed until the end of the century. Railway as an identity good began showed up in the last decade of the century XX, so today, it is difficult to find discourses that consider the railway heritage as a system that integrates natural, socioeconomic and technological phenomena.

KEYWORDS: *Identity. Railway Museum. Cultural Heritage. Industrial Heritage.*

INTRODUCCIÓN

La conservación y la puesta en valor de bienes como elementos culturales es algo propio de la sociedad contemporánea. En el siglo XIX los estados liberales promulgaron legislación y crearon cuerpos académicos para inventariar bienes de carácter arqueológico, monumental o artístico heredados del pasado. Este interés por conservar lo heredado sirvió para crear colecciones y fundar museos nacionales que ilustraban el relato histórico de los estados (BOLAÑOS, 2002), así identidad y patrimonio cultural se vincularon estrechamente. Pero este vínculo no ha sido siempre el mismo, porque los criterios y los bienes objeto de conservación se han modificado a lo largo del tiempo. Actualmente entendemos que el patrimonio cultural es el conjunto de bienes que con el transcurso de generaciones, un individuo o un grupo de individuos identifica como propios (BALLART HERNÁNDEZ, 1997) y decide que merece la pena proteger y conservar para que lo disfruten las generaciones futuras (QUEROL, 2010).

Esta última propiedad es la que convierte al patrimonio cultural en subjetivo y dinámico. La conservación y protección viene determinada en función de los valores que la sociedad les atribuya en cada momento. Así se explica que algunos objetos que han perdido su función hoy forman parte de las colecciones de nuestros museos, mientras que otros fueron destruidos o reconvertidos en nuevos útiles. Un proceso en el que incluso

encontramos objetos o tradiciones que, sin haber tenido una gran importancia o relevancia social, se han convertido hoy en bienes de patrimonio cultural de colectivos concretos porque singularizan al grupo (HOBSBAWM, 1983).

En este trabajo buscamos explicar la forma en que se ha construido este discurso social en torno al caso del patrimonio del ferrocarril español a lo largo del siglo XX. También nos interesa conocer cómo y cuáles de los elementos de una explotación ferroviaria se han transformado desde la funcionalidad hasta ser considerados patrimonio cultural. Para encontrar una lógica que dimensione la construcción del discurso social del patrimonio ferroviario en España trabajamos colocando el foco en la configuración de las colecciones de los museos del ferrocarril. Partimos de la comparación internacional, pero nos centramos, sobre todo, en el caso de los gestionados por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, el Museo del Ferrocarril de Madrid y el Museu del Ferrocarril de Catalunya¹, por ser los museos más representativos y los que la lógica de su creación tiene una mayor continuidad.

Este artículo se divide, además de esta introducción y las conclusiones finales, en cuatro secciones: en el primer apartado se explica el concepto y los marcos teóricos de reflexión sobre el tema, incluyendo un breve apunte del contexto internacional; en el segundo punto, se señalan las primeras intervenciones que se dieron en España hasta el proceso de nacionalización de los ferrocarriles (1941); en el tercer apartado, el más extenso de todos, se analiza el largo periodo de la dictadura franquista; finalmente, en el cuarto apartado, se apuntan los acelerados cambios que se producen en el último cuarto del siglo XX, tras la recuperación de la democracia en España.

EL CONCEPTO DE PATRIMONIO FERROVIARIO

El conjunto de bienes que englobamos como patrimonio cultural es dinámico, subjetivo y también, es heterogéneo. Cada uno de los bienes tiene una naturaleza diferente (material, inmaterial, mueble, inmueble...), encaja en una tipología (arqueológico, industrial, arquitectónico...), y es objeto de estudio de diferentes disciplinas (bellas artes, historia, arquitectura, etnología...). En concreto, los bienes heredados de las explotaciones ferroviarias los incluimos en el subgrupo de patrimonio industrial por la relación entre los transportes y la revolución industrial (CUÉLLAR, 2010). Esto los coloca en un conjunto cuyo interés por ser estudiado es reciente — en torno a medio siglo — y multidisciplinar. Una situación que propicia la existencia de debates en torno a su definición, límites y características, soporta la presencia de cierto amateurismo, y enriquece el modelo con múltiples ideas y planteamientos (SÁNCHEZ PICÓN, 2010). Los documentos internacionales de referencia para definir y señalar los retos y valores específicos del conjunto son la *Carta de Nizhny Tagil de 2003* (THE INTERNATIONAL COMITÉ OF INDUSTRIAL HERITAGE, 2003) y los '*Principios de Dublín*' aprobados por *The International Comité of Industrial Heritage* (TICCIH) y el *International Council on Monuments and Sites* (ICOMOS) en 2012.

En España el tratamiento legislativo del patrimonio industrial es muy reciente. Su consideración aparece solo de forma implícita en la Ley marco para el Patrimonio Histórico de 1985 y, después, solo once leyes autonómicas, de las 17 existentes, han incluido esta tipología en su marco legal de protección al patrimonio histórico y cultural, sin que, además, exista en las que están aprobadas criterios homogéneos de clasificación (QUEROL, 2010).

A nivel nacional, no ha sido hasta el arranque del siglo XXI, tras la aprobación en 2001 del Plan Nacional de Patrimonio Industrial y su posterior revisión en 2011, cuando se ha definido el patrimonio industrial:

Los bienes muebles, inmuebles y sistemas de sociabilidad relacionados con la cultura del trabajo que han sido generados por las actividades de extracción, de transformación, de transporte, de distribución y gestión generadas por el sistema económico surgido de la revolución industrial (INSTITUTO DE PATRIMONIO CULTURAL DE ESPAÑA, 2011, p.9).

El estudio de los bienes heredados de la actividad ferroviaria es también reciente y está prioritariamente enfocado a la historia económica (MUÑOZ RUBIO & VIDAL OLIVARES 2001), la arquitectura y la historia del arte de los bienes inmuebles, principalmente los edificios de viajeros (AGUILAR CIVERA, 1988; LÓPEZ GARCÍA, 1999). En España, como en la vecina Portugal, la consideración institucional de los bienes industriales como patrimonio cultural es un proceso que se alarga más de treinta años (LOPES-CORDEIRO, 1998; MENDES, 2012). En ambos casos se ha trabajado para conocer la historia y la tecnología del ferrocarril, pero se ha desatendido el significado del ferrocarril como patrimonio cultural (DINHOBL, 2016). En este sentido cabe destacar algunos apuntes a partir de los años noventa, limitaciones del conjunto y características específicas. El patrimonio ferroviario está formado por el conjunto de objetos que son parte del sistema ferroviario (FERNÁNDEZ LÓPEZ, 1992); este sistema se caracteriza por la linealidad de la infraestructura (AGUILAR CIVERA, 2011) y la conexión con otros elementos del paisaje para no perder su integridad (LALANA & SANTOS, 2013); otras singularidades son la variedad de funciones, la convivencia de bienes culturales todavía activos con no activos (LÓPEZ GARCÍA, 1999) y la atracción social que producen las colecciones de los museos y las recreaciones de experiencias (MÉNDEZ, 2016).

En síntesis, el discurso patrimonial en torno al ferrocarril debe construirse entendiendo que es un conjunto de bienes materiales e inmateriales que articulan un complejo sistema de transporte que interacciona transversalmente con el medio natural, social y cultural y que genera una fuerte atracción social. Estudios con una visión holística de la explotación ferroviaria, como el realizado en torno a los poblados ferroviarios son todavía casos puntuales (CUÉLLAR *et al.*, 2005). Sirva de ejemplo el caso de la gestión de la

línea austriaca del ferrocarril de Semmering, patrimonio de la humanidad desde 1998 (LALANA, 2012; WORLD HERITAGE CENTRE, 1998). Las oportunidades son cuantiosas porque desde el comienzo de la Revolución Industrial los bienes ferroviarios fueron conservados como parte de la industria y el progreso social. Algunas de las piezas ferroviarias más antiguas que se conservan formaron parte de las exposiciones de maquinaria industrial en los museos de mediados del siglo XIX. El Science Museum en Londres y el National Museum of Science & Industry, exhibieron y colecciónaron locomotoras desde 1860 (COSSONS, 1997). En 1899, como parte de una de las exposiciones que buscaban difundir el progreso de la ingeniería, se creó en Alemania el primer museo específicamente ferroviario del mundo, el actual DB Museum.

A partir de la conservación en museos, los bienes ferroviarios podían relacionarse con la memoria y la identidad como otros bienes conservados en museos de historia. En Inglaterra la locomotora Invicta, construida por Stephenson en 1829 para el ferrocarril de Canterbury, había dejado de prestar servicio en 1839, pero no había sido desguazada. Permaneció bajo propiedad de la compañía South Eastern Railway para ser expuesta en actos y homenajes al progreso y en 1906 la ciudad de Canterbury colocó la locomotora en un pedestal de un parque como parte de la historia local. Hoy, es una de las piezas centrales del museo de historia de la villa (DUNSTONE, 2007). Más allá de algunos casos aislados, hay que señalar que el verdadero interés por el patrimonio ferroviario como una manifestación cultural surgió después de las celebraciones de los centenarios de las primeras líneas. Los eventos en torno a los centenarios crearon programas de acopio de locomotoras, vagones y coches que habían circulado por las líneas nacionales. Se celebraron exposiciones que incluían revisiones históricas y en muchos de los casos se pensó en proyectos para la apertura de museos ferroviarios que años más se convirtieron en realidad (MÉNDEZ, 2016).

LAS PRIMERAS INTERVENCIONES EN EL PATRIMONIO FERROVIARIO EN ESPAÑA

En España los bienes ferroviarios también se usaron como símbolo del progreso. En la Exposición de Productos Industriales Catalanes celebrada en Barcelona en 1877 se homenajeó a la revolución industrial colocando un pedestal con la locomotora Mataró y otro con un ténder cargado de carbón. La Mataró era la locomotora que había arrastrado el primer ferrocarril peninsular el 28 de octubre de 1848. Puede que su carácter primitivo fuera el motivo para estar en desuso y ser expuesta en un pedestal, o quizás había sido expuesta por lo que representaba para la industria catalana la apertura del primer ferrocarril peninsular 30 años atrás. En cualquiera de los casos, al terminar el evento, la locomotora cayó al suelo en las operaciones de descenso del pedestal y, parece ser, por el estado en que quedó fue posteriormente desguazada. También en Madrid, en una exposición celebrada en 1907 en el Parque del Retiro, la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (MZA) homenajeó al progreso ferroviario con una amplia exposición de elementos y artíluguos ferroviarios que es habitual encontrar en los museos del ferrocarril actuales².

Conforme avanzó el siglo, la presencia de varios conjuntos de bienes ferroviarios se hizo más frecuente en los grandes eventos como las exposiciones internacionales que se celebraron en España en 1929. En la Exposición Universal de Barcelona se buscó proyectar la imagen de la industria hacia el exterior y en el pabellón de comunicaciones y transportes se exhibieron piezas ferroviarias. La empresa catalana la Maquinista Terrestre y Marítima colocó su locomotora más antigua, la MZA nº 168, fabricada en 1854, junto a la más moderna, la MZA nº 1775 y otras piezas como una locomotora de montaña. MZA expuso dos coches de primera clase con dos departamentos de camas que había adquirido recientemente. Otros elementos presentes fueron postes de señalización y elementos de vía, incluso un pequeño tren transportaba a los visitantes entre los pabellones que ocupaban 118 hectáreas. La importancia del ferrocarril como símbolo del progreso también quedó patente fuera del recinto de exposiciones. La inauguración del evento coincidió con la inauguración del *Hall* y la monumental estructura de hierro y cristal de la estación de Barcelona-Término (GRANDAS, 1988).

En la Exposición Iberoamericana de Sevilla, la compañía MZA construyó un pabellón donde expuso material ferroviario y reproducciones a escala de material móvil e infraestructuras. Inicialmente, tenía previsto exponer una muestra de planos y dibujos de obras realizadas y por realizar, sin embargo, conforme se acercó la fecha, se modificó el plan. MZA ubicó en los exteriores del pabellón un coche de pasajeros de primera clase de nueva fabricación, ejemplos de cruzamientos de vía y una caja de fuegos de una moderna locomotora de vapor tipo *Pacific*. En el interior, se dividió el espacio en tres grupos: servicio de material y tracción, servicio eléctrico y servicio de vías y obras, donde abundaban maquetas y pequeño material. El conjunto se completó con un tren a escala, similar a los actuales de cinco pulgadas, que recorría toda la exposición sevillana como elemento de ocio de los asistentes y visitantes (ALONSO REDONDO, 2009).

LA CONSTRUCCIÓN DE LA IDENTIDAD DEL PATRIMONIO FERROVIARIO ESPAÑOL DURANTE EL FRANQUISMO

Estas exposiciones no asociaban los bienes ferroviarios con una manifestación cultural, pero fomentaron un interés por conservar el material más antiguo. Algunas de las piezas anteriormente señaladas, forman hoy parte de las colecciones de los dos principales museos ferroviarios, la locomotora MZA nº 168 está expuesta en el Museu del Ferrocarril de Catalunya, y algunas de las maquetas presentadas en Sevilla se incluyen en el inventario del Museo del Ferrocarril de Madrid. También sabemos que la maqueta del viaducto de Vadollano y la del puente de Guadalmez, ambas expuestas en Sevilla³, fueron solicitadas por el Consejo de Administración del Colegio de Huérfanos Ferroviarios al Ingeniero Jefe del Servicio de Vía y Obras de MZA, Domingo Mendizábal, para crear en el colegio un pequeño museo ferroviario con fines culturales y de enseñanza. Ambas maquetas fueron cedidas en julio de 1930, aunque hoy, desconocemos su paradero.

Tras el final de la Guerra Civil española (1936-1939), comenzó la larga dictadura del general Franco, (1939 a 1975), un régimen que marcó la evolución del país durante el siglo XX. Los primeros años se caracterizaron por la autarquía, la reconstrucción y el militarismo, y en este periodo las obras públicas se consideraron un eje fundamental de la política nacional. Para el ferrocarril, este momento estuvo marcado por la nacionalización de las antiguas compañías privadas y la creación de la empresa pública Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE) bajo la supervisión del Ministerio de Obras Públicas, aunque con cierta autonomía sobre sus funciones (MUÑOZ RUBIO, 1995).

La situación inicial del sistema ferroviario era grave, aunque se ha tendido a magnificar esta realidad, con problemas de descoordinación, obsolescencia del material, deterioro de las instalaciones y falta de medios. Además, el aislamiento político y económico complicó el acceso a los combustibles y la producción interna de carbón era insuficiente. Por ello se optó por un ambicioso programa — Plan General de Electrificación, aprobado el 25 de enero de 1946 — que pretendía electrificar el 44% de la red a 3 mil voltios de tensión para reducir esa dependencia del carbón (MUÑOZ RUBIO, 2012).

En este contexto, la celebración del centenario de la inauguración del primer ferrocarril peninsular en 1848 era un momento propicio para difundir el pretendido proyecto de modernización de la red a través de la tracción eléctrica. Así, para la conmemoración del centenario se creó una comisión en el Ministerio de Obras Públicas, (1946) presidida por Manuel María de Arrillaga (Ministerio de Obras Públicas, 1947)⁴ y compuesta por otros destacados miembros de RENFE y del Ministerio de Obras Públicas: Gregorio Pérez Comes (Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera), Antonio Fontán de la Orden (DG de Transportes Militares del Ejército), Gregorio Bahamonde Tayllefer (Ordenación del Transporte), Juan Campos Estrems (vocal de ferrocarriles en el Consejo de Obras Públicas), Fco. Durán Walkinshaw (Consejo Superior de Ferrocarriles y Transportes por carreteras), Ramón Gutiérrez Flores (Sindicato Nacional de Transportes), Faustino Villamil (Subdirector General de la RENFE), Santiago Arechaga y López de Letona (Explotación de Ferrocarriles por el Estado), Antonio Roapide González (Compañías explotadoras de los ferrocarriles de vía estrecha). Participaron también miembros de la propaganda y de turismo: Pedro Rocamora y Vals⁵ (Subsecretaría de Educación Popular) y Luis A. Bolín Bidwell (DG de Turismo); y representantes de las asociaciones de ingenieros, de la Diputación barcelonesa y los ayuntamientos de Barcelona y Mataró (EL PRIMER CENTENARIO DEL FERROCARRIL EN ESPAÑA, 1947).

La conmemoración se organizó en torno a diferentes eventos cuya crónica puede consultarse en las revistas Ferroviarios (ACTOS CONMEMORATIVOS DEL CENTENARIO EN BARCELONA, MADRID Y MATARÓ, 1948), Ferrocarriles y tranvías (PRIMER CENTENARIO DEL FERROCARRIL EN ESPAÑA, 1948; CABRERA, 1949)

y Revista Obras Publicas (ESPECIAL CENTENARIO DEL FERROCARRIL, 1948). El acto principal fue la recreación del viaje inaugural para la que se dispuso un Tren del centenario, consistente en una reproducción de la locomotora Mataró y de tres coches de época. Se prepararon eventos propagandísticos como la inauguración del túnel de la avenida Meridiana de Barcelona, la filmación de documentales para NO-DO y la grabación de una película costumbrista sobre la vida del Marqués de Salamanca. Para conmemorar el evento se acuñaron placas, sellos y monedas y se publicó un libro con la cronología básica del ferrocarril en España.

Se aprovechó la ocasión para celebrar una gran exposición sobre el ferrocarril en el tinglado nº 2 del puerto de Barcelona. En ella se podían encontrar las locomotoras de vapor más grandes y modernas, también otras más antiguas como la 030-0201 del ferrocarril gallego o la pequeña nº 1 de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, además de reproducciones a escala de material motor y remolcado. También aparecía una sección dedicada a los últimos avances de la red para combatir la nieve y un espacio dedicado a la electrificación española, en el que se podían contemplar paneles didácticos acompañados de reproducciones de material motor y de instalaciones como la subestación de Las Matas. La comisión del centenario había señalado que la feria debía ser la base para la creación de un futuro museo ferroviario y actualmente parte del material expuesto forma el acervo del Museo del Ferrocarril de Madrid. Sin embargo, el discurso de la exposición no era patrimonial, era un acto más propagandístico que de revisión histórica o social. Los aspectos de la modernización y reconstrucción de la red tras el conflicto militar eran los protagonistas, y no hubo un trabajo de investigación sobre la repercusión de la revolución industrial en España y el papel del ferrocarril (Figura 1).

Tras los actos de Barcelona continuó la actividad propagandística del régimen y con motivo del Congreso de la Unión Internacional de Ferrocarriles, en septiembre de 1958, se organizó una visita a los talleres de Villaverde Bajo de Madrid, donde se enseñaron a los representantes extranjeros las últimas novedades en material de tracción y lo más lujoso del remolcado⁶. Si bien, la idea del museo ferroviario quedó olvidada mientras se realizaban actos recordatorios de centenarios de otras aperturas de líneas en España y algunas pequeñas exposiciones con motivo de fiestas patronales⁷.

Arrillaga y Jesús de la Fuente recordaron en la revista Ferrocarriles y Tranvías (FUENTE, 1951) el objetivo de abrir un museo ferroviario con la colección de Barcelona, pero fue finalmente Francisco Wais, quien rescató la idea en unas cartas dirigidas al diario ABC (WAIS, 1987). En 1964, la dirección de RENFE por medio de la circular nº 293 se comprometió con la construcción del museo ferroviario que había sido imaginado por la Comisión Oficial del Centenario. El lugar elegido fue la planta baja del palacio de Fernán Núñez, una mansión en las proximidades de Atocha de estilo romántico. El edificio había sido adquirido en 1941 por la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España, e integrado en el patrimonio de RENFE tras la nacionalización de todo

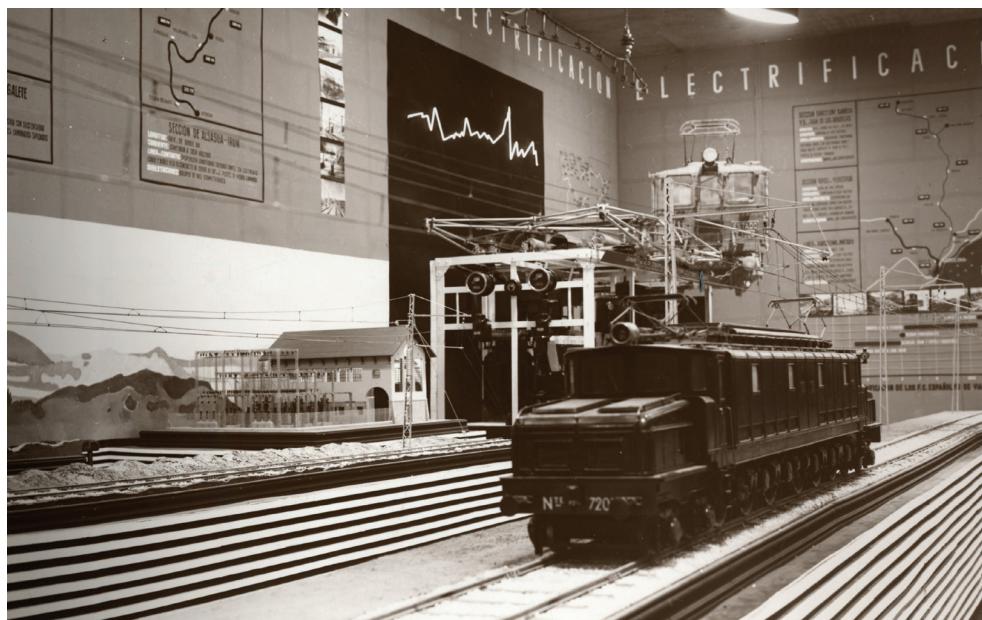


FIGURA 1 — Detalle de la exposición del centenario Barcelona.

Fuente: Centenario del Ferrocarril en España (1948).

el sistema ferroviario de vía ancha. Fue usado como sede del Consejo de Administración de la empresa estatal hasta la década de 1980 y actualmente es la sede de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) (MARTÍN, 1999).

La gestión del proyecto fue casi personal de Francisco Wais San Martín como responsable máximo y único. En la dictadura este no era un caso singular, los proyectos museológicos constituidos por un director, asistido por un ordenanza, con funciones tan diversas como la gestión del centro, la catalogación, la conservación de fondos y la preparación de exposiciones eran habituales. Al igual que sucedió con Wais, para muchos de estos personajes era difícil entender que su museo no era un dominio personal (BOLAÑOS, 2008, p.421), por lo que el museo tenía un discurso muy particular.

Además, el espacio expositivo de esa primera sede del museo en el palacio de la calle San Cosme y San Damián, no era el idóneo para una colección de locomotoras por su reducido espacio. Así que, mientras se encontraba la instalación idónea, la solución museística se basó en maquetas y cuadros que ofrecían una imagen de lo que Francisco Wais entendía que era la evolución del ferrocarril en España. La colección de maquetas que se podía ver en el museo primitivo era la misma que la expuesta en Sevilla en 1948 con algún añadido como la de la locomotora MZA nº 1100, expuesta en Sevilla, o una reproducción de la locomotora de Aranjuez regalada a RENFE por los amigos del ferrocarril de Madrid en 1957.

En este marco expositivo limitado, destacaba por encima de todas las piezas la única locomotora real de la exposición, la nº 1 de Andaluces, que es una pequeña locomotora de vapor, puesta inicialmente en servicio en 1871 para el ferrocarril urbano que atendía

a las bodegas jerezanas y que posteriormente pasó al servicio de maniobras (GÓMEZ MARTÍNEZ, 2008). Era por su tamaño la única locomotora que podía instalarse dentro del local. Esta locomotora se encuentra en la actualidad en la exposición permanente del Museo del Ferrocarril de Madrid.

En 1969, RENFE también asumió la conservación del patrimonio bibliográfico y documental creando la Biblioteca general de RENFE, que unificaba la División de Documentación y los servicios previos de Bibliotecas, Suscripciones y Documentación (circular nº 366). Posteriormente, en 1979, se llevó a cabo la creación del Archivo Histórico Ferroviario, donde se encontraba depositado, principalmente, el legado documental trasmítido por las antiguas compañías ferroviarias que se habían integrado en RENFE en 1941.

Coinciendo con la creación de la Biblioteca y el Archivo, se desarrollaron los primeros encuentros académicos sobre la historia del ferrocarril en España, los cuales pusieron el interés sobre la historia económica. Desde el Servicio de Estudios y el Centro de Documentación de RENFE se promocionaron varios seminarios que contaron con la participación de investigadores españoles y europeos de reconocido prestigio, como Patrick O'Brien, Rainer Fremdling, Stefano Fenoaltea, François Caron, Antonio Gómez Mendoza, Pedro Tedde, Pere Pascual o Gabriel Tortella, entre otros. En buena medida, el impulso a estas colaboraciones vino de dos historiadores de RENFE, Arturo Iglesias y Jesús Sanz Fernández (RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES, 1981; FUNDACIÓN DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES, 1990).

Sin embargo, al igual que sucedía en otros países, no fue en el contexto institucional y académico donde se promovieron acciones de defensa y conservación de los bienes ferroviarios. En un local del colegio de ingenieros de Barcelona se fundó en 1944 la primera asociación de amigos del ferrocarril de España. El primer presidente de la asociación fue José María Bonet Garí, miembro de una familia muy influyente en Barcelona. Las primeras actividades de la asociación estuvieron relacionadas con la reproducción a escala, el tren eléctrico y las exposiciones de maquetas. La conexión de los ingenieros con el mundo ferroviario no es única de España, los primeros entusiastas de la arqueología industrial en Inglaterra también lo eran y en 1909 ya habían fundado la Stephenson Locomotive Society (DIVALL & SCOTT, 2001). El número de asociaciones creció pronto en España. En 1946 se fundó la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Madrid en el Salón de Actos de la Cámara de Comercio e Industria de Madrid. En 1963 se reunieron por primera vez las asociaciones locales españolas en Zaragoza, en una reunión que fue promovida por el entonces presidente de la asociación madrileña, Juan Bautista Cabrera Pérez-Caballero, ingeniero de profesión, y muy conocido en el mundo de los investigadores y aficionados al ferrocarril por su fondo fotográfico español y europeo (CUÉLLAR *et al.*, 2007). La reunión estableció las bases para la constitución de una Federación Española de Asociaciones y la celebración de reuniones anuales.

La segunda mitad de la dictadura del general Franco en España coincidió con grandes cambios en la red ferroviaria. Tanto en el plan de ayuda americana (1953-1963),

consecuente del Pacto de Madrid firmado entre España y Estados Unidos, como en el Plan Decenal de Modernización de RENFE (1964-1973) se manifestaba la intención de que las tracciones diésel y eléctrica sustituyeran al material vapor (MUÑOZ RUBIO, 1995). Por ello, además de maquetas y fotografía las asociaciones se movilizaron, como había sucedido en otros casos europeos, ante el abandono de las locomotoras (BUCHANAN, 2000). La atracción por la locomotora movilizó a aquellos que pensaban que esperar al estudio académico podía suponer un lento proceso y que muchos de los bienes acabarían siendo destruidos por la inoperancia y lentitud de la academia (TRINDER, 2000; LALANA, 2010). La progresiva extinción de la tracción vapor y el cierre de líneas y ramales de escaso tráfico se constituyeron en sólidos argumentos de su interés por los ferrocarriles (CUÉLLAR, 2016). Este proceso no es exclusivo de Europa, en Brasil la celebración del centenario tuvo una exaltación nacionalista y mitificó la figura del barón de Mauá, también muy similar al caso español, donde la figura de otro financiero con título nobiliario, el marqués de Salamanca, fue ensalzado a través de una producción cinematográfica. Al igual que había pasado en España, la posterior dictadura brasileña aprovechó esta colección para construir un discurso propagandístico del progreso nacional con todas sus consecuencias (OLIVEIRA, 2013) y fueron los trabajadores los primeros que se preocuparon por la conservación asociada a la identidad y la memoria (CALISKEVSTZ, 2012).

Aunque de manera informal, la presencia de personajes de alto nivel social cercanos al régimen, como médicos, ingenieros, directivos de empresas o altos funcionarios de la administración del Estado, ayudó a que se pudiesen tutelar vehículos en estaciones en desuso o con poco tráfico. Esta circunstancia se observa en que en los actos conmemorativos y reuniones de asociaciones hay una participación de RENFE o de personas del régimen. El 21 de mayo de 1957 en Madrid se celebró un homenaje a la locomotora 030-2013 de RENFE (MZA nº 246), ahora conservada en el Museo del Ferrocarril de Cataluña, que llevaba cien años en servicio, participó el infante José Eugenio de Baviera, Manuel Arrillaga, que había sido presidente de la Comisión Oficial del Centenario, el Director General de RENFE, José María García Lomas, y el presidente de la asociación madrileña, el Conde de Alcubierre.

En el primer acto oficial de la Federación Española en el Congreso del MOROP (Modelistas Europeos del Ferrocarril) de 1967 se preparó una exposición de material ferroviario con el tren del centenario (la réplica del tren inaugural de 1848), tres locomotoras eléctricas y catorce locomotoras de vapor. Un año más tarde en Oviedo se celebró una reunión de las asociaciones españolas para conmemorar el 50 aniversario de la Ley Cambó que permitió la financiación pública de la electrificación de la rampa de Pajares. Para esta ocasión se expusieron las locomotoras eléctricas más antiguas y algunas de las modernas en la estación de RENFE en Oviedo⁸. También en 1972 se celebró una nueva reunión de asociaciones con exposición de material a escala en San Sebastián.

El evento más importante antes de que terminase la dictadura fue el XIX Congreso del MOROP, celebrado en Barcelona en 1972 con ayuda del régimen. Entre las diversas actividades realizadas destaca la exposición de locomotoras en el depósito de locomotoras de Vilanova i la Geltrú (Barcelona). Para ello se rehabilitó el edificio modernista de finales del siglo XIX y se restauró una importante colección de locomotoras que fueron exhibidas por vez primera con la intención de ser preservadas para abrir un gran museo con material histórico real (Figura 2).

ALGUNOS APUNTES SOBRE EL PATRIMONIO FERROVIARIO ESPAÑOL TRAS LA LLEGADA DE LA DEMOCRACIA

La solución que la dictadura había dado a la conservación del patrimonio ferroviario se demostraba insuficiente para la sociedad española que emergía en el último cuarto de siglo. Por un lado, los museos británico y francés, ubicados respectivamente en York y Mulhouse, eran modelos exitosos creados a partir de una colección de material rodante y de iniciativas de asociaciones, como ocurría en el caso español. Por otro lado, la renovación de los principios museológicos que a mediados de siglo XX cambió los discursos y los temas tuvo un fuerte impacto en la España de la transición. Los intereses sociales respecto a los museos se democratizaron y el museo debía dejar de ser el viejo caserón protector, faro y guía de la cultura de occidente. La sociedad reclamaba que los museos recogieran el pasado en el presente como reacción a la pérdida de identidad que sufría la sociedad contemporánea (LOWENTHAL, 1998) (Figura 3).

En ese ambiente favorable a la creación de un museo ferroviario, fue clave la celebración del centenario de la inauguración del edificio de viajeros de Madrid-Delicias en 1980. Esta conmemoración puso en valor la estructura del edificio de viajeros y proporcionó las bases para un acuerdo de colaboración entre el Ministerio Cultura y la empresa RENFE. El proyecto inicial era crear un museo de ciencia y tecnología con una sección específica de ferrocarril (TORRES BALLESTEROS, 2011). Pero este proyecto no llegó a desarrollarse porque RENFE desligó el proyecto del Museo Nacional Ferroviario del Ministerio de Cultura.

La circular nº 481 de RENFE del 12 de febrero de 1982 creaba un Consejo de Patronato para el Museo Nacional Ferroviario y establecía que la institución estaría promovida directamente por la empresa ferroviaria. Se trataba de un movimiento que tenía el objetivo de mejorar la imagen del ferrocarril en España, difundiendo la decisiva contribución de este medio de transporte al desarrollo económico y social de España. Finalmente, en diciembre de 1984 abrió sus puertas el Museo Nacional Ferroviario, que fue cedido a la FFE por convenio establecido entre esta y RENFE en 1986, que fue renovado en 1995 (GARCÍA FERNÁNDEZ, 2008).

La creación de la FFE por RENFE en 1985 marcó el punto de inflexión en la consideración de la herencia ferroviaria como manifestación cultural. Fue creado, según indicaban



FIGURA 2 — Entrada al MOROP en Vilanova i la Geltrú, 1972.

Fuente: Entrada Al Morop (1972).



FIGURA 3 — Edificio de viajeros de Madrid-Delicias finales de los setenta.

Fuente: Madrid-Delicias (1975-1980).

sus estatutos, con la finalidad de velar por la conservación de los fondos materiales y documentales de valor histórico o artístico que tuvieran relación con el ferrocarril, y de difundir los aspectos culturales de dicho medio de transporte, para lo que se proponía mantener y enriquecer los fondos museísticos del ferrocarril y promover su exposición pública.

Además, su creación coincidía con la promulgación de la Ley del Patrimonio Histórico Español, de 1985, en la que de forma implícita se reconoce por primera vez el valor histórico del patrimonio industrial. La transformación del discurso propagandístico al discurso de manifestación cultural se iniciaba con una herramienta significativa, un museo nacional del ferrocarril gestionado por una institución con fines de conservación, difusión e investigación. A este museo le siguieron otros con los mismos intereses: Vilanova i la Geltrú en 1992, el Museo Vasco del Ferrocarril en Azpeitia, también 1992 e impulsado por el Gobierno vasco, y el Museo del Ferrocarril de Asturias, en Gijón, abierto en 1998 y gestionado por el ayuntamiento gijonés. Después vinieron una pléyade de museos, centros de interpretación y colecciones particulares más o menos formales (MÉNDEZ, 2016).

El modelo que se impuso en España —aunque también en muchos otros casos— fue el de la exposición estática, al modo de un salón de la fama (*Hall of power*) (DAVIES, 1996). El principal y casi único protagonista era, y sigue siendo, la locomotora, especialmente de vapor. La presencia de la infraestructura, la organización social o el contexto histórico es puntual o secundaria en casi todos ellos (COULLS, 1999). En el caso del museo madrileño se configura como espacio principal la denominada sala de tracción, donde se concentra la exposición de vehículos, tanto locomotoras como coches de viajeros, y se habla de otras salas anexas sin mayor precisión (MARTÍNEZ VARA, 1990).

El siglo XX, que ha sido nuestro objeto de estudio, concluye con la celebración del sesquicentenario⁹ del ferrocarril español en 1998. Para esta conmemoración se realizaron numerosas actividades y propuestas encaminadas a difundir la historia del ferrocarril. Se realizó un estudio histórico y se generó un fuerte interés por el pasado ferroviario que se tradujo en publicaciones académicas de carácter nacional y regional, celebraciones locales y apertura de viejos trazados ferroviarios como vías verdes. Todos ellos proyectos que han conseguido conservar bienes materiales, y conocer el pasado de las diferentes líneas. Pero que han dejado pendiente el tratamiento de la memoria social y el desarrollo de un discurso en el que el ferrocarril sea entendido como patrimonio cultural de la sociedad contemporánea.

CONCLUSIONES

Aunque falta por desarrollar un discurso que relacione los bienes ferroviarios con la identidad y la memoria de la sociedad contemporánea en España, se ha constatado a lo largo de este texto que ya a final del siglo XX se entendió que la actividad ferroviaria es una manifestación cultural. En este proceso, en esencia, se detectan tres grandes períodos: el de las exposiciones tecnológicas, que llega hasta la Guerra civil; el de la conmemoración de

centenarios, coincidente con la larga dictadura franquista, y caracterizado por aprovechar estos eventos como medio de propaganda retrasando la consolidación de las colecciones; y finalmente, el momento de configuración de los museos ferroviarios, que se ordenaron en nuestro país prácticamente en la década final de siglo cuando en Europa fue un proceso anterior vinculado a la renovación museológica y las colecciones de los centenarios.

En todo caso, queda de manifiesto que la construcción de la idea del patrimonio ferroviario español durante el siglo XX ha estado dominada por el proceso físico de realizaciones, siguiendo en lo esencial los ritmos de evolución de los países europeos, aunque también con notables diferencias. Se arrinconó, así, el proceso intelectual en el diseño crítico de un patrimonio cultural ferroviario que hubiera trascendido más allá de las locomotoras (especialmente de vapor) como argumento principal y casi único. De esta manera se hubiera construido un discurso más global, siguiendo la línea de los cánones propuestos por las organizaciones internacionales que velan por el patrimonio industrial, es decir, se hubiera construido un discurso que articulase los fenómenos naturales, técnicos y socioeconómicos y los valores específicos de un medio de transporte que cambió nuestra sociedad, ahora hace ya casi dos siglos.

NOTAS

1. Utilizaremos estas dos denominaciones actuales, aunque inicialmente fueron bautizados como Museo Nacional Ferroviario, tras su creación en 1980 por parte de RENFE, con sede en la madrileña estación de Delicias, y Museo del Ferrocarril de Villanueva y la Geltrú, por acuerdo con la Generalidad de Cataluña en 1983 (GARCÍA FERNÁNDEZ, 2008).
2. Entre otros, se instalaron en esta exposición una caja de fuegos de una locomotora de vapor, el cambio de marcha de una locomotora de vapor, cruzamiento de vía sencillo con indicador de cambio de aguja, báscula puente de 30 t, puesto telegráfico de estación Breguet-Morse, vagón de bordes altos de 15 t de carga, puesto telegráfico móvil, y una variada muestra de tuercas, bielas, palancas, manivelas, silbatos, etc. del ferrocarril (INSTALACIÓN DE LA COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE, 1907).
3. Archivo Histórico Ferroviario (s.d.a), C-1447-001.
4. Arrillaga había sido nombrado Subdirector General de RENFE en el momento de su creación, puesto en el que se jubila por edad en 1943. Solicita entonces el reingreso al servicio del Estado y desempeña la Jefatura de la Inspección de Circulación y Transportes, donde llegó a la presidencia del Consejo de Obras Públicas.
5. Director General de Propaganda.
6. Archivo Histórico Ferroviario (s.d.a), Fototeca, signaturas FN_0239 a FN_02973.
7. Un éxito de la RENFE en la feria de San Lucas, de Jaén (FERROVIARIOS, 1950).
8. Archivo Histórico Ferroviario (s.d.a), Fototeca, FA_0157.
9. Este término, según nos contaba el que fue Director Gerente de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles entre 1993 y 2009, Carlos Zapatero Ponte (1948-2012), vino propuesto por el académico y premio Nobel de literatura, Camilo José Cela, que como miembro del Patronato de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles asesoraba a esta institución en sus actividades.

REFERENCIAS

- ACTOS Conmemorativos del Centenario en Barcelona, Madrid y Mataró. *Ferroviarios: Revista del Personal de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles*, n.88-89, 1948.
- AGUILAR CIVERA, I. *La estación de ferrocarril: puerta de la ciudad*. Valencia: Consellería de Cultura, Educación y Ciencia, 1988.
- AGUILAR CIVERA, I. Patrimonio del transporte y el territorio. In: BIEL IBÁÑEZ, P.; CUETO ALONSO, G. (Ed.). *100 elementos de patrimonio industrial en España*. España: TICCIH España, 2011. p.28-35.
- ALONSO REDONDO, M.D. Aportación del ferrocarril en la etapa de apertura al turismo en España: la presencia de la compañía MZA en la exposición ibero-americana de Sevilla de 1929. In: CONGRESO DE HISTORIA FERROVIARIA, 5., 2009, Palma de Mallorca. *Anais...* Palma de Mallorca: La Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2009.
- ARCHIVO Histórico Ferroviario, C-1447-001. Madri: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, [s.d.a].
- ARCHIVO Histórico Ferroviario, Fototeca, FA_0157. Madri: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, [s.d.b].
- ARCHIVO Histórico Ferroviario, Fototeca, signaturas FN_0239 a FN_02973. Madri: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, [s.d.c].
- BALLARTHERNÁNDEZ, J. *El patrimonio histórico y arqueológico: valor y uso*. Barcelona: Ariel, 1997.
- BOLAÑOS, M. *Historia de los museos en España*. 2.ed. Gijón: Trea, 2008.
- BOLAÑOS, M. *La memoria del mundo: cien años de museología (1900-2000)*. Gijón: Trea, 2002.
- BUCHANAN, R. A. The origins of industrial archaeology. In: COSSONS, N. (Ed.). *Perspectives on Industrial Archaeology*. London: Science Museum, 2000. p.18-38.
- CABRERA, G. Impresiones y experiencias de un centenario. *Ferrocarriles y tranvías*, v.16, n.173, p.19-21, 1949.
- CALISKEVSTZ, V.R. *A participação do trabalhador ferroviário na composição do patrimônio cultural intangível da ferrovia paranaense*. Dissertação (Mestrado em Gestão do Território) — Universidade Estadual de Ponta Grossa, Ponta Grossa, 2012.
- CENTENARIO del Ferrocarril en España: fototeca, signatura. Barcelona: Ministério de Obras Públicas, 1948. (Fundación de los Ferrocarriles Españoles: AHF, Fototeca, signatura FA_0013 — 018).
- COSSONS, N. An agenda for the railway heritage. In: BURMAN, P.; STRATTON, M. (Ed.). *Conserving the railway heritage*. Abingdon: Spon, 1997. p.3-17.
- COULLS, A. *Railways as World Heritage Sites*. Paris: ICOMOS, 1999.
- CUÉLLAR, D. *et al.* La luz escrita del tren: el archivo fotográfico del AHF y la colección Juan B. Cabrera. *Patrimonio Cultural y Derecho*, n.11, p.195-222, 2007.
- CUÉLLAR, D. From railways to heritage: The closure of railway lines in Spain and their valorisation as a cultural good. In: MCCANTS, A. *et al.* (Ed.). *New uses for old railways*. Vila Nova de Gaia: MIT Portugal Program, 2016. p.33-52.
- CUÉLLAR, D. Transportes y patrimonio histórico: la herencia de la revolución industrial. AREAS: *Revista Internacional de Ciencias Sociales*, v.29, p.61-72, 2010.
- CUÉLLAR, D.; JIMÉNEZ VEGA, M.; POLO, F. *Historia de los poblados ferroviarios españoles*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2005.
- DAVIES, K. Cleaning Up the coal-face and doing out the kitchen. In: KAVANAGH, G. (Ed.). *Making histories in museums*. 2nd ed. London: Leicester University Press, 1996. p.105-115.

- DINHOBL, G. Railway Heritage: An overview. In: MCCANTS, A. *et al.* (Ed.). *New uses for old railways*. Vila Nova de Gaia: MIT Portugal Program, 2016. p.17-32.
- DIVALL, C.; SCOTT, A. *Making histories in transport museums*. New York: Leicester University Press, 2001.
- DUNSTONE, D. *For the love of trains: The story of British Tram and Railway Preservation*. London: Ian Allan Publishing, 2007.
- EL PRIMER Centenario del Ferrocarril en España. *Revista de Obras Públicas*. v.88, n.2783, p.143-144, 1947.
- ENTRADA al Morop: Vilanova i la Geltrú. Madrid: Archivo Histórico Ferroviario, 1972. (Fototeca, signatura FN_17500).
- ESPECIAL Centenario Del Ferrocarril. *Revista Obras Públicas*, v.89, n.2804, p.495-501, 1948.
- FERNÁNDEZ LÓPEZ, J. Patrimonio ferroviario de Asturias. ABACO, v.1, 2^a época, p.87-94, 1992.
- FERROVIARIOS: *Revista del Personal de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles*, n.114, p.9-11, 1950.
- FUENTE, J. El museo del ferrocarril. *Ferrocarriles y Tranvías*. n.199, p.122-129, 1951.
- FUNDACIÓN DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES. *Coloquio internacional sobre transportes e industrialización, siglos XIX y XX*. Madrid: [s.n.], 1990. (Mimeografiado).
- GARCÍA FERNÁNDEZ, J. *Estudios sobre el derecho del patrimonio histórico*. Madrid. Madrid: Colegio de Registradores de la Propiedad y Mercantiles de España, 2008.
- GÓMEZ MARTÍNEZ, J.A. La tracción en los ferrocarriles de Andalucía. In: CUÉLLAR, D.; SÁNCHEZ-PICÓN, A. (Ed.). *50 años de ferrocarril en Andalucía: un balance*. Sevilla: Junta de Andalucía, 2008. p.887-961.
- GRANDAS, M. C. *L'Exposició Internacional de Barcelona de 1929*. Barcelona: Els Libres de la Frontera, 1988.
- HOBSBAWM, E. Introduction: Inventing traditions. In: HOBSBAWM, E; RANGER, T. (Ed.). *The invention of tradition*. Cambridge: Cambridge University Press, 1983. p.1-14.
- INSTALACIÓN de la compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante. *La ilustración española y americana*, v.51, n.84, p.1-16, 1907.
- INSTITUTO DE PATRIMONIO CULTURAL DE ESPAÑA. *Plan Nacional de Patrimonio Industrial*. [S.I.]: IPCE, 2011.
- LALANA, J. L. Criterios básicos de actuación sobre el antiguo depósito de locomotoras de Valladolid. *Llámpara, Patrimonio Industrial*, n.3, p.57-62, 2010.
- LALANA, J.L. Los ferrocarriles y el patrimonio mundial: del monumento al paisaje cultural. In: CONGRESO DE HISTORIA FERROVIARIA. 6., 2012, Vitoria. *Anais...* Vitoria: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2012.
- LALANA, J.L.; SANTOS, L. Retos metodológicos en el estudio, evaluación y tratamiento del patrimonio ferroviario. In: CONGRESO PARA LA CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL Y DE LA OBRA PÚBLICA EN ESPAÑA, 6., 2013. Madrid. *Anais...* 2013. Madrid: TICCIH, 2013.
- LOPES-CORDEIRO, J.M. La arquitectura industrial en Portugal. ABACO, v.2, n.19, p.35-45, 1998.
- LÓPEZ GARCÍA, M. El valor patrimonial del ferrocarril español: sus singularidades y condicionantes. In: MUÑOZ RUBIO, M.; SANZ FERNÁNDEZ, J.; VIDAL OLIVARES, J. (Ed.). *Siglo y medio del ferrocarril en España 1848-1998*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1999. p.1027-1033.

- LOWENTHAL, D. *El pasado es un país extraño*. Madrid: Akal, 1998.
- MADRID-Delicias. Madri: Archivo Histórico Ferroviario, [1975-1980]. (Fototeca, signatura FE_1041).
- MARTÍN, J. *Palacio de Fernán Núñez: retrato vivo*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1999.
- MARTÍNEZ VARA, T. *El Museo Nacional del Ferrocarril*. Madrid: Ayuntamiento de Madrid, 1990. v.3.
- MENDES, J.A. O património industrial na museologia contemporânea: o caso português. *Ubimuseum: Revista Online do Museu de Lanifícios da Universidade da Beira Interior*, v.1, p.89-104, 2012.
- MÉNDEZ, R. *Educación patrimonial, museos y patrimonio ferroviario: estudio de caso sobre el Museo del Ferrocarril de Madrid*. Tese (Doutorado) — Universidad Autónoma de Madrid, Madrid, 2016. Disponible en: <<https://repositorio.uam.es/handle/10486/675116>>. Acceso: 15 feb. 2017.
- MINISTERIO de Obras Públicas. *Boletín Oficial del Estado*, n.27, p.628-629, 1947.
- MINISTERIO de Obras Públicas. *Boletín Oficial del Estado*, n.301, p.7930, 1946.
- MUÑOZ RUBIO, M. La electrificación de los ferrocarriles durante la etapa de explotación pública. In: CUÉLLAR, D.; SÁNCHEZ PICÓN, A. (Ed.). *Catenaria: La electrificación ferroviaria en perspectiva histórica*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2012.
- MUÑOZ RUBIO, M. *RENFE (1941–1991) medio siglo de ferrocarril público*. Madrid: La Luna, 1995.
- MUÑOZ RUBIO, M.; VIDAL OLIVARES, J. Los ferrocarriles en la historiografía española. *TST: Transportes Servicios y Telecomunicaciones*, v.1, p.81-111, 2001.
- OLIVEIRA, E.R. O Centenário da ferrovia brasileira (1954): ensaio sobre a elaboração da memória ferroviária no Brasil. *Espaço & Geografia*, v.16, n.2, p.675-717, 2013.
- PRIMER Centenario del Ferrocarril en España. *Ferrocarriles y Tranvías*, v.15, n.171, p.432-444, 1948.
- QUEROL, M.A. *Manual de gestión del Patrimonio Cultural*. Madrid: Akal, 2010.
- RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES. *Los ferrocarriles y el desarrollo económico de Europa Occidental durante el siglo XIX*. Madrid: Gabinete de Información y Relaciones Externas de RENFE, 1981.
- SÁNCHEZ PICÓN, A. A modo de presentación: miradas sobre el patrimonio industrial. AREAS: *Revista Internacional de Ciencias Sociales*, v.29, p.7-10, 2010.
- THE INTERNATIONAL COMMITTEE FOR THE CONSERVATION OF THE INDUSTRIAL HERITAGE. *Carta de Nizhny Tagil*. Nizhny Tagil: TICCIH 2003.
- TORRES BALLESTEROS, N. *La estación de ferrocarril Madrid-Delicias (1875-2011): Arquitectura, usos y fuentes documentales*. Madrid: Museo del Ferrocarril de Madrid, 2011. Disponible en: <http://www.museodelferrocarril.org/pdf/Investigacion_Delicias_2016.pdf>. Acceso: 10 Feb. 2017.
- TRINDER, B. Industrial archaeology: The twentieth-century context. In: COSSONS, N. (Ed.). *Perspectives on Industrial Archaeology*. London: Science Museum, 2000. p.39-56.
- WAIS, F. *Historia de los ferrocarriles españoles*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1987.
- WORLD HERITAGE CENTRE. *Documentation for the nomination of semmering railway cultural site*. Wien: Republik Österreich, 1998.

Recebido el
7/3/2017,
re-presentado
el 11/4/2017 y
aceptado para
su publicación el
11/5/2017.

RAMÓN MÉNDEZ | Doutor em Educação pela Universidad Autónoma de Madrid | Madri, Espanha | Correspondencia a nombre de/Correspondence to: R. MENDÉZ | E-mail: <ramon.mendezandres@gmail.com>.

DOMINGO CUÉLLAR | Doutor em História pela Universidad de Almería | Madri, Espanha.