

Ya no hay nubes de vapor en los andenes coruñeses, hace ya casi tantas décadas de eso, que los pocos que se acuerdan no quisieron ayer perderse la visita motorizada del Museo del Ferrocarril a San Cristóbal. Un museo sin vitrinas, con vagones y caldera; de otra época pero intacto gracias a la colaboración de varias entidades gallegas. Auténticas piezas históricas que estarán abiertas durante todo el día al público, verdaderos modelos del primer dinamismo industrial y de aquella comunidad pasada

El 'tatarabuelo' del AVE

La Fundación de Ferrocarriles de Galicia presentó en la estación de San Cristóbal varios vehículos pertenecientes al patrimonio industrial de los dos últimos siglos.

ÁLVARO MANGAS

A Coruña

Vagón oscuro, metalizado... La locomotora a vapor del siglo XIX estacionada ayer en San Cristóbal parecía de película. La Fundación de Ferrocarriles de Galicia ha desplazado varios vehículos históricos hasta la terminal coruñesa. Esos coches, cedidos en su día por el Museo Nacional del Ferrocarril, fueron rehabilitados y restaurados en la comunidad. "Entraron hechos una chatarra, pero les hemos dado vida. Aunque en el taller pasamos muchas penalidades porque las piezas que necesitábamos, evidentemente, no se encuentran en la ferretería". Son las palabras de Luis Blanco, secretario del patronato de la Fundación. Está hablando de los vehículos pertenecientes al Museo del Ferrocarril de Galicia: "El doble valor del museo, como se puede comprobar, es que está vivo".

Diferentes reliquias ferroviarias estarán abiertas al público en la estación de San Cristóbal durante




todo el día. Entre las más llamativas está la locomotora Mikado, un modelo inglés del siglo XIX puesto en marcha en la comunidad hace ya casi sesenta años, en 1953. La muestra incluye además el vagón privado del presidente de la compañía Caminos de Hierro del Norte de España. En el año 1929, el presidente de la empresa recorría el litoral cantábrico en esa limousine.

El Museo del Ferrocarril de Galicia también mostrará hoy el Proyecto de Recuperación del Patrimonio Histórico Cultural Ferroviario de Monforte de Lemos presentado al concurso de la Fundación Pedro Barrié de la Maza. El informe, realizado por la arquitecta coruñesa Isabel Aguirre, se enmarca en el programa más amplio de recuperación del patrimonio industrial ferroviario gallego, consistente en la revitalización de los antiguos edificios situados en terrenos de la estación intermodal, y que formaron parte del gran depósito de vapor de Monforte de Lemos. Isabel Aguirre recordó ayer "la necesidad de recuperar estos edificios para uso museístico; podrá almacenar hasta 24 locomotoras". "Nosotros también



Una locomotora a vapor, tipo Mikado, ayer, en la estación de San Cristóbal.

Servicios

-  Enviar esta página
-  Imprimir esta página
-  Atención al lector

[Anterior](#)

[Volver](#)

[Siguiete](#)

seremos historia algún día", sentenció la arquitecta coruñesa.

El decano del Colegio de Ingenieros Industriales, Carlos Nárdiz, se sumó, en este sentido, y ratificó su apoyo a la protección de la arqueología industrial gallega. "El tren conquista el tiempo, transforma los medios, ha superado la distancia, ha hecho que la gente se mueva, es el verdadero motor de la industrialización", enfatizó el ingeniero.

La recuperación de los edificios de Monforte de Lemos, únicos en su género en España, recobrará la memoria histórica de la época del vapor. Ayer, los menos jóvenes, en la estación coruñesa, hablaban sobre esos años. Mientras, alguno de sus nietos, de la era electrónica, interrumpía el instante con una pregunta. Al andén número 3 de la estación de

San Cristóbal, sin apenas hacer ruido, ni jefe de estación con bandera roja, había llegado el museo. Los mayores señalaban cada rincón de la estructura: el farol de cabecera, el miriñaque, las bielas acoplantes, la válvula de paso, el depósito de arena, la caja de fuego, la caldera, la chimenea...

Isabel Aguirre contó la anécdota siguiente: "Me gusta hablar con los taxistas.

Descubrí que el que me traía tenía un padre y un abuelo ferroviarios. Le conté lo de los trenes, lo de la exposición. Dejó el taxi y vino conmigo a verla".

Luis Blanco, por su parte, rememoró relatos de los profesionales: "El problema de la velocidad no lo tenían las máquinas, lo tenían los trazados, que ahora permiten velocidades de, por ejemplo, doscientos kilómetros por hora. Pero hace cincuenta años, el ferrocarril atravesaba los campos con tiempo para que los trabajadores bajasen, arrancasen racimos de uva y volvieran sin problemas a los vagones". Era el recorrido que tenían que hacer los antepasados del AVE

Carlos Nárdiz tampoco quiso olvidar "a los 3.000 trabajadores que en la época del vapor había en la comunidad". Ni su particular visión de ese país extraño que es el pasado: "Cuando éramos niños siempre nos subíamos a los trenes en marcha".