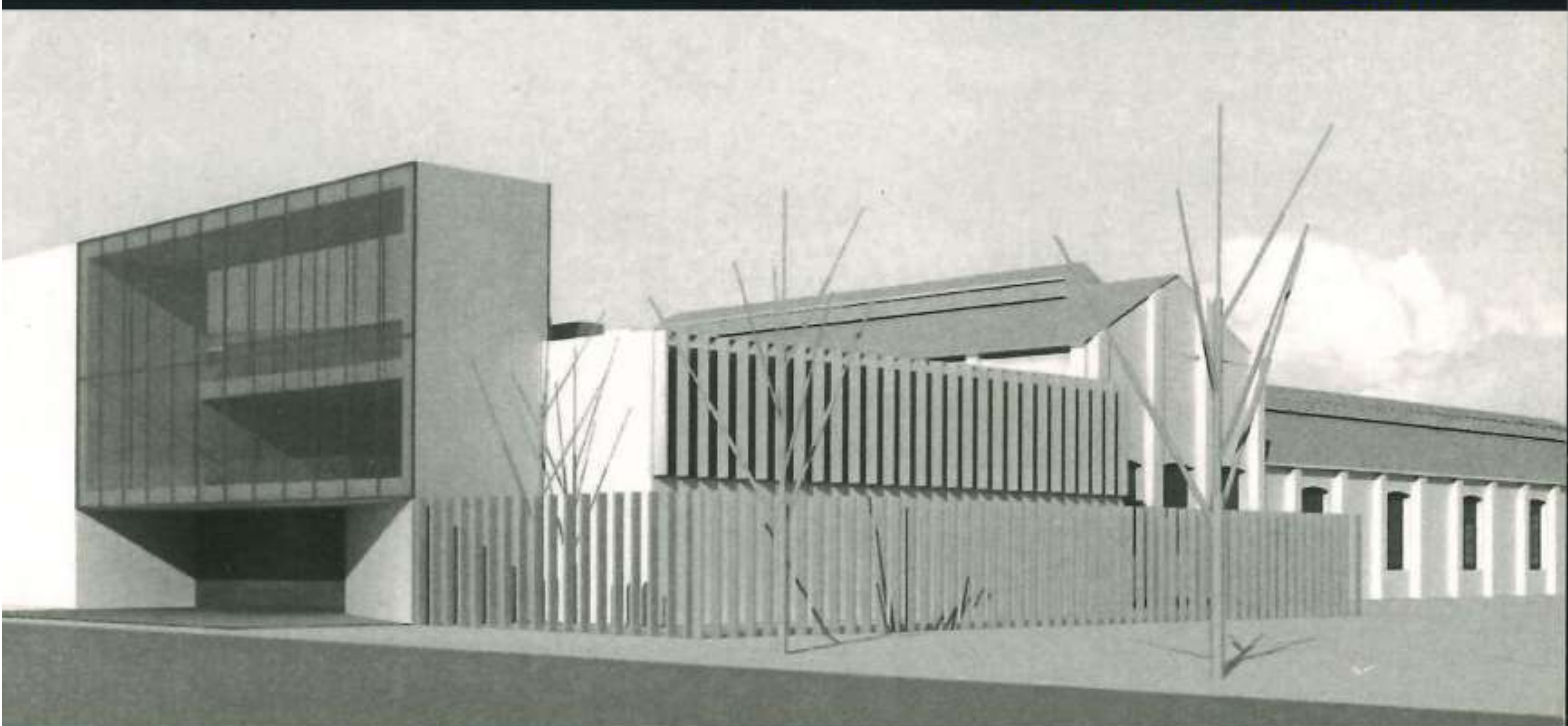


20 anys **de Museu del Ferrocarril**



VILANOVA I LA GELTRÚ





Edificacions del Museu: dipòsits d'aigua i part posterior de la Rotonda. (fotografia: Joan Ubide)

20 anys **de Museu del Ferrocarril**

VILANOVA I LA GELTRÚ
Novembre 2010

Índex:

Pròleg	7
Salutació	9
Memòria dels 20 anys del Museu	11
Vilanova i la Geltrú i el Museu del Ferrocarril de Catalunya, arrelament	37
Catàleg essencial del Museu	47
Apèndice (traducció al castellà)	63
Appendix (traducció a l'anglès)	79





Equip Humà del Museu del Ferrocarril (2010)

Primera edició: novembre de 2010

© dels textos: Museu del Ferrocarril

© de les fotografies: Fons del Museu del Ferrocarril; Teresa Llorde, Joan Ubide i Raimon Moreno.

© d'aquesta edició: Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú

Pt. Eduard Maristany, s/n

08800 Vilanova i la Geltrú

tel.: 938159119

E-mail: museuferrocarril@ffe.es

Producció: El Cep i la Nansa edicions

www.elceplianansa.com

08800 Vilanova i la Geltrú

Imprimeix: Indústries Gràfiques Papyrus

ISBN: 978-84-92745-27-2

Dipòsit Legal: B-45063-2010

Prólogo

20 Años de museo del ferrocarril en Vilanova i la Geltrú

Hace veinte años que se abrieron las puertas del Museo del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú. La mayor parte de quienes lean estas páginas quizá conozcan su pequeña historia mejor que yo. Estarán de acuerdo conmigo en que parece que fue ayer. Tanto que, en realidad, nosotros, de puertas para adentro, todavía estamos ocupados en hacer proyectos. Estamos convencidos de que, comparado con lo que en esos años hemos hecho, es mucho más lo que aun nos queda por hacer. Pues porque somos jóvenes, presentimos que también nos resta mucho tiempo por vivir.

Primero y antes que ninguna otra cosa: necesitamos, como el respirar de los vivos, latir en el corazón de los visitantes. Los vehículos que están acogidos entre nuestros muros, no se me confundan amigos, son seres vivos, capaces de transmitir ilusiones y recuerdos. Les invito a que vengan a vernos uno de los días en que llegan los niños de algún colegio; colóquense tras ellos, callados, sólo escuchent, y serán capaces de oír como latan sus corazones, aventureros, conquistadores, audaces ... como si las viejas locomotoras estuviesen haciendo su primer viaje.

Si les parece mucho llo, pueden escoger otro día: háganse acompañar por alguna de las personas de más edad, alguna de las que trabajó en el ferrocarril, o de las que llegó en tren a Vilanova desde sabe Dios donde buscando trabajo. Tampoco tienen que hacer más que escuchar para oír cuántas vidas, cuantos recuerdos, cuantas emociones hay dentro de cada vehículo, aunque hayan pasado ya muchos años desde aquel viaje.

Para todas partes por donde haya pasado o pase el ferrocarril y para Vilanova de manera muy especial, nunca se podrá decir que un tren está "fuera de uso". Eso es precisamente lo que intentamos hacer en este nuestro museo: mantenerlos en uso. Latiendo. Vivos. En la ilusión de los niños y en los recuerdos de los mayores.

La nuestra es una bonita labor. Pero resultaría imposible sin todas las complicidades que se han unido alrededor de este proyecto que, en nombre de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles y del propio Museo del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú y sus trabajadores, quiero agradecer debidamente. Nunca habríamos logrado llegar hasta aquí sin el apoyo de las personas que

forman la Asociación de Socios y Colaboradores del Museo -y empiezo por ellos porque así debe ser-, de la Corporación Municipal de Vilanova, del muy amigable y filósofo director del Museo de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya y de todo su equipo, de los hombres y mujeres de los Talleres de Rente Integra en Vilanova y Can Tunis, de la continuada ayuda de Rodalies de Catalunya, de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya o de la cooperación de la Escola Politècnica Superior d' Enginyeria de Vilanova i la Geltrú. Faltarían por citar todas y cada una de las personas que pasaron bajo el dintel de nuestra puerta, pero ya es más de lo posible.

Son complicidades que seguiremos necesitando mañana, y pasado mañana y para siempre de aquí en adelante. El Museo quiero ir a más, quiero asegurar que se transmitirá su valioso patrimonio a las generaciones futuras. En pocos meses esperamos el inicio de las obras de restauración de una parte de la nave de 1881. El objetivo es que entre todos consigamos disponer de más y mejores espacios para el desarrollo de más y mejores actividades. Que el Museo sea un espacio vivo de encuentro alrededor del tren. Necesitaremos, pues, de más -lo de mejores ya no, porque es imposible- compañeros de viaje.

Para eso y para todo lo que sea, aquí nos tienen, al servicio de la cultura ferroviaria y de la ciudadanía de Vilanova y Catalunya. Ese es nuestro bando.

Un inmenso abrazo a todos y gracias, gracias, gracias...

M. Jaime Barreiro Gil
Fundación de los Ferrocarriles Españoles
Director Gerente



Estació de Vilanova. (fotografia: Nicolas Altrendo)

Vilanova i la Geltrú, capital del ferrocarril

La signatura del conveni el passat 21 d'octubre entre l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya i el Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya apostant decididament per dotar millor el Museu del Ferrocarril i per situar Vilanova i la Geltrú com la capital catalana del ferrocarril, és una molt bona notícia. El Museu del Ferrocarril és un equipament cultural que, un cinc d'agost de 1990, és a dir fa vint anys, va iniciar el seu trajecte amb l'objectiu de difondre el llegat tecnològic i cultural relacionat amb el món del ferrocarril, i durant el seu llarg viatge ens està servint de fantàstica porta d'entrada cultural a la nostra ciutat i referent nacional en aquesta temàtica.

Vilanova i la Geltrú ha estat vinculada des de fa molts anys al món del ferrocarril. Des que els nostres avantpassats del segle XIX van entomar el repte d'apropar la ciutat a la resta de país a través de la línia fèrria aquest ha estat present en el dia a dia de molts ciutadans i ciutadanes. L'empenta d'aquells homes i l'impuls industrial i comercial que ha experimentat posteriorment ha fet que unes instal·lacions arriscades en el seu moment s'acabessin convertint en un enclavament estratègic per a les comunicacions nacionals.

És per aquesta realitat de passat i també de present que el Ferrocarril ha estat i és present a la vida de molts vilanovins i vilanovines.

Enguany estem d'enhorabona perquè estan confluint diverses accions relacionades amb el Ferrocarril. Actualment ADIF està arranjant a fons un edifici que forma part del nostre patrimoni arquitectònic, no envia és un dels principals edificis del dinou que es conserven al nostre país. Aquesta millora integral comportarà també millores als usuaris, algunes de les quals ja s'estan fent evidents, i volem que sigui un inici per dotar l'actual estació dels serveis de qualitat que exigeix avui dia un transport públic.

En el vessant formatiu, l'Escola d'enginyeria de la UPC a Vilanova i la Geltrú està promovent juntament amb empreses del sector un màster de sistemes elèctrics i de tracció ferroviària. Aquesta és una molt bona iniciativa que ens posiciona com a referent tècnic sobre la matèria al nostre país i que pot aportar un valor afegit per al nostre centre universitari.

Pel que fa al món laboral, al juliol el secretari de Mobilitat de la Generalitat, Manel Nadal, va anunciar l'ampliació i millora dels

tallers de Renfe Intègria, que es doten de noves eines per arranjant els trens i fer el manteniment dels nous trens Civia de Rodalies, una mostra de la vitalitat i solidesa dels tallers ferroviaris vilanovins i de la importància que tenen dins la xarxa ferroviària catalana.

I pariant de projectes de futur, l'aprovació de la reserva de sòl per a la que serà la Línia Orbital Ferroviària, amb la incorporació de noves estacions al municipi i enllaços amb municipis que no tenien ferrocarril, és un pas més en la direcció de dotar de més i millors transports públics i ens lligarà encara més aquest mitjà i els serveis que se'n deriven. I la història se'n repetirà, ja que es vinculen a un nou desenvolupament urbanístic, tal com va passar al segle XIX.

També hi ha altres iniciatives ciutadanes relacionades amb el tren, com la que des de fa tants anys impulsen els Amics del Ferrocarril de Vilanova (AFEVI). La ciutat estima el ferrocarril, el sent com un element més dels que ens identifiquen com a col·lectivitat. Aquest és present com un element familiar en moltes llars vilanovines.

La signatura d'aquest conveni, que permetrà celebrar el vintè aniversari del Museu amb nous projectes de futur, i que ens serveix per afirmar-nos un cop més en la nostra identitat de ciutat oberta i culturalment activa, com la que somiem en les nostres avantpassats del dinou.

I aquesta signatura suposa situar el Museu del Ferrocarril com a referent nacional del patrimoni històric i cultural ferroviari. I és un reconeixement al treball de moltes persones que amb molta il·lusió han cregut en aquest projecte.

No puc acabar sense agrair el treball de tots els treballadors del Museu i dels col·laboradors, com als Amics del Museu del Ferrocarril. Així com a la seva directora, Pilar García, per la seva empenta i energia i al President de Ferrocarrils Españoles, Jaime Barreiro, que ha apostat des del primer moment pel Museu.

Joan Ignasi Elena
Alcalde de Vilanova i la Geltrú

(Article publicat el 22 d'octubre de 2010 a El Diari de Vilanova amb motiu de la signatura del Conveni per a la promoció i desenvolupament del Museu del Ferrocarril)

Memòria dels 20 anys del Museu



La locomotora "Matard" a la sortida de la Patxenda. (fotografia: Nicolas Albendú)

20 Anys del Museu del Ferrocarril

Memòria del 20 anys del Museu del Ferrocarril

El conjunt de béns mobles i immobles que el Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú exhibeix i custodia està considerat com la col·lecció tècnica més important de Catalunya i es situa entre les més interessants del patrimoni històric industrial d'Europa. Els seus vehicles s'ubiquen a les instal·lacions originals d'un gran dipòsit de locomotores de vapor. Aquest centre, en el qual les màquines tenien la seva base i taller i els maquinistes el seu lloc de treball, es va tancar com a centre productiu l'any 1967 per tornar-se a obrir com a Museu el 1990.

La missió que defineix el seu funcionament és la conservació i interpretació dels béns tangibles i intangibles vinculats al ferrocarril, en especial a Catalunya, amb la finalitat d'oferir-los a la ciutadania en condicions de ser transmesos a les properes generacions. A més pretén fomentar el coneixement del tren, revelar la capacitat d'innovació de l'home, la significació del ferrocarril en el procés d'industrialització i les seves transcendents conseqüències socioeconòmiques en el món contemporani.

El Museu es configura com a centre territorial de referència del ferrocarril, des d'on divulgar els avantatges del transport per tren com a mitjà públic, segur, còmode, ràpid i energèticament sostenible. Un espai on el patrimoni humà és el motor d'activitat i aspira a proporcionar coneixement, satisfacció i delit tant a les persones que acudeixen a les seves instal·lacions com a les que hi desenvolupen la seva tasca professional.



Instal·lacions del dipòsit de locomotores,
taller de Renfe Intàgria i estació de Vilanova i
la Geltrú, març de 2006.

20 anys
de Museu del Ferrocarril

Història

La gènesi del Museu es remunta a l'any 1972 i parteix d'una iniciativa de l'Associació d'Amics del Ferrocarril de Barcelona, arran de la celebració del XIX Congrés de Modelistes Europeus del Ferrocarril (MOROP), per a la qual es va decidir reunir a Vilanova i la Geltrú una àmplia exposició de locomotores de vapor. La raó d'eleger aquest enclavament era l'existència de l'antic dipòsit de locomotores de vapor a la capital del Garra, que permetia disposar d'un pont giratori, un dipòsit d'aigua i una rotonda per guardar les màquines.

Finalitzat el congrés, els vehicles van quedar apartats fins a 1981, any en què, coincidint amb el centenari de la línia, Renfe i la Generalitat van promoure la creació d'un Museu del Ferrocarril a Catalunya, concretant-se un model de gestió conjunt. Després de la firma d'un primer conveni de col·laboració, al qual posteriorment s'incorporaria l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú, s'acorden les actuacions necessàries de cara a la seva obertura. El 1985 es va firmar un altre conveni entre Renfe i la Generalitat en el qual es definien els paràmetres de la seva futura explotació. El propòsit inicial de gestió participada va acabar truncant-se i, partint de la primera proposta, la Generalitat va rehabilitar l'edifici de la rotonda i Renfe va restaurar els vehicles i va adequar el terreny, i es va convocar un estudi arquitectònic d'idees per a la rehabilitació integral que no es va arribar a resoldre.



Detall de locomotora durant el Congrés del
MOROP, any 1972.



Personal del taller annex posant en locomotora
de vapor poc després de la clausura del
dipòsit, any 1969.



Inauguració del Museu, el 5 d'agost de 1990.

El Museu va obrir les seves portes el 5 d'agost de 1990 per voluntat de Renfe i de l'Ajuntament de la ciutat però sense pressupost ni personal assignat, postergant-se la intervenció arquitectònica i museològica de les seves instal·lacions.

Es el 1993 quan Renfe li n'encarrega la gestió a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, amb la qual cosa es va formalitzar l'existència del Museu com a tal, fixant-se l'horari d'obertura al públic, preus i protocol de funcionament i activitats, encara que no s'inscriviria fins al 1999 al Registre de Museus de Catalunya.

La Fundació ha realitzat una intensa tasca d'afermament i projecció del Museu durant aquests anys, consolidant i promovent un espai viu, obert a la ciutadania, a l'altura del seu continent i contingut. S'ha realitzat un conjunt d'actuacions sobre les instal·lacions i els vehicles adaptat al pressupost d'explotació i a les inversions anuals establertes.

Des de fa més d'una dècada la Fundació de los Ferrocarriles Españoles i el Departament de Cultura i Mitjans de Comunicació de la Generalitat de Catalunya, a través del mNACTEC, ha fomentat la incorporació al projecte de diferents institucions públiques. L'any 2009 el mNACTEC va concedir una subvenció de 30.000 €, i en col·laboració amb ADIF –com a titular de terrenys i edificacions– es va elaborar un avantprojecte que reformula treballs anteriors i que és la base del futur projecte arquitectònic que preveu una actuació integral en diferents fases. La finalitat és adaptar l'equipament als requeriments de la societat i dels museus actuals, ja que el conjunt patrimonial continua presentant les particularitats d'un complex industrial de la primera meitat del segle XX, les edificacions del qual es van anar construint en la mesura de les necessitats productives de l'època i les funcions d'un dipòsit-taller.

Al mateix any 2009 una esmena als Pressupostos Generals de l'Estat presentada pel diputat vilanoví, Carles Campuzano, va aconseguir 450.000€ pels projectes executius i obres de rehabilitació en els edificis del museu. 450.000€ més es tornarien a obtenir el 2010 a través d'una altra esmena presentada pel mateix diputat de Convergència i Unió. Els 900.000€ permeten fer actuacions parcials en dues de les edificacions més emblemàtiques del museu: la nau i la Rotonda i marquen un abans i un després en la trajectòria d'aquest equipament cultural.

En la mateixa línia de consolidació el 31 de juliol de 2009 el Consell de Ministres va aprovar el Real Decret de creació de la Red de Museos de España. Entre els primers 36 museus que formen part de la nova xarxa es troba el Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú, que figura adscrit al Ministeri de Foment. Aquesta integració suposa el definitiu reconeixement d'aquest espai patrimonial com a centre cultural de primer nivell.

El punt d'inflexió definitiu en aquesta recerca de complicitats i recursos la posaria el conveni signat el 21 d'octubre de 2010 entre l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú, la Fundació dels Ferrocarrils Espanyols, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya i el Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya. Un acord històric que garanteix la col·laboració permanent d'aquestes institucions públiques en la promoció i desenvolupament del Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú. El conveni estableix, entre d'altres actuacions, la definició conjunta d'un programa anual d'activitats i d'inversions, la recerca de patrocinis i la col·laboració en aspectes relacionats amb la comunicació, documentació, educació i conservació per tal d'aconseguir la màxima potenciació del Museu.

Les interrelacions entre les institucions signants del conveni, encapçalades pel consistori municipal, es consideren una base prou sòlida perquè, amb el suport de l'excepcional col·lecció de vehicles, de les instal·lacions i les activitats del ferrocarril a Vilanova, es



Estat de vehicles i instal·lacions abans de la seva rehabilitació, any 1983.

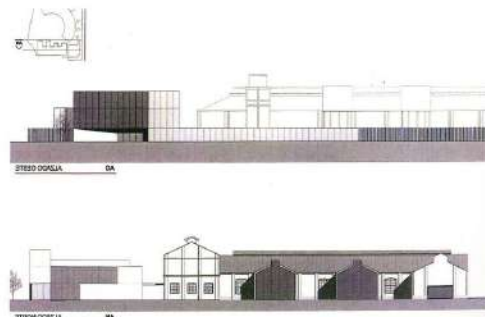


Visita de grup escolar a la rotonda del Museu.

produïxi un impuls qualitatiu. En aquest sentit, l'any 2010 també es recordarà per l'inici del Màster en Sistemes Ferroviaris i de Tracció Elèctrica del Campus de la Universitat Politècnica de Catalunya a Vilanova i la Geltrú, en el qual ha participat activament el museu i la fundació que la gestiona. Aquesta titulació obre a Catalunya un nou àmbit de col·laboració entre la Universitat i les entitats vinculades al ferrocarril i té com a finalitat la formació de professionals d'aquest sector.

Els museus del segle XXI són promotors de cultura, de diàleg i d'inclusió social. El Museu de Vilanova es caracteritza per la seva obertura a la ciutadania com a lloc de reflexió i intercanvi. En aquesta línia ha estat determinant la creació d'un col·lectiu de voluntaris que permeten un major arrelament de la institució en el teixit social de la ciutat.

La creació del col·lectiu de Socis i Col·laboradors del Museu (SIC), ha afavorit una major implicació de la societat civil en les activitats del Museu. L'1 de gener de 2009, el SIC es va emancipar i va néixer com a associació no lucrativa. A aquest col·lectiu es van incorporar els voluntaris dels diferents programes. Pel que fa a les persones que es vinculen mitjançant donacions o una quota anual al Museu s'integren en el grup d'Amics del Museu. Els convenis amb diferents empreses també han contribuït a la integració d'aquest equipament cultural en el teixit social i econòmic del territori.



Avantprojecte arquitectònic, any 2009.

Principals accions realitzades. 1990-2010

Les actuacions dutes a terme per la Fundació en aquest període han inclòs tots els àmbits i funcions pròpies d'un museu.

Creació, consolidació i gestió del Museu

La línia de gestió principal duta a terme ha estat la dotació d'un pressupost i d'una organització amb diferents àrees d'actuació (direcció; comunicació i educació; documentació i conservació; manteniment i administració). L'estructura del Museu ha passat d'una persona a sis persones, totes pertanyents a la Fundació. Alhora, dues empreses de serveis s'ocupen, per una part, de l'atenció al visitant i, per l'altra, de la neteja de les instal·lacions i del manteniment del material.

El disseny complet d'un atractiu producte cultural museístic, la realització de dos projectes museològics i dos avantprojectes arquitectònics, han estat accions cardinals per determinar l'evolució del Museu. La col·laboració mitjançant convenis (més de quaranta) amb diferents institucions i empreses també ha estat una constant d'aquests anys, aconseguint l'aportació de recursos, compromisos i ajuts.

L'estreta col·laboració amb Renfe, mitjançant Rodalies de Catalunya i els departaments de Manteniment de Material o Comunicació, i la cooperació amb les antigues àrees de Manteniment d'Infraestructura, ara integrades a l'Adif, han possibilitat que el Museu pogués oferir unes instal·lacions que s'han anat adaptant a les necessitats d'un establiment cultural.



Detall de l'Espai famílies, creat en el 2010 amb la col·laboració de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (ADIF).

Des del punt de vista institucional la incorporació al Sistema del Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya, que coordina i vertebrava 25 equipaments industrials, ha estat una aposta fonamental per fixar les estratègies del Museu en la línia de les últimes aportacions quant a la gestió de patrimoni industrial, així com per assolir una major professionalització i especialització.

Adequació a les instal·lacions i presentació museogràfica



Àrea infantil, Peque TREN.

A les instal·lacions del Museu s'han efectuat múltiples intervencions, en especial, a l'edifici construït en la dècada dels 70 on es va ubicar l'antic economat ferroviari. En aquest s'han creat diferents àrees de serveis (recepció, botiga especialitzada, àrea infantil i familiar, lavabos, oficines, biblioteca, sales de reunions, audiovisuals...), així com una part de l'exposició permanent del Museu amb àmbits específics dedicats al cinema –Cinema-TREN– o al món de les estacions.

La necessitat d'ajustar-se als requeriments d'un espai museològic, alhora que la voluntat de crear un espai acollidor, actiu, obert i dissenyat per rebre tota mena de públics ha encoratjat la realització d'aquestes actuacions. Entre aquestes destaca la

recuperació i rehabilitació de dues edificacions patrimonials i la seva obertura com a espais expositius: l'antiga nau del taller de subministraments com a Espai Segle XXI (any 2000) i el dipòsit d'aigua com a Espai Gumà (any 2006). La primera va ser possible pel finançament del Gestor d'Infraestructures Ferroviàries, organisme dependent del Ministeri de Foment que es transformaria el 2005 en l'actual Adif. La segona va comptar amb l'ajuda de les subvencions del Servei de Museus de la Generalitat de Catalunya.



Sala Espai Segle XXI, rehabilitada l'any 2000, actualment sala d'exposicions temporals.

Intervencions en instal·lacions i vehicles

- Il·luminació, climatització general i sistema d'alarma a l'edifici de serveis del Museu.
- Creació de la sala d'actes i projecció d'audiovisuals del Museu.
- Remodelació de la planta baixa: entrada i àrea integrada de venda d'entrades i botiga; creació d'una àrea infantil, PequeTREN; sala d'exposicions temporals que en el 2010 es reconveriria en un àmbit per a famílies; teatre virtual i zona d'exposició permanent.
- Remodelació de la planta superior: zona de serveis; sala de reunions; espai dedicat al cinema, CinemaTREN; biblioteca-hemeroteca pública; arxiu i oficines.
- A la zona exterior: enjardinament i pavimentació de dos camins que condueixen des de l'edifici de serveis fins a la Rotonda –on es troba la col·lecció de vehicles– i al dipòsit d'aigua en el qual es mostra una exposició sobre el paper del ferrocarril en la història contemporània de Vilanova i la Geltrú.
- Instal·lació de tres nous trams de via.
- Dotació de set passarel·les per a l'accés a diferents vehicles de la Rotonda (cotxe de tercera classe, cotxe saló, tres locomotores de vapor i dues cabines de màquina elèctrica i dièsel).
- Retolació de les façanes.
- Instal·lació de la xarxa general de comunicacions.
- Creació del Pla d'Emergències i evacuació.
- Rehabilitació de la nau de subministraments de l'antic taller i adequació com a àrea d'exposicions, Espai Segle XXI.
- Rehabilitació d'un dels dipòsits d'aigua i adequació com a àrea d'exposicions dedicada al ferrocarril a Vilanova i la Geltrú, Espai Gumà.
- Intervenció en una part de la teulada de la nau més antiga del Museu (Ajuntament de Vilanova i la Geltrú).
- Renovació d'instal·lacions sanitàries del Museu i adaptació a discapacitats.
- Creació d'una sala de reserva i un arxiu.
- Restauració interna i externa de la composició de Talgo II (realitzada per l'empresa Talgo).
- Climatització Talgo II.
- Instal·lació focus il·luminació exterior.
- Reparació coberta de la Rotonda.
- Suports de comunicació per als vehicles de la col·lecció.
- Adequació de l'interior del cotxe Chartrén com a aula educativa del Museu, TallerTREN.
- Condicionament d'un vagó de mercaderies com a espai de projeccions, realitzat en col·laboració amb l'Ajuntament de Granollers.
- Creació de Parc Infantil exterior Vall de Núria, en col·laboració amb Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC).
- Instal·lació de nou sistema de projecció digital a Sala d'Audiovisuals.
- Reestructuració àrees internes del Museu (Sala reserva, magatzems i taller manteniment).
- Adequació de la nau central de l'antic Taller per a la ubicació d'objectes de gran mida.



Dipòsit d'aigua rehabilitat en el 2006 com àrea d'exposició permanent Espai Gumà.

Gestió del patrimoni històric a Catalunya

El patrimoni històric cultural de l'àmbit ferroviari presenta peculiaritats que fan complexa la seva identificació, selecció i inventari, com és la diversitat d'elements que el componen: diferents tipologies, naturalesa, arrelament territorial, etc.

Al costat dels vehicles, s'inclouen edificis i conjunts (estacions, tallers o dipòsits), el patrimoni documental i bibliogràfic, així com altres elements immaterials. Tots ells es relacionen amb altres sectors industrials, ja que el ferrocarril ha estat durant dècades model de referència de les formes de transport, i el desenvolupament d'aquestes ha produït un important impacte sobre la vida de les empreses i la societat.

El Museu del Ferrocarril, s'ha anat refermant a Catalunya com l'entitat més reconeguda en matèria de patrimoni històric industrial ferroviari. La tasca realitzada en la preservació dels béns mobles i immobles de la xarxa ferroviària de via ampla, amb tota la seva complexitat, així com la desenvolupada al territori l'han col·locat en una posició destacada.

L'obertura del patrimoni a la ciutadania, la difusió del valor del llegat i el seu coneixement és una altra de les actuacions que en matèria de gestió patrimonial s'han desenvolupat des de Vilanova.

Des de 1990, el Museu ha incorporat a la seva col·lecció setze vehicles, diversos elements patrimonials i eines i estris propis de l'explotació ferroviària. Destaca per la seva singularitat el mural que l'escultor Josep Maria Subirachs va crear per a l'estació de Barcelona - Sants, cedit durant el període d'obres de l'esmentada estació.



Tren Talgo II, encapçalat per locomotora Virgen de Begoña.



Escultura de Subirachs, emplaçada originalment en l'estació de Barcelona - Sants.

Principals incorporacions d'elements patrimonials

Vehicles: composició completa de Talgo II, locomotora de vapor 020-0236 cedida pels laboratoris CIBA, locomotora elèctrica Alsthom 7652, locomotora dièsel 1801, vagó de mercaderies J2, dresina d'infraestructura, locomotora dièsel de Talgo III 353-005 o el cotxe restaurant WR 356. L'empresa Comsa va cedir i va rehabilitar material de manteniment de via que es troba situat a l'àrea d'infraestructures.

Altres elements patrimonials: taula d'enclavaments i pont de senyals de l'Estació de França, mobiliari del Consell d'Administració d'MZA, taquilla de l'estació de Nord de Barcelona i de l'estació de Magòria (via estreta) i La Granada (que és l'actual recepció del Museu), diferents maquetes de trens (una d'elles en moviment), senyals, gorres, estris, mobiliari dels gabinets sanitaris de Barcelona i Tarragona, i mural de Josep Maria Subirachs, entre d'altres.

També en aquests anys s'ha cedit material a diferents associacions o organismes. En la majoria dels casos els vehicles es trobaven fora de les instal·lacions del Museu pendents de la seva recuperació. La finalitat d'aquestes cessions ha estat garantir la seva rehabilitació i operativitat.

En aquests anys ha crescut la conscienciació social en relació amb aquest tipus de llegat tècnic i s'han consolidat a Catalunya importants projectes de recuperació del patrimoni industrial ferroviari que permeten la col·laboració dels diferents organismes i de col·lectius sorgits del món de l'associacionisme. Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) ha realitzat una destacable tasca en el ferrocarril de via estreta i amb el Museu

20 anys de Museu del Ferrocarril

s'han establert uns profunds vincles de col·laboració. Així mateix l'Associació per a la Reconstrucció de Material Històric (ARMH) a Lleida ha assolit un gran nivell de professionalització en la restauració i posada en funcionament de vehicles històrics; mentre la Fundació per a la Preservació del Patrimoni Industrial, a Móra la Nova, també ha desenvolupat una important tasca en la recuperació de les instal·lacions de l'estació de Móra i de custòdia patrimonial.

Vehicles cedits

- Associació per a la Reconstrucció de Material Històric (ARMH), a Lleida: vagó calderí 43975, cotxes B7 6217 i 6236, cotxe CHV 1656; locomotores de vapor 282 F 0421 (Garrafeta) i 462 F 0401 (Garraff), locomotora elèctrica 1003; locomotores dièsel 10817 i 10820.
- Ajuntament de Ripoll: locomotores elèctriques 1002 i 1006.
- Associació d'Amics del Ferrocarril de Badalona (Agrupación 5ª Zona): locomotora elèctrica 7652, tres cotxes sèrie 6000, locomotora dièsel 10838, unitat elèctrica UT 832, vagó J 3000676 i el furgó postal DGCT 3076.
- Fundació per a la Preservació del Patrimoni Industrial, a Móra la Nova: locomotora dièsel 10836, unitat elèctrica UT 444-002.
- Asociación de Amigos del Ferrocarril de Burgos: tractor dièsel 304-056.
- Ajuntament de Calius: cotxe restaurant WLR 3568.
- Ajuntament de Tarragona: locomotora de vapor Tarraco.
- INECO: cotxe ZZ 324.



Locomotora Garrafeta en circulació.



Interior de vagó J2, reconverint l'any 2004 en sala de projeccions.

Des de 1993 s'han realitzat diferents restauracions externes de vehicles i d'elements patrimonials amb ajuda dels professionals del manteniment de Ranfo dels tallers de Vilanova i Can Tunis. La limitació de recursos econòmics s'ha intentat compensar amb la col·laboració d'empreses i persones interessades. La tasca realitzada ha requerit la col·laboració d'equips multidisciplinaris compromesos amb el projecte del Museu. Més de cinquanta elements han estat restaurats en aquest temps, des de bancs d'estació, un bogi de fusta Harlan, rellotges, senyals i maquinària de via, la placa giratòria de la Rotonda, l'alguada de l'estació de Vilanova, etc.

Des del 2006 una gran part d'aquestes restauracions ha estat possible per la tasca realitzada al Museu per l'Associació de Socis i Col·laboradors (SIC). El SIC es nodreix principalment de persones que, majoritàriament, han estat vinculades al món laboral del ferrocarril i que aporten la seva experiència i coneixement.



Procés de restauració del cotxe Hérion, any 2009.



Inauguració de la restauració de l'alguada de l'estació de Vilanova.

Restauracions en vehicles

- Restauració de locomotora elèctrica 1003.
- Rehabilitació de locomotora vapor Mikado.
- Restauració de composició del Tren del Centenari.
- Restauració externa locomotora de vapor Martorell.
- Restauració interior i il·luminació cotxe ZZ320.
- Reparació i pintura màquina i cotxes Talgo II.
- Reparació de xapa i pintura exterior tres cotxes sèrie 6000.
- Restauració externa Automotor 9165.
- Rehabilitació dresina Via i Obres.
- Rehabilitació locomotora Garratt 462 F-0401.
- Restauració cabina locomotora vapor, Mikado 141 F-2348.
- Reparació i rehabilitació de locomotora elèctrica Alsthom 276-052 (Renfe 7652).
- Restauració locomotora elèctrica Cocomil 7206 i col·locació de reproduccions de plaques originals.
- Intervenció general en la locomotora Mataró.
- Rehabilitació exterior de màquina Talgo 350-003 Virgen de Begoña.
- Restauració i custòdia de vehicle de via Zornilla.
- Restauració i col·locació de bieles locomotors Martorell i Mikado (SIC).
- Restauració cabina locomotora de vapor Maillet (SIC).
- Recuperació cabina de màquina elèctrica i dièsel per ser visitables (SIC).
- Restauració Cotxe saló ZZ 324.
- Restauració i adequació per a la seva visita de cabina Talgo III Virgen Bien Aparecida, i de la locomotora elèctrica 7206 Cocomil.
- Restauració xapa, pintura i interior de composició Talgo II.
- Restauració de xapa i pintura de dresina de Via i Obres.

20 anys
de Museu del Ferrocarril

Circulació de trens històrics

En aquests vint anys s'han posat en circulació els trens històrics operatius del Museu (Tren del Centenari i locomotora elèctrica 7652, furgó postal i cotxes 6.000) en més de trenta ocasions. Des de 1998, l'Associació d'Amics del Ferrocarril de Badalona ha estat l'encarregada del manteniment i de la posada en circulació d'aquesta última composició que es troba al taller de Renfe Intègria a Barcelona Can Tunis.

Els trens esmentats s'han llogat amb motiu de celebracions commemoratives dels aniversaris de les diferents línies, viatges de les associacions d'amics del ferrocarril, trens Chartren contractats per agències de viatges o empreses, i lloguers per a rodatges de pel·lícules, documentals, o esports comercials.



Locomotora 7652, cotxe correus i cotxes 6.000, l'any 2003. Foto Carlos López.

La Llei del Sector Ferroviari de 2004, que ha canviat la normativa de funcionament dels vehicles, i les obres en les vies d'entrada a Barcelona, al costat de l'al·locament dels ramals del taller de Can Tunis, han impedit des del 2007 que es continuï realitzant viatges amb sortida des de les estacions del cinturó metropolità de Barcelona. L'any 2010 el Ministeri de Foment ha creat una normativa específica per a la circulació de trens històrics que regula la seva posada en funcionament.

Documentació, investigació i biblioteca

L'any 1999 es crea l'àrea de Documentació del Museu. La primera actuació suposa l'obertura, l'any següent, de la primera biblioteca-hemeroteca pública dedicada al ferrocarril que hi ha a Catalunya. En els seus inicis es va disposar de més de 1000 volums i al voltant de 50 títols de publicacions periòdiques i es van atendre les primeres demandes d'informació del Museu, les consultes de diferents direccions de Renfe i d'empreses vinculades al ferrocarril, així com d'estudiosos i investigadors. Superada la fase inicial la utilització de la biblioteca va propiciar una necessària ampliació tant de les seves activitats i usos com, especialment, del volum dels seus fons documentals. També es va crear l'arxiu fotogràfic.

L'any 2001 Manteniment d'Infraestructura de Renfe va fer donació de l'antiga biblioteca de la direcció de la Companyia MZA (Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante). Al costat de més de 100 caixes de llibres i altres documents gràfics i objectes, es va rebre el mobiliari original de principis del segle XX, de gran bellesa i valor patrimonial que fins a aquell moment havia pertangut a l'esmentada gerència. La recepció d'aquest mobiliari va suposar, a més, l'ampliació de l'espai anterior en uns 20 m², i es va crear una petita àrea annexa que posteriorment passaria a ser l'hemeroteca. El 2010, el nombre d'exemplars ja s'aproxima als 2000 i se superen els 50 títols de revistes i els 150 vídeos, a més de material en diferents suports.

El període de consolidació es fixa en els anys 2002-2003 amb el procés de catalogació informatitzada. A partir de llavors han continuat augmentant el nombre de publicacions, però de forma més selectiva, intentant obrir noves parcel·les documentals i millorant les que disposaven de menys informació. És ressenyable l'increment i millora de l'oferta en suports diferents del bibliogràfic, especialment l'hemerogràfic i el videogràfic.

Procedència dels fons

- Un 40% procedeix de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, del Museo del Ferrocarril de Madrid-Delicias i, especialment, dels fons de la Dirección de Documentación situats al Palau de Fernán Núñez o a l'estació de Delicias.
- Un 35%, amb tendència a l'augment, procedeix de compres directes.
- Un 20%, són donacions de diferents organismes de Renfe i ADIF, en especial dels seus gabinets de comunicació.
- Un 5% procedeix de donacions particulars. Entre aquestes, es pot destacar, la cessió l'any 2009 de part de la biblioteca de la Sra. Mercè Sala, Presidenta de Renfe durant el període de 1991 a 1996. El fons consta de més de 150 exemplars i s'ha ubicat a un espai específic de la biblioteca.

L'augment del volum de registres ha obligat a definir els criteris d'organització per fer-los compatibles amb l'espai disponible i les demandes del Museu.

El febrer de 2004 es firma un conveni de col·laboració amb el Departament de Comunicació Audiovisual i Publicitat de la Universitat Autònoma de Barcelona per a l'inventari, classificació i digitalització del fons fotogràfic del Servicio Eléctrico de Renfe, format per unes 6500 imatges, que es rebria a l'any següent en suport informàtic.

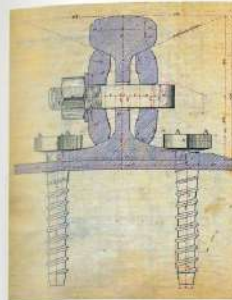
L'espai destinat a hemeroteca es revisa i depura, i es completen algunes col·leccions amb els fons sense catalogar que romanien en la sala de reserva. A aquest material pertany un volum important de publicacions sobre enginyeria editades des de finals del dinou que es troba avui pendent de catalogació, cessió o intercanvi.



El Tren del Centenari a l'estació de Vianova, octubre de 2006, amb motiu de la celebració del 125 aniversari de l'arribada del ferrocarril a la ciutat.



Sala de lectura, amb el mobiliari original de la biblioteca de MZA.



Sistema de via de la companyia dels Ferrocarrils Directes, any 1883.

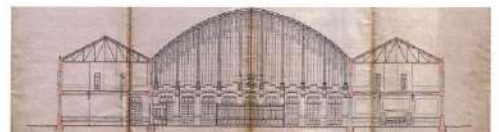
El fons cartogràfic està format principalment per perfils de línies, mapes de la xarxa de diferents èpoques i companyies i un grup de plànols pendents de catalogació d'estacions de Barcelona ciutat i província que van ser donats el 2005 per la Direcció de Patrimoni de Renfe amb motiu de les obres de remodelació de l'estació de Barcelona-Sants. Una altra part molt interessant la formen els projectes de construcció de línies, dels quals es disposen aproximadament 30, vinculats a la figura d'Eduard Maristany, pertanyents tots ells a l'antiga biblioteca de MZA.

Des del punt de vista tècnic l'aspecte més destacable d'aquest període va ser la substitució de l'aplicació informàtica GLAS, pel nou sistema integrat de gestió bibliotecària Biblio3000, que s'adapta als estàndards internacionals de catalogació en format MARC i que ofereix una solució total per a l'entorn bibliotecari, essent capaç d'atendre les necessitats de la biblioteca mateix: adquisicions, catalogació, circulació, gestió pressupostària, etc., així com les dels usuaris. El projecte de substitució es du a terme aprofitant que la direcció de la Fundación adquireix la nova aplicació per a la biblioteca de la seva seu al Palau de Fernán Núñez. La migració de les dades de l'antic catàleg es du a terme a finals de l'any 2007.

Espais i equipaments de documentació

La distribució espacial de sales i fons queda definitivament com segueix:

- Sala de lectura, situada en la planta superior del Museu, amb més de 30 m², on es disposen els diferents armaris i el gruix del material bibliogràfic, ordenat segons la classificació establerta. Disposa d'una única taula de lectura de grans dimensions, amb capacitat aproximada per a 15 persones. L'accés al material és lliure. Existeix a més un reproductor de vídeo per a formats VHS i DVD connectat a una pantalla de TV per poder visualitzar la documentació audiovisual. A l'entrada de la sala es disposen les novetats bibliogràfiques, monografies i principals publicacions periòdiques. Existeix un terminal informàtic per a l'accés a l'OPAC, que està pendent de la seva publicació en web.
- Hemeroteca, a la qual s'accedeix des de la sala de lectura. Amb uns 10 m² i accés restringit sota supervisió, allotja les publicacions seriades, el monogràfic d'especial significat i, d'alguns temps ençà, aquell que per saturació d'alguns armaris de la sala de lectura no pot ser disposat en aquella.
- La zona de reprografia és comuna per a totes les oficines administratives i està situada en un espai annex.



Plànol de l'estació de la companyia NORTE a Barcelona.

Els fons bibliogràfics i cartogràfics

El catàleg de la biblioteca disposa, a mitjans de 2010, de 4409 registres, 3165 dels quals són monografies, distribuïdes físicament en 7 apartats genèrics numerats amb xifres aràbigues i 30 subapartats designats amb lletres que permeten la seva localització.

Disposa de 170 publicacions seriades, de les quals més de 60 es reben regularment per subscripció o compra. De la resta, una cinquantena són revistes històriques de publicació tancada, moltes de les quals són exemplars aïllats.

Dels 406 vídeos, 268 estan en format VHS (en procés de conversió a format digital), la resta en disc compacte. Destaquen els reportatges del NODO, referits principalment a inauguracions de línies o vehicles, i els recopilats pel Gabinet de Comunicació de Renfe, així com aquells altres institucionals d'Adif o Talgo.

Al catàleg trobem més 169 registres cartogràfics, a més de buidats d'articles, alguns enregistraments sonors i més de 2000 expedients personals de treballadors ferroviaris.

A més d'aquests fons, el Museu disposa d'un volum indeterminat de material addicional, el contingut del qual transcendeix els objectius de la biblioteca, per la qual cosa és susceptible de donació a entitats interessades, especialment biblioteques d'escoles o facultats científiques. Una altra part, al voltant de 200 exemplars, són duplicats de llibres ferroviaris pendents de ser donats a associacions d'amics del ferrocarril interessades o altres col·lectius.

Els fons fotogràfics

Una de les línies en les quals es treballa actualment és l'inventari, classificació, catalogació i ubicació definitiva del material fotogràfic que es troba dipositat al Museu.

Entre els anys 40 i 60 del segle XX, Renfe decideix electrificar la pràctica totalitat de les línies ferroviàries principals. Per documentar l'esmentat procés i inventariar les instal·lacions que té assignades, el Servicio Eléctrico de l'esmentada empresa decideix realitzar una sèrie de fotografies que incloguin la totalitat del territori nacional i mostrin l'abans i el després d'instal·lacions i estacions. Per a això encarrega la tasca a un petit grup de fotògrafs, entre els quals destaquen F. Ribera, F. Gràcia, P. O'Callaghan, J. Payá, J. Lamaña, Vallé, J. Bruguera, F. Pérez, Pagés, J. Renterías, Carlos García, Enrique Castillo, I. Fernández i Luis Paz.

La part del fons de la qual disposa el Museu correspon a la relacionada amb estacions i instal·lacions del territori català i algunes zones annexes del País Valencià i Aragó.

En total es tracta de 5752 positius en blanc i negre, gairebé tots ells de mida 13 x 18 i 10 x 13 cm, enganxats a un cartró al qual es disposen les principals informacions: nombre de cloix i registre, títol, ubicació, autor, any de realització, etc.

A més dels positius en paper, es disposa també dels negatius de gelatina de bromur de plata en placa de vidre, de format mitjà, de gran qualitat, majoritàriament en bones condicions. Tot aquest conjunt es trobava dipositat al Museu des del seu trasllat des de l'estació de França per a la seva conservació i posada en valor.



Personal en les instal·lacions de La Maquinista Terrestre i Marítima de Barcelona, any 1913.
Acnu fotogràfic, Col·lecció Carmen Riego.

L'any 2004, aprofitant una dotació econòmica, es decideix posar-lo tot a les mans d'un equip especialitzat per al seu diagnòstic i recerca de solució de conservació. Per a això es firma el febrer d'aquell any un conveni amb el Departament de Comunicació Audiovisual i Publicitat de la Universitat Autònoma de Barcelona per al desenvolupament, l'elaboració i posada en marxa d'un programa d'Ordenació, Catalogació i Gestió dels Fons Històrics Fotogràfics del Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú. Es decideix doncs el trasllat de tot el fons a les seves instal·lacions del campus de Bellaterra i comença la seva anàlisi.

Després que s'hagueren analitzat i ordenat, es decideix digitalitzar la totalitat dels positius en dues resolucions, 72 i 400 ppp, format TIFF en ambdós casos, la primera per poder ser consultada de forma àgil i la segona per poder realitzar còpies de qualitat.



Aspecte de les vies generals a la sortida de l'estació de Badalona, abans de l'electrificació. Arxiu fotogràfic, Fons Servei Elèctric, any 1947.

A finals de 2005, l'arxíu digitalitzat en la seva totalitat torna al Museu en 13 DVD i en les dues resolucions, moment a partir del qual es fa públic al terminal de la sala de lectura de la biblioteca i s'atenen les sol·licituds de reproducció.

L'any 2010 al Museu s'inicia la neteja, condicionament i col·locació dels fons fotogràfics en caixes especialment dissenyades per a la conservació de la col·lecció i es procedeix a la seva catalogació en una base de dades d'Access creada a aquest efecte.

Disseny de l'oferta educativa i activitats

En aquests vint anys el Museu ha treballat per a la consolidació d'una suggeridora oferta educativa dirigida a públics molt diversos que ha aconseguit col·locar el Museu com un espai dinàmic de cultura i lleure. La gènesi d'aquesta orientació al visitant va ser la creació de la proposta formativa per a centres escolars que s'aniria desenvolupant en aquests anys.

Els museus tècnics-industrials, com els del ferrocarril, ofereixen un component didàctic intrínsec; el tren resulta atractiu per a totes les edats i el disseny d'unes activitats facilita encara més el trobament. Aquesta faceta es potencia més en les activitats dirigides a centres escolars. L'observació dels objectes que s'exposen condueixen a la comprensió, i entendre un element tècnic significa conèixer el seu funcionament, el sistema productiu sobre el qual actua i les seves repercussions socials, econòmiques i ambientals. Això és el que pretén el Museu submergint els visitants de forma acollidora en l'univers del tren.

Imatge del catàleg escolar creat l'any 2010.



Visita d'un grup d'alumnes.

20 anys de Museu del Ferrocarril

L'any 1995 es va iniciar l'oferta educativa del Museu amb l'elaboració dels primers materials educatius. El 1999 es creà l'Àrea de Comunicació i Educació, que ha permès el desenvolupament d'un ampli programa d'activitats i la seva difusió. Des de llavors no s'ha deixat d'aprofundir en els continguts que s'ofereixen als alumnes a través dels diferents vehicles, instal·lacions i elements patrimonials del Museu.

El programa dirigit a les escoles ha anat creixent de manera que avui s'adequa tant als diferents nivells educatius com als diversos compendis curriculars.

L'objectiu final és transmetre el valor social, tècnic, econòmic i de sostenibilitat del ferrocarril i projectar la imatge d'un sistema de transport eficaç, segur i modern, recolzat en els seus valors històrics i en un llegat patrimonial únic. Aquesta és la raó per la qual en diverses ocasions s'ha recorregut a empreses com Renfe o FGC, que han col·laborat en l'elaboració de materials, catàlegs o vídeos.

També des del món de la cultura s'ha disposat d'ajuda per al desenvolupament de les diferents actuacions, tant mitjançant el Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya com l'Institut Municipal d'Educació de Barcelona.



Sala audiovisual, en una jornada tècnica.

L'any 2000 s'inicien els tallers educatius que es duen a terme en l'espai assignat a la primera biblioteca. La incorporació en el 2002 d'un cotxe-aula amplia l'oferta educativa orientada als cicles de primària amb la implantació del TallerTREN, passant a dir-se Didàctica Activa. Cada any s'han incorporat nous continguts i s'ha millorat una oferta que es troba ja molt consolidada. Per a molts centres de Catalunya acudir al Museu del Ferrocarril és una cita anual obligada. Un bon nombre de persones que avui es troben a la Universitat o ja n'han sortit, van obtenir els seus primers coneixements sobre el tren a través del recorregut guiat o les activitats que van fer al Museu durant la seva època escolar.

El Museu va establir l'any 2009 acords de col·laboració amb l'Escola d'Enginyeria Superior de la Universitat Politècnica de Catalunya i amb el Taller de Renfe-Intègria per mostrar l'evolució tecnològica del ferrocarril, alhora que s'ampliava i millorava l'oferta per als nivells d'ensenyament obligatori (ESO i Cicles Formatius) i ensenyament postobligatori (Babillerat).

L'Àrea de Didàctica del Museu en la seva línia d'atenció a un ampli segment de públics s'ha anat ampliant i diversificant. En aquest sentit, atén els professionals de les empreses de transport i els tècnics de l'àmbit museístic i patrimonial, així com especialistes i estudiosos en el camp de l'enginyeria ferroviària i els aficionats al món del tren.

En els últims anys, el segment de públic familiar és el que ha guanyat un major protagonisme al Museu. Es consideren famílies els petits grups heterogenis de persones de diferents edats que acudeixen junts al Museu per gaudir d'una proposta cultural de lleure. Per a ells s'ha dissenyat un ampli programa d'activitats.

Així mateix, el Museu disposa de dues àrees específiques per a nens: l'espai PequeTREN i el parc Infantil Vall de Núria, on els nens menors de vuit anys acompanyats d'adults poden gaudir del tren.

El 2010 s'ha creat en la planta baixa de l'edifici de serveis l'Espai Famílies. També s'ofereixen diferents visites autoguiades, a través de les quals tots els components del grup poden interactuar entre ells i amb diferents elements del Museu.



Parc Vall de Núria.



Imatge d'una de les activitats creades per a famílies.



Espai famílies.

Activitats de cap de setmana gratuïtes:

Els dissabtes:

- Visites comentades, tots els dissabtes a la tarda.

Els diumenges, el programa Diumenges de Tren al Museu:

- Primers diumenges de mes: vapor en viu, amb l'encesa de la locomotora Matard.
- Segons diumenges de mes: VideoTREN (vídeos i curtmetratges relacionats amb el ferrocarril, dins d'un vagó de mercaderies tipus J).
- Tercers diumenges de mes: NarratREN, relats de ferrocarril.
- Últims diumenges de mes: ConteTREN (la col·lecció de vehicles i instal·lacions del Museu explicada en forma de conte per un personatge molt especial).

Entre les propostes més generalistes i amb periodicitat anual, el Museu ofereix activitats entorn de dates reconegudes com el Dia Internacional dels Museus (18 maig), o la Setmana de la Ciència del mes de novembre, però també altres de creació pròpia com la Setmana del Tren, conjunt d'activitats creat l'any 2005 en col·laboració amb la Federació Catalana d'Amics del Ferrocarril en commemoració de la data en la qual va funcionar el primer tren peninsular (28 d'octubre) o els Premis Camins de Ferro a Vilanova, certamen que es celebra anualment en finalitzar l'any i va ser creat l'any 2000 per mostrar públicament l'agraïment a les persones i institucions que col·laboren amb el Museu.

Més específicament dirigides a públics professionals són les Converses d'Estació, que han evolucionat de ser taules rodones generalistes a convertir-se en trobades per a professionals dels museus, així com les conferències de temàtica especialitzada en el ferrocarril o el "Cicle poètic Viatges i Hospitalitat".



Lliurament de premis Camins de Ferro a Vilanova, l'any 2009.

Exposicions

Des de 1993 fins al 2009 s'han portat a terme al Museu 62 exposicions temporals, de les quals 12 han estat de producció pròpia. Des de l'any 1998 es planifica una programació anual que permet la renovació dels continguts del Museu i oferir diferents mirades i interpretacions sobre el ferrocarril.

Les exposicions han cobert la major part dels àmbits del món del ferrocarril: tecnologia, urbanisme, economia, societat, turisme o cultura en els seus diferents vessants: fotografia, dibuixos, pintura, escultura o còmics. Destaca entre les exposicions la produïda l'any 2009 "40 anys de canviadors d'ample de via a Espanya", en col·laboració amb la Direcció de Programes de la Fundación.



Inauguració de l'exposició: 40 anys de canviadors automàtics d'ample de via a Espanya, any 2009.

Difusió del valor del ferrocarril

El Museu és un vehicle de comunicació de l'extens univers del ferrocarril des d'una posició de rigor, coneixement, diàleg, detall, atenció i acolliment; per aquest motiu la seva tasca de difusió és essencial. Les activitats del Museu del Ferrocarril de Vilanova s'han orientat des dels seus inicis cap a la comunicació, comprensió i promoció del món del tren des del passat fins al futur.

S'han efectuat diverses campanyes de difusió, entre les quals destaquen les realitzades amb Rodalies Renfe, avui Rodalies de Catalunya, el Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya i TMB.

La pàgina web, creada el 2008, permet fer una visita paral·lela del Museu i conèixer una part dels seus fons o de les activitats realitzades. La vocació de la web és interactuar amb les persones interessades en el ferrocarril o en el Museu i generar curiositat en el públic general per a una posterior visita.



Visita de grup a les locomotores de la rotunda.

Principals accions de comunicació

Elaboració de material de difusió del Museu:

- Fulls volants promocionals.
- Fulllet guia en quatre idiomes.
- Posters per a estacions de Rodalies.
- Creació de la imatge del Museu. Sènyalització gràfica del material i del recinte.
- Producció espot publicitari del Museu per a televisions locals.
- Participació a la Campanya "Garraf, l'esperit del romanticisme".
- Promoció Bitllet Combinat de Renfe.
- Creació "paquets comercials" de Museu per a la comercialització en agències de viatges i operadors turístics.
- Fulllet informatiu Espai Segle XXI.
- Dític d'estiu en col·laboració amb Rodalies i Magic Tren de Bon.
- Creació de nova Web.
- Creació de nova imatge corporativa del Museu en la línia del Sistema mNACTEC.
- Campanya estiu amb Fira Park i vaixell turístic Passi-ho bé.
- Edició fulllet conjunt dels principals museus de Vilanova.
- Inclusió Bitllet combinat + Museu en programa educatiu de l'Ajuntament de Barcelona.
- Producció espot publicitari per a Canal Blau per a la seva emissió a les estacions de Metro de Barcelona.
- Creació del projecte audiovisual Puja al Tren de la Història. Premi Laus, 2003.
- Muntatge especial del Museu del documental del Canal Història, Camins de Ferro.
- Col·laboració amb el documental de RTVE "Les Vies del Progrés", dedicat als orígens del ferrocarril a Vilanova. Premi Bonaplata, 2007 i Camins de Ferro a Vilanova.

Publicacions:

Publicacions per a públic escolar

- Guia Infantil i nou fulllet didàctic. Amb la col·laboració de Rodalies Renfe.
- Quadern de Didàctica i Difusió del Museu. Publicat pel mNACTEC.
- Creació de la col·lecció de Contes del Tren i publicació del primer conte "Victor i els Trens del Museu".
- Publicació del segon conte de la col·lecció del Museu "L'ou que es mou".

Altres publicacions

- Edició d'una primera Guia del Museu en tres idiomes, 1997.
- Incorporació del Museu de Vilanova al Butlletí de la FFE, 1998.
- Elaboració del catàleg del Museu en català, 2000.
- Edició en castellà catàleg del Museu, 2005.
- Publicació catàleg del Museu en anglès, 2007.
- Col·laboració amb la publicació Memòries entre Fum i carbó. Editat per l'ajuntament de Vilanova i la Geltrú, 2008.
- Publicació Memòria-catàleg del Museu, 2010.

Malgrat no poder ser considerades com a publicacions pròpies s'ha col·laborat estretament en l'edició de monografies i revistes publicades per la Fundació i per diverses associacions i investigadors del ferrocarril.

El futur del Museu del Ferrocarril de Catalunya

El Museu de Vilanova continuarà treballant per atendre les demandes d'un públic compromès i exigent. El creixement sostingut en l'afluència de visitants i la consolidació patrimonial d'aquest equipament legitimen la seva evolució en centre de referència i dinamitzador de les iniciatives culturals vinculades del tren a Catalunya amb la missió d'identificar, seleccionar i preservar l'actual i futur patrimoni material i immaterial, així com de vetllar per la seva expansió i projecció per al foment del transport per ferrocarril. El Museu aspira a ser font de comprensió del passat, configurador de present, planificador de futur i dinamitzador social de la vocació ferroviària de la ciutat.

La consecució del conjunt d'objectius passa per l'assoliment de les següents fites:

- Garantir la col·laboració de les diferents institucions públiques en la promoció i desenvolupament del Museu.
- Elaborar un projecte executiu que prevegi la remodelació arquitectònica completa de l'espai.
- Establir fases i fonts de finançament per a la rehabilitació del conjunt que garanteixi la seva difusió, continuïtat i projecció.
- Transcendir les instal·lacions del Museu a través de la difusió, protecció i posada en valor del patrimoni cultural històric ferroviari de Catalunya, alhora que es museïtzin béns mobles i immobles dispersos pel territori.
- Impulsar el Museu com a espai viu de trobada, d'inclusió social, promotor de ciència, cultura i diàleg.

20 anys de Museu del Ferrocarril

El Museu del Ferrocarril ha aconseguit situar-se en una posició destacada en el panorama museístic i Vilanova i la Geltrú en la capital del ferrocarril a Catalunya. En aquests anys, ha contribuït de forma decisiva a comunicar els valors que caracteritzen al ferrocarril entre els nens, joves i adults i a transmetre el paper transformador del tren. En fomentar un acostament al món del tren, el Museu ha volgut assegurar que les futures generacions valorin el transport per ferrocarril com a irremplaçable motor de progrés. Així mateix, el patrimoni històric cultural ferroviari ha guanyat visibilitat, la qual cosa facilita el compromís social, institucional i garanteix que aquest llegat pugui transmetre's a la futura ciutadania.

Vilanova i la Geltrú, s'ha anat refermant com a ciutat de referència del ferrocarril a través de les seves instal·lacions i serveis de manteniment integral de Renfe Integra, de la monumental estació d'Adif -en procés de rehabilitació completa-, de les persones que han treballat en elles i de les més de 18.000 que cada dia utilitzen els serveis de Rodalies de Catalunya, de la tasca de la Escola Politécnica i de la realitzada pel Museu. En aquesta consolidació es vol avançar dins de l'escenari dels projectes de futur i les inversions ferroviàries previstes pels propers anys. En aquest marc, el Museu del Ferrocarril aspira a convertir-se en el centre integral de cultura i comunicació del ampli univers del tren, a l'hora que la ciutat viatja envers la definitiva capitalitat del ferrocarril a Catalunya.

MUSEU DEL FERROCARRIL VILANOVA I LA GELTRÚ

Arquitecte Director: Josep Ramon Pastor



Avantprojecte arquitectònic, any 2009.



Detall del traçat de la línia en el tram entre Sitges i Vilanova. Fotografia: Nicolás Albendú.

Vilanova i la Geltrú i el Museu del Ferrocarril de Catalunya, arrelament

Per què el Museu del Ferrocarril de Catalunya es troba a Vilanova i la Geltrú?

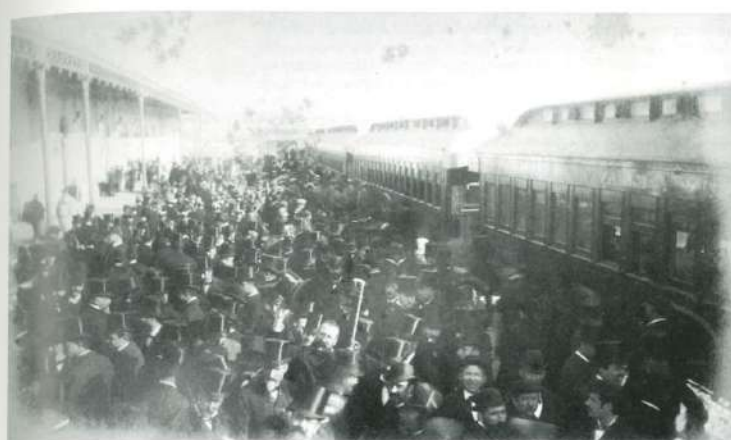
Quines característiques tenia la ciutat de Vilanova i la Geltrú perquè fos l'espai triat per concentrar bona part de l'herència ferroviària del país? La resposta rau en la història de l'epopeia protagonitzada per figures emprenedores del segle XIX que determinarien el futur econòmic i social del país. La industrialització és un dels processos històrics que amb més força ha definit la Catalunya contemporània, industrialització que va ser possible gràcies a la capacitat impulsora de la societat civil: tant de la dinàmica burgesa, com dels empleats, homes i dones, que hi van donar suport i van col·laborar perquè aquell desig de progrés fora realitat.

Els somiadors del ferrocarril

L'arribada del tren a Vilanova i la Geltrú el 1881 va ser una revolució que va transformar usos, activitats, valors i una estructura urbana secular. La situació d'aquesta població, aïllada de Barcelona per la barrera orogràfica que suposa el massís del Garraf, reduïa i dificultava les relacions amb l'exterior. La implantació de la infraestructura ferroviària que uniria Vilanova amb la metròpoli va accelerar el notable desenvolupament industrial de la població, va crear les condicions per a l'establiment d'un dels centres ferroviaris més importants de Catalunya i va afavorir la implantació de noves activitats, com va ser el cas de la fàbrica Pirell.

El transport per tren va significar una transformació sense precedents, i aconseguir-ho va ser la gesta d'una burgesia local visionària i perseverant. Des de 1854, i fins a dotze ocasions, s'havia tractat d'aconseguir permís per construir unes infraestructures ferroviàries que, paral·leles a la costa, arribessin a Barcelona. Després de tants intents, la figura determinant per aconseguir aquell somni va ser Francesc Gumà i Ferran, personalitat destacada del XIX que va posar coratge, recursos, tenacitat i força al servei del progrés. Aquestes característiques van ser les que van determinar la cultura industrial del país i van possibilitar la introducció de les grans transformacions.

A mitjan segle XIX, la qüestió ferroviària era un dels problemes més greus de Vilanova i la Geltrú. La connexió de Barcelona cap al sud i el centre a través de la prolongació de la línia ferroviària interior de Martorell-Vilafranca, suposava la incomunicació de la zona del sud litoral. Aquesta era la raó per la qual les autoritats estatals no veien la necessitat de començar un nou projecte en un traçat tan pròxim.



Arribada del primer tren a l'estació de Vilanova i la Geltrú, el 28 d'octubre de 1881.



Estació de Vilanova i la Geltrú. Cols Xauradó, any 1883. En l'Album Artístic de la Renaixença.

Les nul·les condicions de transport de Vilanova ocasionaven un amenaçador encariment dels costos dels productes que s'elaboraven a les fàbriques de la capital del Garraf. Els camins veïnals eren intranstabils, només hi havia un servei de carros i diligències que, des de 1865, viatjaven diàriament a Vilafraça (es recorrien els 17 km que les separen en unes 8 o 9 hores) i les condicions del viatge eren pessimes i perilloses. Els habitants de Vilanova no arribaven més enllà de Cubelles o Sitges (es va construir una carretera entre aquestes dues ciutats en 1844). De fet, fins que els camins de ferro no van solcar la terra, la majoria de la població europea, en tota la seva vida, només es movia en un radi d'uns 12 km. Aquesta situació va ocasionar la recerca de solucions per part d'empresaris i comerciants.

Un gran emprendedor: Francesc Gumà i Ferran

Una figura essencial per a la construcció de la Vilanova i la Geltrú actual va ser Francesc Gumà i Ferran, un home que va consagrar part de la seva vida a modernitzar la seva ciutat d'origen. Fill d'un industrial, es va dedicar al comerç a Cuba i, quan en va tornar, va consagrar capital i energies al desenvolupament de Vilanova. A ultramar va conèixer els efectes transformadors que el tren introduïa per on passava i va animar persones de diferents àmbits a embarcar-se en la complexa aventura de la construcció d'un nou traçat ferroviari.

El 1877 va aconseguir l'anhelada concessió de la llicència de construcció de la línia, això sí, sense cap ajuda estatal, característica de la xarxa a Catalunya i sense precedents a l'Europa continental. Els diners per a la seva implantació es van poder aconseguir per l'impuls de Gumà que, juntament amb un grup d'homes de negocis, va buscar recursos en el seu patrimoni, en la subscripció pública i, fins i tot, va arribar a anar a Cuba a buscar finançament. Va aconseguir el suport de figures destacades de la vida política i cultural de l'època com ara Víctor Balaguer, que li permetrien fundar el 1878 la Societat del Ferrocarril de Valls i Vilanova a Barcelona.

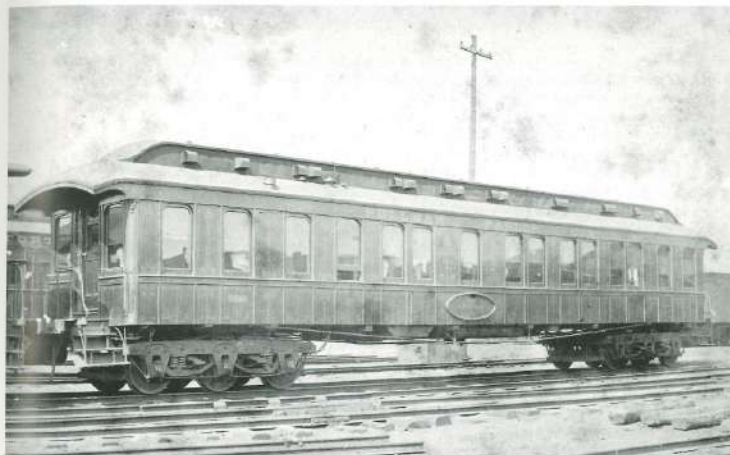
Aquesta Societat es planteja en una conjuntura expansiva de la Borsa de Barcelona, coneguda com La Fèbre de l'Or. L'optimisme general i l'interès pel tren van propiciar la formalització d'un gran nombre de contractes i la possibilitat d'adquirir més terrenys del que altres companyies destinaven per a les instal·lacions, alguns cedits gratuïtament pels propietaris i altres donats a canvi d'accions de la societat concessionària. El resultat va ser una destacable quantitat de sòl per al servei ferroviari que permetria amb els anys implantar un gran centre productiu a Vilanova i la Geltrú.



Francesc Gumà i Ferran, en la segona meitat del segle XIX.

Un ferrocarril original, atrevit i còmode

Les expectatives generades impulsaren la constitució d'un ferrocarril singular. Els anys de retard respecte a la resta de traçats -la línia Barcelona - Mataró es va inaugurar el 1848— el situaven en condicions d'escollir els materials i les opcions més avantatjoses. Entre el barri marítim i el centre de la població es va reservar una gran extensió de terreny per a la construcció de l'estació, els molins, els tallers, els magatzems i les vies. La nova xarxa de transport va animar a plantejar un eixample urbà adaptat a les necessitats d'una ciutat industrial en expansió. L'objectiu marcat per la companyia no era únicament crear una estació de primera categoria, sinó un projecte molt més ampli: la creació d'un gran centre ferroviari que permetés que l'activitat vinculada al tren romangués a la ciutat i que, a més, disposés d'un taller de reparació de locomotores, una àrea de càrrega i recollida de mercaderies i una altra d'acollida de viatgers. Amb aquest propòsit es va projectar una de les estacions de majors dimensions de totes les construïdes fins en aquell moment fora de Barcelona.



Cotxe de la casa Harlan, fotografat en les instal·lacions de la fàbrica americana.



*Locomotora Carolina i cobes Harlan, en l'estació de Vilanova i la Geltrú, el dia de la inauguració de la línia.
Biblioteca Museu Víctor Balaguer.*

El material per a les instal·lacions es va encarregar a la Maquinista Terrestre i Marítima, però el material mòbil va ser d'origen americà. Probablement, Gumà va quedar seduit per aquest tipus de vehicles quan els va veure en un dels seus viatges a New York. Les nou locomotores es van construir a la casa nord-americana The Rogers Locomotive and Machine Works. El material americà era pràcticament desconegut en aquella època i suposava una gran novetat a Espanya. Els cobes també van venir d'Amèrica del Nord, de la casa Harlan and Hollingsworth Co. Ltd, amb la innovació que suposaven les bugies en lloc dels dos eixos, la qual cosa incrementava notablement la comoditat dels viatgers. Les locomotores de vapor Carolinas i els luxosos cobes Harlan caracteritzen un ferrocarril de clara inspiració americana. En una primera fase es va construir, al costat de l'edifici de l'estació, un moll de mercaderies (ja desaparegut) i una gran nau per guardar aquests primers vehicles que avui, en procés de rehabilitació, formen part de les instal·lacions del Museu del Ferrocarril.

Els accionistes podien haver tret rendiments molt acceptables, però l'eufòria econòmica que es vivia va empenyer els seus directius a embarcar-se en el projecte d'una nova societat molt més ambiciosa. Gumà va desenvolupar la idea d'un ferrocarril directe de Madrid a Barcelona, que, sense passar per Saragossa, travessés Molina de Aragón, Calamocha, Montalbán i Casp, i empalmés a Roda amb el ferrocarril de Valls. Per això, es va constituir el 1881, abans de la posada en funcionament del recorregut Barcelona-Vilanova i la Geltrú, una nova empresa, la dels Ferrocarrils Directes de Madrid i Saragossa a Barcelona. Aquest fet va suposar grans dificultats que van impedir la consecució final i que van deixar en una precària situació econòmica la societat i els seus promotors.

20 anys de Museu del Ferrocarril

Tot i això, la voluntat de no quedar exclosos de la xarxa ferroviària que s'anava teixint i l'obstinació d'avançar van ser la clau per a la construcció d'una línia que, per part de la població, no es veia necessària. Les obres van durar tres anys i, contra tot pronòstic, el 29 de desembre de 1881 el primer tren va cobrir el recorregut Barcelona-Vilanova i la Geltrú.

La inauguració del nou recorregut va ser tot un esdeveniment ciutadà que es perllongaria durant diversos dies en què es col·locaria la primera pedra de la Biblioteca Museu Víctor Balaguer -una institució cultural pionera i innovadora considerada com el primer edifici català de nova planta per complir funcions de biblioteca i museu-, en uns terrenys cedits per Gumà, i que culminaria amb la celebració de l'Exposició Regional de 1882. L'exposició va representar una important mostra de productes de Vilanova, i va permetre retre homenatge al tren i alhora atreure a la vila empreses, institucions i personalitats. Alguns dels estands es van situar a la plaça, on posteriorment es construiria el dipòsit de locomotores de vapor, i s'utilitzarien en 1888 a l'Exposició Universal de Barcelona.

La consolidació d'un gran centre ferroviari

El crac borsari dels últims dies del gener següent va provocar l'entonsament de la cotització de valors en el mercat barceloní, la qual cosa va influir en la caiguda de les accions de la nova companyia i en la contenció de la iniciativa expansiva.

A la vista de les dificultats de tot tipus, la Companyia dels Directes va ser absorbida per la companyia de Tarragona a Barcelona i França (TBF). Però aquella quimera, passats els anys, va arribar a ser una realitat molt millor que la imaginada. La reserva de terrenys per a usos ferroviaris realitzada per Gumà va permetre que entre 1886 i 1909 es poguessin ampliar les instal·lacions dedicades a funcions de manteniment de vehicles i que s'edificaren diversos molls per a la càrrega de carbó, així com dues aiguades per proveir les locomotores.

Amb la següent absorció per part de la gran companyia ferroviària de Madrid, Saragossa i Alacant (MZA) es va completar la configuració del dipòsit de locomotores de vapor de Vilanova i la Geltrú, i es va portar a terme l'edificació de la rotonda i de les naus de l'anomenat. Recordo.

La conseqüència va ser que les instal·lacions es van erigir com un centre de gran activitat ferroviària a Catalunya, que va oferir ocupació a la població local i va atreure, durant dècades, mà d'obra especialitzada de tot Espanya. Fins a 900 persones dedicades als més diversos oficis van arribar a treballar en el conjunt de Vilanova: maquinistes, fogoners, tapissers, fusters etc. En 1941, amb la nacionalització de totes les línies, es va seguir apostant per aquest espai com a un dels principals tallers o centres per al manteniment de màquines i cobes.

Durant el decenni de 1950, amb els nous motors dièsel o elèctrics i l'electrificació de les principals línies catalanes, les màquines de vapor i els seus dipòsits van començar a perdre importància. El de Vilanova i la Geltrú va funcionar fins al 1967, vuit anys abans que desaparegués la tracció a vapor de les línies de Renfe. La continuïtat de l'activitat del centre productiu va prosseguir en el Recorrido que amb els anys es transformaria en el que són avui els tallers de Renfe Intègria, que realitzen funcions similars a les desenvolupades originalment, encara que utilitzen una tecnologia més avançada. Des de 1994 aquestes dependències s'encarreguen de les grans reparacions i del manteniment dels trens de rodalies.



Treballadors del dipòsit de Vilanova i la Geltrú a la fi del segle XIX.
Donació Josep Isen.

Als anys setanta, entre el dipòsit i l'estació es va construir un edifici que funcionaria com a economat, en substitució del vagó setmanal que transportava gènere d'alimentació i neteja per als treballadors ferroviaris i que després es convertiria en l'edifici de serveis (botiga, sala audiovisual, biblioteca, arxiu, oficines...) del Museu del Ferrocarril.

En l'actualitat, a l'estació de Vilanova es troben les àrees d'atenció al viatger i el gabinet de circulació dels trens que transiten per les seves vies, a més de botigues i una cafeteria —evolució de la clàssica cantina. Cada dia, més de 18.000 persones surten i entren de la ciutat per les seves andanes, i l'estació se situa entre les primeres en el rànquing de viatgers de la xarxa de rodalies de Barcelona.

La capital del Garraf és avui una ciutat de més de 65.000 habitants en constant creixement, que hauria evolucionat de manera molt diferent si no fos per l'impuls que li va donar el ferrocarril. L'herència de l'esforç comú de l'emprenedora ciutat del XIX és avui l'activitat productiva i patrimonial que es manifesta en l'intens moviment de trens i viatgers, en el treball dels tallers i en la consolidació del Museu del Ferrocarril.



Cabres de viajers d'uns de la Rotonda. Fotografia: Joan Llibre

Catàleg **essencial del Museu**

Locomotores de vapor



Locomotora 120-2112 (MZA 168) Martorell
1854
Sharp & Stewart (Manchester, Regne Unit)
26.333 / 34.700 kg
630 CV (464 kW)
60 km/h



Locomotora 030-2013 (MZA 246) Mamut
1857
E. B. Wilson (Leeds, Regne Unit)
34.200 / 49.290 kg
422 CV (311 kW)
50 km/h



Locomotora 020-04 (Andalucés 4) Andalucés
1871
Société Anonyme Cockerill (Bèlgica)
-- / 39.300 kg
630 CV (463 kW)
50 km/h



Locomotora 040-2019 (MZA 571) Vilanova
1879
Sharp & Stewart (Manchester, Regne Unit)
42.882 / 47.688 kg
835 CV (613 kW)
50 km/h

Locomotores de vapor



Locomotora 030-2110 (Norte 1653) Perruca
1881
Kochlin (Alemanya)
46.636 / 64.770 kg
499 CV (366 kW)
60 km/h



Locomotora 220-2005 (Oeste 9)
1881
Rich Hartmann (Chemnitz, Alemanya)
47.550 / 65.800 kg
739 CV (544 kW)
90 km/h



Locomotora 120-2131 (Oeste 77)
1884
Maschinen Fabrik (Esslingen, Alemanya)
45.500 / 62.950 kg
650 CV (478 kW)
60 km/h



Locomotora 030-2369 (Alcantarilla - Lorca 4)
1884
Sharp & Stewart (Regne Unit)
43.600 / 61.800 kg
938 CV (691 kW)
60 km/h

Locomotores de vapor



Locomotora 020-0210 (Alcañiz - Puebla de Híjar 4) Teresita
1885
Société Anonyme Cockorill (Bélgica)
7.000 / 8.000 kg
152 CV (111 kW)



Locomotora 020-0236 (MZA 606)
1885
Marcinellid Couillet (Bélgica)
14.920 / 19.350 kg
288 CV (211 kW)



Locomotora 030-0233 (Mollet - Caldes 6) Caldes
1887
La Maquinista Terrestre y Marítima (Barcelona)
32.500 / 39.300 kg
432 CV (318 kW)
50 km/h



Locomotora 220-2023 (Andalucía 6) Bobadilla
1890
Beyer, Peacock & Co. (Regne Unit)
47.194 / 61.976 kg
595 CV (438 kW)
80 km

20 anys
de Museu del Ferrocarril

Locomotores de vapor



Locomotora 230-4001 (MZA 651) Compound
1901
Henschel i Maffei (Alemanya)
77.350 / 105.530 kg
1.041 CV (766 kW)
100 km/h



Locomotora 030-2471 (Central de Aragón 1)
1902
Marcinellid Couillet (Bélgica)
49.000 / 65.500 kg
960 CV (707 kW)
80 km



Locomotora 060-4013 (Central de Aragón 53) Mallat
1905
SLM Winterthur (Suïssa)
77.200 / 102.900 kg
950 CV (698 kW)
60 km/h



Locomotora 230-2085 (Norte 3101) Norie
1909
Hanomag (Alemanya)
74.700 / 100.100 kg
1.197 CV (881 kW)
100 km

Locomotoras de vapor



Locomotora 240-2135 (MZA 1155) Mastodonte
1913
Henschel (Alemania)
89.700 / 116.555 kg
1.755 CV (1292 kW)
60 km/h



Locomotora 240-2047 (Central de Aragón 74) Tubize
1927
Tubize (Bélgica)
90.175 / 125.375 kg
1.350 CV (994 kW)
115 km/h



Locomotora 241F-2108 (MZA 1808) Linda Tapada
1939
La Maquinista Terrestre y Marítima (Barcelona)
143.100 / 193.100 kg
3.170 CV (2.333 kW)
115 / 130 km/h



Locomotora 151F-3101 (Renfe 5001) Santa Fe
1942
La Maquinista Terrestre y Marítima (Barcelona)
163.160 / 213.160 kg
3.960 CV (2.915 kW)
90 / 100 km/h

Locomotoras de vapor



Locomotora 240F-2591 (Renfe 2591) Renfe
1946
Euskalduna (Bilbao)
131.000 / 184.200 kg
3.100 CV (2.262 kW)
105 / 115 km/h



Locomotora 1-1-1 Mataró
1948
La Maquinista Terrestre y Marítima (Barcelona)
30.100 / 34.700 kg
50 / 80 km/h



Locomotora 240F-2705 (Renfe 2705) Renfe
1951
Devis (Valencia)
131.000 / 184.200 kg
3.100 CV (2.262 kW)
105 / 115 km/h



Locomotora 141F-2101 (Renfe 2101) Mikado
1953
North British Locomotive (Regne Unit)
119.500 / 166.500 kg
2.000 CV (1.742 kW)
90 / 115 km/h

Locomotores de vapor



Locomotora 141F-2348 (Renfe 2348) Mikado
1957
La Maquinista Terrestre y Marítima (Barcelona)
119.500 / 166.500 kg
2.000 CV (1.742 kW)
90 / 115 km/h

Locomotores elèctriques



Locomotora 270-001 (Norte i Renfe 7001) Chata
1928
Euskalduna (Bilbao) i Oerlikon (Suïssa)
102.000 kg
1.325 kW
90 km/h



Locomotora 272-006 (Norte i Renfe 7206) Cocodril
1928
Babcock & Wilcox (Espanya), Brown Boveri i Oerlikon (Suïssa)
145.000 kg
2.100 kW
110 km/h

Locomotores elèctriques



Locomotora 280-004 (Estat i Renfe 1004)
1929
CAF (Espanya) i Tarbes (França)
74.800 kg
736 kW
75 km/h



Locomotora 278-007 (Renfe 7807) Panchorga
1964
Westinghouse (EUA)
120.000 kg
2.200 kW
110 km/h

Locomotores dièsel



Locomotora 350-003 (3 T) i 4 cotxes Talgo II
1960
American Car Foundry i Wilmington (EUA)
66.000 kg (locomotora)
596 kW
140 km/h



Locomotora 318-001 (Renfe 1801)
1958
ALCO i General Electric (EUA)
101.000 kg
1.457 kW
120 km/h

Locomotores diésel



Cabina de locomotora 352-005 (2005 T) Talgo III
1964
Krauss Maffei i Maybach-Mercedes Benz (Alemanya)
76.000 kg
1.470 kW
160 km/h



Locomotora 353-005 (3005 T)
1969
Krauss Maffei i Maybach-Mercedes Benz (Alemanya)
88.000 kg
2.206 kW
180 km/h

Vehícles autopropulsats



Automotor 590-165 (Norte i Renfe 9165)
1935
Material Móvil y Construcciones (Zaragoza)
16.000 kg
110 kW
100 km/h



Dresina de vies i obres
1940 ca.
Construcció artesanal
Motor Alfa Romeo 1.600 cc.

Cotxes



Cotxe MZA BWFFV 8 (Renfe BB 2597) Harlan
1878
Harlan & Hollingsworth Co. (EUA)
20.440 kg
16.250 m
58 places



Cotxe MZA C-827 (Renfe C-2302) Tercera
1905
Material para Ferrocarriles y Construcciones
11.200 kg
9.970 m
50 places



Cotxe núm. 1 del funicular de Vallvidrera Funi
1906
Suïssa, Barcelona



Cotxe saló MZA Asw 20 (Renfe ZZ-320)
1910
Material para Ferrocarriles y Construcciones
34.100 kg
16.370 m

Cotxes



Cotxe saló MZA Asw 24 (Renfe ZZ-324) Bombonera
1928
Cardé y Escoriaza (Zaragoza)
36.200 kg
14.700 m



Cotxes de 1ª, 2ª i 3ª del Tren del Centenari
1948
La Maquinista Terrestre y Marítima (Barcelona)
6.300, 6.070 i 5.584 kg
24 + 24 + 30 places



Cotxe aula ZM 15.500 (BB 8791) Chartrén
1965
MACOSA (Barcelona)
44.250 kg
26.400 m

Vagons



Vagó J2 402.915, Sèrie internac. GS
1974
La Maquinista Terrestre y Marítima (Barcelona)
12.500 / 27.500 kg
100 km/h

Altres elements destacables



Bogi de cotxe Harlan
1878
Harlan & Hollingsworth Co. (EUA)



Maquinària de via
1960-70
COMSA
1. Batidora-anivelladora-aliniadora
2. Perfiladora
3. Batidora automàtica lleugera

Altres elements destacables



Pont metàl·lic de Pineda de Mar
1868
La Maquinista Terrestre y Marítima (Barcelona)
24 m



Taula d'enclavaments de l'estació de Barcelona França
1924
Thomson Houston (França)
121 palanques
Més de 500 itineraris



Pont de senyals de l'estació de Barcelona França
1929
General Railway Signal (GRS), (EUA)



Placa giratòria
Primer quart segle XX
23 m

Altres elements destacables



Dipòsits d'aigua
Últim quart segle XIX i primer segle XX



Aiguada de l'estació de Vilanova i la Geltrú
Últim quart segle XX
La Maquinista Terrestre y Marítima (Barcelona)



Fris de l'estació de Barcelona Sants
1979
Josep Maria Subirachs

Apéndice



Detall d'Alcanta i locomotora "Mataró", (fotografia: Joan Llibre)

Vilanova i la Geltrú, capital del ferrocarril

La firma de un convenio, el pasado 21 de octubre, entre el Ayuntamiento de Vilanova i la Geltrú, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya y el Museo de la Ciencia y de la Técnica de Catalunya apostando decididamente por dotar mejor al Museo del Ferrocarril y por situar Vilanova i la Geltrú como la capital catalana del ferrocarril, es una muy buena noticia. El Museo del Ferrocarril es un equipamiento cultural que, un cinco de agosto de 1990, es decir, hace veinte años, inició su trayecto con el objetivo de difundir el legado tecnológico y cultural relacionado con el mundo del ferrocarril, y durante su largo viaje nos está sirviendo de fantástica puerta de entrada cultural a nuestra ciudad y referente nacional en esta temática.

Vilanova i la Geltrú ha estado vinculada desde hace muchos años al mundo del ferrocarril. Desde que nuestros antepasados del siglo XIX emprendieron el reto de acercar la ciudad al resto del país a través de la línea férrea, éste ha estado presente en el día a día de muchísimos ciudadanos y ciudadanas. El empuje de aquellos hombres y el impulso industrial y comercial que ha experimentado posteriormente ha hecho que unas instalaciones, arriesgadas en su día, acabaran convirtiéndose en un enclave estratégico para las comunicaciones nacionales.

Es por esta realidad de pasado y también de presente que el Ferrocarril ha estado y está presente en la vida de muchos vilanovins y vilanovines.

Este año estamos de enhorabuena porque están confluyendo varias acciones relacionadas con el Ferrocarril. Actualmente ADIF está arrojando a fondo un edificio que forma parte de nuestro patrimonio arquitectónico, no en vano es uno de los principales edificios del XIX que se conservan en nuestro país. Esta mejora integral comportará también mejoras a los usuarios, algunas de las cuales ya se están haciendo evidentes, y queremos que sea un inicio para dotar a la actual estación de los servicios de calidad que exige hoy en día un transporte público.

En la vertiente formativa, la Escuela de Ingeniería de la UPC en Vilanova i la Geltrú está promoviendo junto con empresas del sector un master de sistemas eléctricos y de tracción ferroviaria. Esta es una muy buena iniciativa que nos posiciona como referente técnico sobre la materia en nuestro país y que puede aportar un valor añadido para nuestro centro universitario.

Con respecto al mundo laboral, en julio el secretario de Movilidad de la Generalitat, Manel Nadal, anunció la ampliación y mejora de los talleres de Renfe Integrat, que se dotan de nuevas herramientas para reparar los trenes y para el mantenimiento de las nuevas unidades Chiva de Cercanías, una muestra de la vitalidad y solidez de los talleres ferroviarios de Vilanova y de la importancia que tienen dentro de la red ferroviaria catalana.

Y hablando de proyectos de futuro, la aprobación de la reserva de suelo para la que será la Línea Orbital Ferroviaria, con la incorporación de nuevas estaciones y enlaces con municipios que no tenían ferrocarril, es un paso más en la dirección de dotar de más y mejores transportes públicos y nos vinculará todavía más a este medio y los servicios que se derivan. Y la historia se repite, puesto que se vinculan a un nuevo desarrollo urbanístico, tal y como pasó en el siglo XIX.

También hay otras iniciativas ciudadanas relacionadas con el tren, como la que desde hace tantos años impulsan los Amigos del Ferrocarril de Vilanova (AFFV). La ciudad quiere al ferrocarril, le siente como un elemento más de los que nos identifican como colectividad. Está presente como un elemento familiar en muchos hogares de Vilanova. La firma de este convenio, que permitirá celebrar el vigésimo aniversario del Museo con nuevos proyectos de futuro, y que nos sirve para afirmarnos una vez más en nuestra identidad de ciudad abierta y culturalmente activa, como la que soñaron nuestros antepasados del XIX...

Y esta firma supone situar al Museo del Ferrocarril como referente nacional del patrimonio histórico y cultural ferroviario. Y es un reconocimiento al trabajo de muchas personas que con mucha ilusión han creído en este proyecto.

No puedo acabar sin agradecer el trabajo de todos los trabajadores del Museo y de los colaboradores, como los Amigos del Museo del Ferrocarril. Así como a su directora, Pilar García, por su empuje y energía y al director gerente de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Jaime Barreiro, que ha apostado desde el primer momento por el Museo.

Joan Ignasi Elena
Alcalde de Vilanova i la Geltrú

(Artículo publicado el 22 de octubre de 2010 en El Diari de Vilanova con motivo de la firma del Convenio para la promoción y desarrollo del Museo del Ferrocarril)

Memoria de los 20 años del Museo del Ferrocarril

El conjunto de bienes muebles e inmuebles que el Museo del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú exhibe y custodia está considerado como la colección técnica más importante de Cataluña y se sitúa entre los más interesantes del patrimonio histórico industrial de Europa. Sus vehículos se ubican en las instalaciones originales de un gran depósito de locomotoras de vapor. Este centro, en el que las máquinas tenían su base y taller, y los maquinistas su residencia, se cerró como centro productivo en el año 1967 para reabrirse como Museo en 1990.

La misión que define su funcionamiento es la conservación e interpretación de los bienes tangibles e intangibles vinculados al ferrocarril, en especial en Cataluña, al objeto de ofrecerlos a la ciudadanía en condiciones de ser transmitidos a las próximas generaciones. Además pretende fomentar el conocimiento del tren, revelar la capacidad de innovación del hombre, la significación del ferrocarril en el proceso de industrialización y sus trascendentales consecuencias socioeconómicas en el mundo contemporáneo.

El Museo se configura como centro territorial de referencia del ferrocarril, desde donde divulgar las ventajas del transporte por tren como medio público, seguro, cómodo, rápido y energéticamente sostenible. Un espacio donde el patrimonio humano es el motor de actividad y aspira a proporcionar conocimiento, satisfacción y deleite tanto a las personas que acuden a sus instalaciones como a las que desarrollan su labor profesional en ellas.

Historia

La génesis del Museo se remonta al año 1972 y parte de una iniciativa de la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Barcelona, a raíz de la celebración del XIX Congreso de Modelistas Europeos del Ferrocarril (MOROP), para la que se decidió reunir en Vilanova i la Geltrú una amplia exposición de locomotoras de vapor.

La razón de elegir este enclave era la existencia del antiguo depósito de locomotoras de vapor en la capital del Garraf, que permitía disponer de un puente giratorio, un depósito de agua y una rotunda para guardar las máquinas.

Finalizado el congreso, los vehículos quedaron apartados hasta 1981, año en el que, coincidiendo con el centenario de la línea, Renfe y la Generalitat promovieron la creación de un Museo del Ferrocarril en Cataluña, concretándose un modelo de gestión conjunta. Tras la firma de un primer convenio de colaboración, al que posteriormente se incorporaría el Ayuntamiento de

Vilanova i la Geltrú, se acuerdan las actuaciones necesarias de cara a su apertura. En 1985 se firmó otro convenio entre Renfe y la Generalitat en el que se definían los parámetros de su futura explotación. El propósito inicial de gestión participada acabó truncándose y partiendo de la primera propuesta, la Generalitat rehabilitó el edificio de la rotunda y Renfe restauró los vehículos y adecuó el terreno, lográndose a convocar un estudio arquitectónico de ideas para la rehabilitación integral que no alcanzó a fallarse.

El Museo abrió sus puertas el 5 de agosto de 1990 por voluntad de Renfe y del Ayuntamiento de la ciudad pero sin presupuesto ni personal asignado, postergándose la intervención arquitectónica y museológica de sus instalaciones.

Es en 1993 cuando Renfe le encarga su gestión a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles formalizándose como tal la existencia del Museo, al fijarse horario de apertura al público, precios y protocolo de funcionamiento y actividades. Aunque no se inscribió hasta 1999 en el Registro de Museos de Catalunya.

La Fundación ha realizado una intensa tarea de consolidación y proyección del Museo durante estos años, afianzando y promoviendo un espacio vivo, abierto a la ciudadanía, a la altura de su continente y contenido. Se han realizado un conjunto de actuaciones sobre las instalaciones y los vehículos adaptados al presupuesto de explotación y a las inversiones anuales establecidas.

Desde hace más de una década la Fundación de los Ferrocarriles Españoles y el Departamento de Cultura y Medios de Comunicación de la Generalitat de Cataluña, a través del MINACTEC, ha fomentado la creación de un organismo que permita la incorporación al proyecto de diferentes instituciones públicas.

En el año 2009 el MINACTEC concedió una subvención de 30.000 €, y en colaboración con ADIF - como titular de terrenos y edificaciones- se elaboró un anteproyecto que reformula trabajos anteriores y que es la base del futuro proyecto arquitectónico que contempla una actuación integral en diferentes fases. El fin es adaptar el equipamiento a los requerimientos de la sociedad y de los museos actuales, ya que el conjunto patrimonial sigue presentando las particularidades de un complejo industrial de la primera mitad del siglo XX, cuyas edificaciones se fueron construyendo a medida que lo demandaban las necesidades productivas la época y las funciones de un depósito-taller.

En el mismo año 2009 una enmienda a los Presupuestos Generales del Estado presentada por el diputado de Vilanova i la Geltrú, Carles Campuzano, consiguió 450.000€ para los proyectos ejecutivos y obras de rehabilitación en los edificios del museo. 450.000€ más se volverían a obtener en el 2010 a través de otra enmienda presentada por el mismo diputado de Convergència i Unió. Los 900.000€ permiten realizar actuaciones parciales en dos de las edificaciones más emblemáticas del museo: la nave y la Rotonda y marcan un antes y un después en la trayectoria de este equipamiento cultural.

En la misma línea de consolidación el 31 de julio de 2009 el Consejo de Ministros aprobó el Real Decreto de creación de la Red de Museos de España. Entre los primeros 35 museos que forman parte de la nueva red se encuentra el Museo del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú, que figura adscrito al Ministerio de Fomento. Esta integración supone el definitivo reconocimiento de este espacio patrimonial como centro cultural de primer nivel.

El punto de inflexión definitivo en esta búsqueda de complicidades y recursos para el museo, la pondría el convenio firmado el 21 de octubre de 2010 entre el Ayuntamiento de Vilanova i la Geltrú, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya y el Museo de la Ciencia y de la Técnica de Cataluña. Un acuerdo histórico que garantiza la colaboración permanente de estas instituciones públicas en la promoción y desarrollo del Museo del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú. El convenio establece, entre otras actuaciones, la definición conjunta de un programa anual de actividades y de inversiones, la búsqueda de patrocinios y la colaboración en aspectos relacionados con la comunicación, documentación, educación y conservación con el fin de conseguir la máxima potenciación del Museo.

Las interrelaciones entre las instituciones firmantes del convenio, encabezadas por el consistorio municipal, se consideran una base lo bastante sólida para que, con el apoyo de la excepcional colección de vehículos, de las instalaciones y las actividades del ferrocarril en Vilanova, se produzca un impulso cualitativo. En este sentido, el año 2010 también se recordará por el inicio del Master en Sistemas Ferroviarios y de Tracción Eléctrica del Campus de la Universidad Politécnica de Cataluña en Vilanova i la Geltrú, en el cual ha participado activamente el museo y la fundación que lo gestiona. Esta titulación abre a Cataluña un nuevo ámbito de colaboración entre la Universidad y las entidades vinculadas al ferrocarril y tiene como finalidad la formación de profesionales de este sector.

Los museos del siglo XXI son promotores de cultura, de diálogo y de inclusión social. El Museo de Vilanova se caracteriza por su apertura a la ciudadanía como lugar de reflexión e intercambio. En esta línea ha sido

determinante la creación de un colectivo de voluntarios que permitan un mayor enraizamiento de la institución en el tejido de la social de la ciudad.

La creación en el 2006 del colectivo de Socios y Colaboradores del Museo (SIC), ha favorecido una mayor implicación de la sociedad civil en las actividades del Museo. El 1 de enero de 2009, el SIC se emancipó y nació como asociación sin ánimo de lucro. En este colectivo se incorporaron los voluntarios de los diferentes programas. En cuanto a las personas que se vinculan mediante donaciones o una cuota anual al Museo se integran en el grupo de Amigos del Museo.

Los convenios con diferentes empresas también han contribuido a la integración de este equipamiento cultural en el tejido social y económico del territorio.

Principales acciones realizadas 1990 - 2010

Las actuaciones llevadas a cabo por la Fundación en este periodo han abarcado todos los ámbitos y funciones propias de un museo.

Creación, consolidación y gestión del Museo

La línea de gestión principal llevada a cabo ha sido la dotación de un presupuesto y de una organización con diferentes áreas de actuación (dirección, comunicación y educación, documentación y conservación, mantenimiento y administración). La estructura del Museo ha pasado de una persona a seis, todos pertenecientes a la Fundación. A la vez, dos empresas de servicios se ocupan, por una parte, de la atención al visitante y, por otra, a la limpieza y mantenimiento de las instalaciones.

El diseño completo de un atractivo producto cultural museístico, la redacción de dos proyectos museológicos para definir los planes estratégicos del Museo y las acciones derivadas, han sido, junto a la elaboración de dos anteproyectos arquitectónicos, acciones cardinales para determinar la evolución del Museo. La colaboración mediante convenios (más de cuarenta) con diferentes instituciones y empresas también ha sido una constante de estos años, consiguiendo la aportación de recursos, compromisos y ayudas.

La estrecha colaboración con Renfe, tanto a través de Rodalies de Catalunya, Mantenimiento de Material o Comunicación, y la cooperación con las antiguas áreas de Mantenimiento de Infraestructura, ahora integradas en ADIF, han posibilitado que el Museo pudiera ofrecer unas instalaciones que se han ido adaptando a las necesidades de un establecimiento cultural.

Desde el punto de vista institucional la incorporación al Sistema del Museo de la Ciencia y de la Técnica de Cataluña, que coordina y vertebra 25 equipamientos industriales, ha sido una apuesta fundamental para fijar las estrategias del Museo en la línea de las últimas aportaciones en cuanto a la gestión de patrimonio industrial, así como para alcanzar una mayor profesionalización y especialización.

Adecuación en las instalaciones y presentación museográfica

En las instalaciones del Museo se han efectuado múltiples intervenciones, en especial, en el edificio construido en la década de los 70 donde se ubicó el antiguo economato ferroviario. En él se han creado diferentes áreas de servicios (recepción, tienda especializada, área infantil y familiar, lavabos, oficinas, biblioteca, salas de reuniones, audiovisuales...), así como una parte de la exposición permanente del Museo con ámbitos específicos dedicados al cine, CinematREN o al mundo de las estaciones.

La necesidad de ajustarse a los requerimientos de un espacio museológico, a la vez que la voluntad de crear un espacio acogedor, activo, abierto y diseñado para recibir a todo tipo de públicos ha alentado la realización de estas actuaciones.

Entre ellas destaca la recuperación y rehabilitación de dos edificaciones patrimoniales y su apertura como espacios expositivos: la antigua nave del taller de suministros como Espai Segle XXI (año 2000) y el depósito de agua como Espai Guinó (año 2008). La primera fue posible por la financiación del Gestor de Infraestructuras Ferroviarias, organismo dependiente del Ministerio de Fomento que se transformó en el 2005 en el actual Adif. La segunda contó con la ayuda de las subvenciones del Servei de Museus de la Generalitat de Catalunya.

Intervenciones en instalaciones y vehículos

- Iluminación, climatización general y sistema de alarma en el edificio de servicios del Museo.
- Creación de la sala de actos y proyección de audiovisuales del Museo.
- Remodelación de la planta baja: entrada y área integrada de venta de entradas y tienda; creación de un área infantil, PoquetREN; sala de exposiciones temporales que en el 2010 se reconvertirá en un ámbito para familias; teatro virtual; y zona de exposición permanente.
- Remodelación de la planta superior: zona de servicios; sala de reuniones; espacio dedicado al cine, CinematREN; biblioteca-hemeroteca pública; archivo y oficinas.

20 anys de Museu del Ferrocarril

- En la zona exterior: ajardinamiento y pavimentación de dos caminos que conducen del edificio de servicios a la Rotonda -donde se encuentran la colección de vehículos- y al depósito de agua en que se muestra una exposición sobre el papel del ferrocarril en la historia contemporánea de Vilanova i la Geltrú.
- Instalación de tres nuevos tramos de vía.
- Dotación de siete pasarelas para el acceso a diferentes vehículos de la Rotonda (coche de tercera clase, coche salón, tres locomotoras de vapor y dos cabinas de máquina eléctrica y diesel).
- Rotulación de las fachadas.
- Instalación de la red general de comunicaciones.
- Creación del Plan de Emergencias y evacuación.
- Rehabilitación de la nave de suministros del antiguo taller y adecuación como área de exposiciones, Espai Segle XXI.
- Rehabilitación de uno de los depósitos de agua y adecuación como área de exposiciones dedicada al ferrocarril en Vilanova i la Geltrú, Espai Guinó.
- Intervención en una parte del tejado de la nave más antigua del Museo (Ayuntamiento de Vilanova i la Geltrú).
- Renovación de instalaciones sanitarias del Museo y adaptación a discapacitados.
- Creación de una sala de reserva y un archivo.
- Restauración interna y externa de la composición de Talgo II (realizada por la empresa Talgo).
- Climatización Talgo II.
- Instalación focos iluminación exterior.
- Reparación cubierta de la Rotonda.
- Soportes de comunicación para los vehículos de la colección.
- Adecuación del interior del coche de Charrtrén como aula educativa del Museo TallerTREN.
- Acondicionamiento de un vagón de mercancías como espacio de proyecciones, realizado en colaboración con el Ayuntamiento de Granollers.
- Creación de Parque Infantil exterior Vall de Nuria, en colaboración con Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC).
- Instalación de nuevo sistema de proyección digital en Sala de Audiovisuales.
- Reestructuración áreas internas del Museo (Sala reserva, almacenes y taller mantenimiento).
- Adecuación de la nave central del antiguo Taller para recolección de objetos de gran tamaño en reserva.

Gestión del patrimonio histórico en Cataluña

El patrimonio histórico cultural del ámbito ferroviario presenta peculiaridades que hace muy compleja su identificación, selección e inventario, como es la diversidad de elementos que lo componen: diferentes tipologías, naturaleza, arraigo territorial, etc.

Junto a los vehículos, se incluyen edificios y conjuntos (estaciones, talleres o depósitos), el patrimonio documental y bibliográfico, así como otros elementos inmateriales. Todos ellos se relacionan con otros sectores industriales ya que el ferrocarril ha sido durante décadas el modelo de referencia de los modos de transporte, y el desarrollo de éstos ha producido un importante impacto sobre la vida de las empresas y la sociedad.

El Museo del Ferrocarril, se ha ido afianzando en Cataluña como la entidad más reconocida en materia de patrimonio histórico industrial ferroviario. La labor realizada en la preservación de los bienes muebles e inmuebles de la red ferroviaria de vía ancha, con toda su complejidad, así como la desarrollada en el territorio la han colocado en una posición destacada.

La apertura del patrimonio a la ciudadanía, la difusión del valor del legado y su conocimiento es otra de las actuaciones que en materia de gestión patrimonial se han desarrollado desde Vilanova.

Desde 1990, el Museo ha incorporado a su colección dieciséis vehículos, diversos elementos patrimoniales y herramientas y utensilios propios de la explotación ferroviaria.

Destaca por su singularidad el mural que el escultor Josep Maria Subirachs creó para la estación de Barcelona - Sants, codido durante el periodo de obras de dicha estación.

Principales incorporaciones de elementos patrimoniales

- Vehículos: composición completa de Talgo II, locomotora de vapor 020-0236 cedida por los laboratorios CIBA, locomotora eléctrica Alsthom 7652, locomotora diesel 1801, vagón de mercancías J2, dresina de infraestructura, locomotora diesel de Talgo III 353-005 o el coche restaurante WR 356. La empresa Comsa cedió y rehabilitó material de mantenimiento de vía que se encuentra situado en el área de infraestructuras.
- Otros elementos patrimoniales: mesa de enclavamientos y puente de señales de la Estación de Francia, mobiliario del Consejo de Administración de MZA, taquilla de la estación de Norte de Barcelona y de las estaciones de Magoria (vía estrecha) y La Granada (que es la actual recepción del Museo), distintas maquetas de trenes (una de ellas en movimiento), señales, gorras, utensilios, mobiliario de los gabinetes sanitarios de Barcelona y Tarragona, y mural de José María Subirachs, entre otros.

También en estos años se ha cedido material a diferentes asociaciones u organismos. En la mayoría de los casos los vehículos se encontraban fuera de las instalaciones del Museo pendientes de recuperar. La finalidad de estas cesiones ha sido garantizar su rehabilitación y operatividad.

En estos años ha crecido la concienciación social en relación a este tipo de legado técnico y se han consolidado en Cataluña importantes proyectos de recuperación del patrimonio industrial ferroviario que permiten la colaboración de los diferentes organismos y de colectivos surgidos del mundo del asociacionismo. Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) ha realizado una destacable labor en el ferrocarril de vía estrecha y con el Museo se han establecido unos profundos vínculos de colaboración. Asimismo la Asociación para la Reconstrucción de Material Histórico (ARMH) en Lleida ha alcanzado un gran nivel de profesionalización en la restauración y puesto en funcionamiento de vehículos históricos; mientras la Fundació per a la Preservació del Patrimoni Industrial, en Móra la Nova, también ha desarrollado una importante labor en la recuperación de las instalaciones de la estación de Móra y de custodia patrimonial.

vehículos cedidos

- Asociación para la Reconstrucción de Material Histórico (ARMH), en Lleida: vagón celdero 43975; coches B7 6217 y 6236, coche CHV 1656; locomotoras de vapor 282 F 0421 (Garratella) y 462 F 0401 (Garrat), locomotora eléctrica 1003; locomotoras diesel 10817 y 10820.
- Ayuntamiento de Ripoll: locomotoras eléctricas 1002 y 1006.
- Asociación de Amigos del Ferrocarril de Badalona (Agrupación 5ª Zona): locomotora eléctrica 7652, tres coches serie 6000, locomotora diesel 10836, unidad eléctrica UT 832, vagón J 3000676 y el furgón postal DGCT 3078.
- Fundació per a la Preservació del Patrimoni Industrial, en Móra la Nova: locomotora diesel 10836, unidad eléctrica UT 444-002.
- Asociación de Amigos del Ferrocarril de Burgos: tractor diesel 304-056.
- Ayuntamiento de Galiús: coche restaurante WLR 3569.
- Ayuntamiento de Tarragona: locomotora de vapor Tarraco.
- INECO: coche ZZ 324.

Desde 1993 se han realizado diferentes restauraciones externas de vehículos y de elementos patrimoniales con ayuda de los profesionales del mantenimiento de Riente de los talleres de Vilanova y Can Tunis. La limitación de recursos económicos se ha intentado compensar con la colaboración de empresas y personas interesadas. La labor realizada ha requerido la colaboración de equipos multidisciplinarios comprometidos con el proyecto del Museo. Más de cincuenta elementos han sido restaurados en este tiempo, desde bancos de estación, un bogie de madera Harlan, relojes, señales y maquinaria de vía, la placa giratoria de la Rotonda, la aguada de la estación de Vilanova, etc.

Desde el 2006 una gran parte de estas restauraciones han sido posibles por la labor realizada en el Museo por la Asociación de Socios y Colaboradores (SIC). El SIC se nutre principalmente de personas que, mayoritariamente, han estado vinculadas al mundo laboral del ferrocarril y que aportan su experiencia y conocimiento.

Restauraciones en vehículos

- Restauración de locomotora eléctrica 1003
- Rehabilitación de locomotora vapor Mikado
- Restauración de composición del Tren del Centenario
- Restauración externa locomotora de vapor Martorell
- Restauración interior e iluminación coche ZZ320
- Reparación y pintura máquina y coches Talgo II
- Reparación de chapa y pintura exterior tres coches serie 6000
- Restauración externa Automor 9165
- Rehabilitación Dresina Vía y Obras
- Rehabilitación locomotora Garratt 462F-0401
- Restauración cabina locomotora vapor, Mikado 141F-2348
- Reparación y rehabilitación de locomotora eléctrica Alsthom 276-052 (Riente 7652)
- Restauración locomotora eléctrica Cocodrilo 7206 y colocación de reproducciones de placas originales.
- Intervención general en la locomotora Mataró
- Rehabilitación exterior de máquina Talgo 350-003 Virgen de Begoña
- Restauración y custodia de vehículo de vía Zorrilla
- Restauración y colocación de bielas locomotoras Martorell y Mikado (SIC)
- Restauración cabina locomotora de vapor Mallet (SIC)
- Recuperación cabina de máquina eléctrica y diesel para ser visitables (SIC)
- Restauración Coche salón ZZ 324
- Restauración y adecuación para su visita de cabina Talgo III Virgen Bien Aparecida y de la locomotora eléctrica 7206 Cocodrilo
- Restauración chapa, pintura e interior de composición Talgo II
- Restauración de chapa y pintura de dresina de Vía y Obras

Circulación de trenes históricos

En estos veinte años se han puesto en circulación los trenes históricos operativos del Museo (Tren del Centenario y locomotora eléctrica 7652, furgón postal y coches 6.000) en más de treinta ocasiones. Desde 1998, la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Badalona (5ª zona) ha sido la encargada del mantenimiento y de la puesta en circulación de esta última composición que se encuentra en el taller de Renfe Integral en Barcelona Can Tunis.

Los trenes mencionados se han alquilado con motivo de celebraciones conmemorativas de los aniversarios de las diferentes líneas, viajes de las asociaciones de amigos del ferrocarril, trenes Chartren contratados por agencias de viajes o empresas o alquileres para rodajes de películas, documentales o spots comerciales.

La Ley del Sector Ferroviario de 2004, que ha cambiado la normativa de funcionamiento de los vehículos, y las obras en las vías de entrada a Barcelona, junto al levantamiento de los ramales del taller de Can Tunis, han impedido desde el 2007 que se sigan realizando viajes con salida desde las estaciones del cinturón metropolitano de Barcelona. En el año 2010 el Ministerio de Fomento ha creado una normativa específica para la circulación de trenes históricos que regula su puesta en funcionamiento.

Documentación, investigación y biblioteca

En el año 1999 se crea el área de Documentación del Museo. La primera actuación supone la apertura, al año siguiente, de la primera biblioteca - hemeroteca pública dedicada al ferrocarril que hay en Cataluña. En sus inicios se dispuso de algo más de 1000 volúmenes y en torno a 50 títulos de publicaciones periódicas y se atendieron las primeras demandas de información del Museo, las consultas de diferentes direcciones de Renfe y de empresas vinculadas al ferrocarril, así como de estudiosos e investigadores. Superada la fase inicial de instalación física y las derivadas de las demandas de información de los usuarios, la utilización de la biblioteca propició una necesaria ampliación tanto de sus actividades y uso como, especialmente, del volumen de sus fondos documentales. También se creó el archivo fotográfico.

El año 2001 Mantenimiento de Infraestructura de Renfe hizo donación de la antigua biblioteca de la dirección de la Compañía MZA (Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante). Junto a más de 100 cajas de libros y otros documentos gráficos y objetos, se recibió el mobiliario original de principios del siglo XX, de gran belleza y valor patrimonial que hasta ese momento había pertenecido a la citada gerencia. La recepción de este mobiliario supuso, además, la ampliación del espacio anterior en unos 20

m², creándose una pequeña área anexa que posteriormente pasaría a ser la hemeroteca. En el 2010, el número de ejemplares ya se aproxima a los 2000 y se superan los 50 títulos de revistas y los 150 videos, además de material en distintos soportes.

El periodo de consolidación se fija en los años 2002-2003 con el proceso de catalogación informatizada. A partir de entonces han seguido aumentando el número de publicaciones, pero de forma más selectiva, intentando abrir nuevas parcelas documentales y mejorando las que contaban con menos información. Es resaltable el incremento y mejora de la oferta en soportes diferentes del bibliográfico, especialmente el hemerográfico y videográfico.

Procedencia de los fondos

- Un 40% procede de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, del Museo del Ferrocarril de Madrid-Delicias y, especialmente, de los fondos de la Dirección de Documentación situados en el Palacio de Fernán Núñez o en la estación de Delicias.
- Un 35%, con tendencia al aumento, procede de compras directas.
- Un 20%, son donaciones de distintos organismos de Renfe y ADIF, en especial de sus gabinetes de comunicación.
- Un 5% procede de donaciones particulares. Entre ellas, cabe destacar, la cesión en el año 2009 de parte de la biblioteca de la Sra. Mercè Sala, Presidenta de Renfe durante el periodo de 1991 a 1996. El fondo consta de más de 150 ejemplares y se ha ubicado en un espacio de la biblioteca, creado especialmente para ello.

El aumento del volumen de registros ha obligado a definir los criterios de organización para hacerlos compatibles con el espacio disponible y las demandas del Museo.

En febrero de 2004 se firmó un convenio de colaboración con el Departamento de Comunicación Audiovisual y Publicidad de la Universidad Autónoma de Barcelona para el inventario, clasificación y digitalización del fondo fotográfico del Servicio Eléctrico de Renfe, formado por unas 6.500 imágenes, que se recapacitaría al año siguiente en soporte informático.

El espacio destinado a hemeroteca se revisa y depura, y se completan algunas colecciones con los fondos sin catalogar que permanecían en la sala de reserva. A este material pertenece un volumen importante de publicaciones sobre Ingeniería editadas desde finales del XIX que se encuentra hoy pendiente de catalogación, cesión o intercambio.

El fondo cartográfico está formado principalmente por perfiles de líneas, mapas de la red de diferentes épocas y compañías y un grupo de planos pendientes de catalogación de estaciones de Barcelona ciudad y provincia que fueron donados en 2005 por la dirección de Patrimonio de Renfe con motivo de las obras de remodelación de la estación de Barcelona-Sants. Otra parte muy interesante del fondo cartográfico lo forman los proyectos de construcción de líneas, de los que se disponen aproximadamente unos 30, vinculados a la figura de Eduard Maristany, pertenecientes todos ellos a la antigua biblioteca de MZA.

Desde el punto de vista técnico el aspecto más destacable de este periodo fue la sustitución de la aplicación informática GLAS, por el nuevo sistema integrado de gestión bibliotecaria Biblio3000, que se adapta a los estándares internacionales de catalogación en formato MARC y que ofrece una solución total para el entorno bibliotecario, siendo capaz de atender las necesidades de la propia biblioteca: adquisiciones, catalogación, circulación, gestión presupuestaria, etc., así como las de los usuarios. El proyecto de sustitución se lleva a cabo aprovechando que la dirección de la Fundación adquiere la nueva aplicación para la biblioteca de su sede en el Palacio de Fernán Núñez. La migración de los datos del antiguo catálogo se lleva a cabo a finales del año 2007.

Espacios y equipamientos de documentación

La distribución espacial de salas y fondos queda definitivamente como sigue:

- Sala de lectura, situada en la planta superior del Museo, con algo más de 30 m², donde se disponen los diferentes armarios y el grueso del material bibliográfico, ordenado según la clasificación establecida. Dispone de una única mesa de lectura de grandes dimensiones, con capacidad aproximada para 15 personas. El acceso al material es libre. Existe además un reproductor de vídeo para formatos VHS y DVD conectado a una pantalla de TV para poder visualizar la documentación audiovisual. En la entrada de la sala se disponen las novedades bibliográficas, monografías y principales publicaciones periódicas. Existe un terminal informático para el acceso al OPAC, que está pendiente de su publicación en web.
- Hemeroteca, a la que se accede desde la sala de lectura. Con unos 10 m², y acceso restringido bajo supervisión, aloja las publicaciones seriadas, el monográfico de especial significado y, desde hace un tiempo, aquel que por saturación de algunos armarios de la sala de lectura no puede ser dispuesto en aquella.

La zona de reprografía es común para todas las oficinas administrativas y está situada en un espacio anexo.

Los fondos bibliográficos y cartográficos

El catálogo de la biblioteca dispone, a mediados de 2010, de 4409 registros, 3165 de los cuales son monografías, distribuidas fielmente en 7 apartados genéricos numerados con cifras arábigas y 30 subapartados designados con letras que permiten su localización.

Cuenta con 170 publicaciones seriadas, de las que más de 60 se reciben regularmente por suscripción o compra. Del resto, una cincuenta son revistas históricas de publicación cerrada, muchas de las cuales se cuenta solo con ejemplares aislados.

De los 406 videos, 268 están en formato VHS (en proceso de conversión a formato digital), el resto en disco compacto. Destacan los reportajes del NOCO, referidos principalmente a inauguraciones de líneas o vehículos, y los recopilados por el Gabinete de Comunicación de Renfe, así como aquellos otros institucionales de Adif o Talgo.

Existen además 169 registros cartográficos, además de vaciados de artículos, algunas grabaciones sonoras y algo más de 2.000 expedientes personales de trabajadores ferroviarios.

Además de estos fondos, el Museo cuenta con un volumen indeterminado de material adicional cuyos contenidos trascienden los objetivos de la biblioteca, por lo que son susceptibles de donación a entidades interesadas, especialmente bibliotecas de escuelas o facultades científicas. Otra parte, en torno a 200 ejemplares son duplicados de libros ferroviarios pendientes de ser donados a asociaciones de amigos del ferrocarril interesadas u otros colectivos.

Los fondos fotográficos

Una de las líneas en las que se trabaja actualmente es en el inventario, clasificación, catalogación y ubicación definitiva del material fotográfico que se encuentra depositado en el Museo.

Entre los años 40 y 60 del siglo XX, Renfe decide electrificar la práctica totalidad de las líneas ferroviarias principales. Para documentar dicho proceso e inventariar las instalaciones que tiene asignadas, el Servicio Eléctrico de dicha empresa decide realizar una serie de fotografías que abarquen la totalidad del territorio nacional y muestren el antes y después de instalaciones y estaciones. Para ello encarga la labor a un pequeño grupo de fotógrafos, entre los que destacan F. Ribera, F. Gracia, P. O'Callaghan, J. Payá, J. Llanusa, Vallé, J. Bruguera, F. Pérez, Pagés, J. Renvelas, Carlos García, Enrique Castillo, I. Fernández y Luis Paz.

La parte del fondo de la que dispone el Museo corresponde a la relacionada con estaciones e instalaciones del territorio catalán y algunas zonas anexas del País Valenciano y Aragón. En total se trata de 5.752 positivos en blanco y negro, casi todos ellos de tamaño 13x18 y 10x13 cm, pegados a un cartón en el que se disponen las principales informaciones: número de cliché y registro, título, ubicación, autor, año de realización, etc.

Además de los positivos en papel, se dispone también de los negativos de gelatina de bromuro de plata en placa de vidrio, de formato medio, de gran calidad, en su mayoría en buenas condiciones. Todo este conjunto se encontraba depositado en el Museo desde su traslado desde la estación de Francia para su conservación y puesta en valor.

En el año 2004, aprovechando una dotación económica, se decide ponerlo todo en manos de un equipo especializado para su diagnóstico y búsqueda de solución de conservación. Para ello se firma en febrero de ese año un convenio con el Departamento de Comunicación Audiovisual y Publicidad de la Universidad Autónoma de Barcelona para el desarrollo, la elaboración y puesta en marcha de un programa de Ordenación, Catalogación y Gestión de los Fondos Históricos Fotográficos del Museo del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú. Se decide pues el traslado de todo el fondo a sus instalaciones del campus de Bellaterra y comienza su análisis.

Tras el análisis y ordenación de los mismos, se decide digitalizar la totalidad de los positivos en dos resoluciones, 72 y 400 ppp, formato TIFF en ambos casos, la primera para poder ser consultada de forma ágil y la segunda para poder realizar copias de calidad.

A finales de 2005, el archivo digitalizado en su totalidad es remitido al Museo, en 13 DVD y en las dos resoluciones, momento a partir del cual se hace público en el terminal de la sala de lectura de la biblioteca y se atienden las solicitudes de reproducción.

En el año 2010 en el Museo se inicia la limpieza, acondicionamiento y colocación de los fondos fotográficos en cajas especialmente diseñadas para la conservación de la colección y se procede a su catalogación en una base de datos de Access creado al efecto.

Diseño de la oferta educativa y actividades

En estos veinte años el Museo ha trabajado para la consolidación de una sugetente oferta educativa dirigida a públicos muy diversos que ha conseguido posicionar al Museo como un espacio dinámico de cultura y ocio. La génesis de esta orientación al visitante fue la creación de la propuesta formativa para centros escolares que se iba desarrollando en estos años.

Los museos técnico-industriales, como los del ferrocarril, ofrecen un componente didáctico intrínseco, el tren resulta atractivo para todas las edades y el diseño de unas actividades facilita todavía más el encuentro. Esta faceta se potencia más en las actividades dirigidas a centros escolares. La observación de los objetos que se exponen conducen al entendimiento, y entender un elemento técnico significa conocer su funcionamiento, el sistema productivo sobre el que actúa y sus repercusiones sociales, económicas y ambientales. Esto es lo que pretende el Museo sumergiendo a los visitantes de forma acogedora en el universo del tren.

En el año 1995 se inició la oferta educativa del Museo con la elaboración de los primeros materiales educativos. En 1999 se crea el Área de Comunicación y Educación que ha permitido el desarrollo de un amplio programa de actividades y su difusión. Desde entonces no se ha dejado de profundizar en los contenidos que se ofrecen a los alumnos a través de los diferentes vehículos, instalaciones y elementos patrimoniales del Museo.

El programa dirigido a las escuelas ha ido creciendo de manera que hoy se adecua tanto a los diferentes niveles educativos como los diversos contenidos curriculares.

El objetivo final es transmitir el valor social, técnico, económico y de sostenibilidad del ferrocarril y proyectar la imagen de un sistema de transporte eficaz, seguro y moderno, apoyado en sus valores históricos y en un legado patrimonial único. Para ello en diversas ocasiones se ha recurrido a empre-

ses como Renfe o FGC que han colaborado en la elaboración de materiales, catálogos o vídeos.

También desde el mundo de la cultura se ha contado con ayuda para el desarrollo de las diferentes actuaciones, tanto a través del Museo de la Ciencia y de la Técnica de Cataluña como del Instituto Municipal de Educación de Barcelona.

En el año 2000 se inician los talleres educativos que se llevaban a cabo en el espacio asignado a la primera biblioteca. La incorporación en el 2002 de un coche-aula amplía la oferta educativa orientada a los ciclos de primaria con la implantación del denominado TallerTREN, pasando a denominarse Didáctica Activa. Cada año se han incorporado nuevos contenidos y se ha mejorado una oferta que se encuentra ya muy consolidada. Para muchos centros de Cataluña acudir al Museo del Ferrocarril es una cita anual obligada. Un buen número de personas que hoy se encuentran en la Universidad o ya han salido de ella, obtuvieron sus primeros conocimientos sobre el tren a través del recorrido guiado o las actividades que realizaron en el Museo durante su época escolar.

El Museo estableció en el año 2009 acuerdos de colaboración con la Escuela de Ingeniería Superior de la Universidad Politécnica de Cataluña y con el Taller de Renfe-Integría para mostrar la evolución tecnológica del ferrocarril, a la vez que se amplía y mejoraba la oferta para los niveles de enseñanza obligatoria (ESO y Ciclos Formativos) y enseñanza postobligatoria (Bachillerato).

El Museo en su línea de atención a un amplio segmento de públicos se ha ido ampliando y diversificando. En este sentido, atiende a los profesionales de las empresas de transporte y a los técnicos del ámbito museístico y patrimonial, así como a los especialistas y estudiosos en el campo de la ingeniería ferroviaria y a los aficionados al mundo del tren.

En los últimos años, el segmento de público familiar es el que ha ganado un mayor protagonismo en el Museo. Se consideran familias los pequeños grupos heterogéneos de personas de diferentes edades que acuden juntos al Museo para disfrutar de una propuesta cultural de ocio. Para ellos se ha diseñado un amplio programa de actividades.

Asimismo, el Museo cuenta, con dos áreas específicas para niños: el espacio PequeñoTREN y el parque infantil Vall de Núria, donde los niños menores de ocho años, acompañados de adultos pueden disfrutar del tren.

En el 2010 se ha creado en la primera planta del edificio de servicios, el Espal Families. Asimismo se ofrecen diferentes visitas guiadas, a través de las cuales todos los componentes del grupo pueden interactuar entre ellos y con diferentes elementos del Museo.

Actividades de fin de semana gratuitas:

Los sábados:

- Visitas comentadas, todos los sábados por la tarde.
- Los domingos, el programa Domingos de Tren en el Museo:
- Primeros domingos de mes: vapor en vivo, con el encendido de la locomotora Mataró.
- Segundos domingos de mes: VideoTREN (vídeos y cortometrajes relacionados con el ferrocarril, dentro de un vagón de mercancías tipo J)
- Terceros domingos de mes: NarratREN, relatos de ferrocarril
- Últimos domingos de mes: ContetREN (la colección de vehículos e instalaciones del Museo explicada en forma de cuento por un personaje muy especial).

Entre las propuestas más generalistas y con periodicidad anual, el Museo ofrece actividades en torno a fechas reconocidas como el Día Internacional de los Museos (18 Mayo), o la Semana de la Ciencia del mes de noviembre, pero también otras de creación propia como la Semana del Tren, conjunto de actividades creado el año 2005 en colaboración con la Federación Catalana de Amigos del Ferrocarril en conmemoración de la fecha en que funcionó el primer tren peninsular (28 de octubre) o los Premis Camins de Ferro a Vilanova, certamen que se celebra anualmente al finalizar el año y fue creado en el año 2000 para mostrar públicamente el agradecimiento a las personas e instituciones que colaboran con el Museo.

Más específicamente dirigidas a públicos profesionales son las Converses d'Estació (Conversaciones de Estación), que han evolucionado de ser mesas redondas generalistas a convertirse en encuentros para profesionales de los museos, así como las conferencias de temática especializada en el ferrocarril o el ciclo poético Viatges i hospitalitat.

Exposiciones temporales

Desde 1993 hasta el 2009 se han llevado a cabo en el Museo 62 exposiciones temporales, de las cuales 12 han sido de producción propia. Desde el año 1998 se planifica una programación anual que permite la renovación de los contenidos del Museo y ofrecer diferentes miradas e interpretaciones sobre el ferrocarril.

Las exposiciones han cubierto la mayor parte de los ámbitos del mundo del ferrocarril: tecnología, urbanismo, economía, sociedad, turismo o cultura en sus diferentes vertientes: fotografía, dibujos, pintura, escultura o cómics. Destaca entre las exposiciones, la producida en el año 2009 "40 años de cambiadores de ancho de vía en España", en colaboración con la dirección de Programas de la Fundación.

Difusión del valor del ferrocarril

El Museo es un vehículo de comunicación del extenso universo del ferrocarril desde una posición de rigor, conocimiento, diálogo, debate, atención y acogimiento, por este motivo su labor de difusión es esencial. Las actividades del Museo del Ferrocarril de Vilanova se han orientado desde sus inicios hacia la comunicación, comprensión y promoción del mundo del tren desde el pasado hasta el futuro.

Se han efectuado diversas campañas de difusión, entre las que destacan las realizadas con Cercanías de Renfe, hoy Rodalies de Catalunya, el Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya y TMB.

La página web, creada en 2008, permite realizar una visita paralela del Museo y conocer una parte de sus fondos o de las actividades realizadas. La vocación de la web es interactuar con las personas interesadas en el ferrocarril o en el Museo y generar curiosidad en el público general para una posterior visita.

Principales acciones de comunicación

- Elaboración de material de difusión del Museo:
- Octavillas promocionales
- Folleto guía en cuatro idiomas
- Pósters para estaciones de Cercanías
- Creación de la imagen del Museo. Señalización gráfica del material y del recinto.
- Producción spot publicitario del Museo para televisiones locales
- Participación Campaña "Garraf, l'esperit del romanticisme"
- Promoción Billete Combinado de Renfe
- Folleto promocional con Fira Park
- Creación "paquetes comerciales" de Museo para la comercialización en Agencias de Viaje y Tour Operadores
- Folleto informativo Espacio Siglo XXI
- Dúptico de verano en colaboración con Cercanías y Níjig Tren de Ben
- Creación de nueva Web

- Creación de nueva imagen corporativa del Museo en la línea del Sistema mINACTEC
- Campaña verano con Fira Park y barco turístico Passi-ho bè
- Edición folleto conjunto de los principales museos de Vilanova
- Imagen gráfica del Museo en consonancia con el Sistema mINACTEC
- Inclusión Billete combinado + Museo en programa educativo del Ajuntament de Barcelona
- Producción spot publicitario por Canal Blau para su emisión en las estaciones de Metro de Barcelona.
- Creación del proyecto audiovisual "Sube al Tren de la Historia". Premio Laus, 2003.
- Montaje especial del Museo del documental del Canal Historia, "Camino de Hierro"
- Colaboración con el documental de RTVE "Les Vies del Progrés", dedicado a los orígenes del ferrocarril en Vilanova. Premio Bonaplata, 2007 y Caminos de Hierro en Vilanova.

Publicaciones:

Publicaciones para público escolar

- Guía Infantil y nuevo folleto didáctico. Con la colaboración de Cercanías Renfe.
- Cuaderno de Didáctica y Difusión del Museo. Publicado por el mINACTEC.
- Creación de la colección de Cuentos del Tren y publicación del primer cuento "Victor i els Trens del Museu".
- Publicación del segundo cuento de la colección del Museo "L'Ou que es mou".

Otras publicaciones

- Edición de una primera Guía del Museo en tres idiomas, 1997
- Incorporación del Museo de Vilanova al Boletín de la FFE, 1998
- Elaboración del Catálogo Museo en catalán, 2000
- Edición en castellano Catálogo del Museo, 2005
- Publicación Catálogo del Museo en Inglés, 2007
- Colaboración con la publicación "Memories entre Fum i carbó", 2008, editado por el ayuntamiento de Vilanova i la Geltrú, 2008
- Publicación Memoria-catálogo del Museo, 2010

A pesar de no poder ser consideradas como publicaciones propias se ha colaborado estrechamente en la edición de monografías y revistas publicadas por la Fundación y por diversas asociaciones e investigadores del ferrocarril

20 anys de Museu del Ferrocarril

El futuro del Museo del Ferrocarril de Catalunya

El Museo de Vilanova seguirá trabajando para atender las demandas de un público comprometido y exigente. El crecimiento sostenido en la afluencia de visitantes y la consolidación patrimonial de este equipamiento legitiman su evolución en centro de referencia y dinamizador de las iniciativas culturales vinculadas del tren en Cataluña con la misión de identificar, seleccionar y preservar el actual y futuro patrimonio material e inmaterial, así como velar por su expansión y proyección para el fomento del transporte por ferrocarril. El Museo aspira a ser fuente de entendimiento del pasado, configurador de presente, planificador de futuro y dinamizador social de la vocación ferroviaria de la ciudad.

La consecución del conjunto de objetivos pasa por la consecución de los siguientes hitos:

- Garantizar la colaboración de las diferentes instituciones públicas en la promoción y desarrollo del Museo.
- Establecer un sistema de financiación que garantice nuevas aportaciones de capital que permitan la intervención en la totalidad del espacio.
- Elaborar un proyecto ejecutivo que contemple la remodelación arquitectónica completa del espacio.
- Establecer fases y fuentes de financiación para la rehabilitación del conjunto que garantice su difusión, continuidad y proyección.
- Trascender las instalaciones del Museo a través de la difusión, protección y puesta en valor del patrimonio cultural histórico ferroviario de Cataluña, a la vez que se musealizan bienes muebles e inmuebles dispersos por el territorio.
- Impulsar el Museo como espacio vivo de encuentro, de inclusión social, promotor de ciencia, cultura y diálogo.

El Museo del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú, ha conseguido situarse en una posición destacada en el panorama museístico i Vilanova i la Geltrú en capital del ferrocarril de Catalunya. En estos años, ha contribuido de forma decisiva a comunicar los valores que caracterizan al ferrocarril entre los niños, jóvenes y adultos y a transmitir el papel transformador del tren. Al fomentar un acercamiento al mundo del tren, el Museo ha querido asegurar que las futuras generaciones valoren el transporte por ferrocarril como irremplazable motor de progreso. Asimismo, el patrimonio histórico cultural ferroviario ha ganado visibilidad, lo que facilita el compromiso social, institucional y garantiza que este legado pueda transmitirse a la futura ciudadanía.

Vilanova i la Geltrú, se ha ido afianzando como ciudad de referencia del ferrocarril a través de sus instalaciones y servicios de mantenimiento integral de Rente Integra, de la monumental estación de Adif –en proceso de rehabilitación completa-, de las personas que han trabajado en ellas y de las más de 18.000 que cada día utilizan los servicios de cercanías, de la labor de la Escuela Politécnica y de la realizada por el Museo. En esta consolidación se quiere avanzar en el escenario de los proyectos de futuro y de las inversiones ferroviarias previstas para los próximos años. En este marco, el Museo del Ferrocarril aspira a convertirse en el centro integral de cultura y comunicación del amplio universo del tren, al tiempo que la ciudad viaja hacia la definitiva capitalidad del ferrocarril en Cataluña.

¿Por qué el Museo del Ferrocarril de Cataluña se encuentra en Vilanova i la Geltrú?

¿Qué características tiene la ciudad de Vilanova i la Geltrú para que fuera el espacio elegido para concentrar buena parte de la herencia ferroviaria del país? La respuesta se encuentra en la epopeya protagonizada por figuras emprendedoras del siglo XIX que determinarían el futuro económico y social del mismo. La industrialización es uno de los procesos históricos que con más fuerza han definido a la Cataluña contemporánea y fue posible por la capacidad impulsora de la sociedad civil, no sólo de la dinámica burguesa, sino también de los empleados, hombres y mujeres, que apoyaron y colaboraron en que aquel deseo de progreso fuera realidad.

Los soñadores del ferrocarril

La llegada del tren a Vilanova i la Geltrú en 1881 fue una revolución que transformó usos, actividades, valores y una estructura urbana secular. La situación de esta población, aislada de Barcelona por la barrera orográfica que supone el macizo del Garraf, reducía y dificultaba sus relaciones con el exterior. La implantación de la infraestructura ferroviaria que uniría Vilanova con la metrópoli aceleró el desarrollo industrial de la población, creó las condiciones para el establecimiento de uno de los centros ferroviarios más importantes de Cataluña y favoreció la implantación de nuevas actividades, como fue el caso de la fábrica Pirelli.

El transporte por tren significó una transformación sin precedentes, y consiguió fue la gesta de una visionaria y perseverante burguesía local. Desde 1854, y hasta en doce ocasiones, se había tratado de conseguir permiso para construir unas infraestructuras ferroviarias que, paralelas a la costa, llegaran a Barcelona. Después de tantos intentos, la figura determinante para lograr aquel sueño fue Francesc Gumà i Ferran, personalidad destacada del XIX que puso coraje, recursos, tenacidad y fuerza al servicio del progreso. Estas características fueron las que determinaron la cultura industrial del país y posibilitaron la introducción de las grandes transformaciones.

A mediados del siglo XIX, la cuestión ferroviaria era uno de los problemas más graves de Vilanova i la Geltrú. La conexión de Barcelona hacia el sur y el centro a través de la prolongación de la línea ferroviaria interior de Martorell-Vilafra, suponía la incomunicación de la zona del sur litoral. Ésta era la razón por la cual las autoridades estatales no veían la necesidad de empezar un nuevo proyecto en un trazado tan próximo.

Las malas condiciones de transporte de Vilanova ocasionaban un amenazador encarecimiento de los costes de los productos que se elaboraban en las fábricas de la capital del Garraf. Los caminos vecinales eran intrasitables, sólo había un servicio de carros y diligencias que desde 1865 viajaban diariamente a Vilafra (se recorrían los 17 km que las separa en unas 8 o 9 horas) y las condiciones del viaje eran pésimas y peligrosas. Los habitantes de Vilanova no llegaban más allá de Cubelles o Sitges (se construyó una carretera entre estas dos ciudades en 1844), de hecho, hasta que los caminos de hierro no surcaron la tierra, la mayoría de la población europea sólo recorría unos 12 km en toda su vida. Esa situación ocasionó la búsqueda de soluciones por parte de empresarios y comerciantes.

Un gran emprendedor: Francesc Gumà i Ferran

Una figura esencial para la construcción de la Vilanova i la Geltrú actual fue Francesc Gumà i Ferran. Un hombre que consagró parte de su vida a modernizar su ciudad de origen. Hijo de un industrial, se dedicó al comercio en Cuba y cuando volvió, consagró capital y energías al desarrollo de Vilanova. En ultramar conoció los efectos transformadores que el tren introducía por donde pasaba y animó a personas de diferentes ámbitos a embarcarse en la compleja aventura de la construcción de un nuevo trazado ferroviario.

En 1877 consiguió la ansiada concesión de construcción de la línea, esto es, sin ninguna ayuda estatal, característica de la red en Cataluña y sin precedentes en la Europa continental. El dinero para su implantación se pudo conseguir por el impulso de Gumà que, junto a un grupo de hombres de negocios, buscó recursos en su patrimonio y en la subscripción pública, llegando a trasladarse a Cuba en busca financiación. Consiguió el apoyo de figuras destacadas de la vida política y cultural de la época como el diputado Víctor Balaguer que le permitirían fundar en 1878 la Sociedad del Ferrocarril de Valls y Vilanova a Barcelona.

Se plantea este ferrocarril en una coyuntura expansiva de la Bolsa de Barcelona, conocida como La Fiebre del Oro. El optimismo general e interés por el tren propició la formalización de un gran número de contratos y la posibilidad de adquirir y asignar más terrenos de los que otros ferrocarriles destinaban, algunos cedidos gratis por los propietarios y otros dados a cambio de acciones de la sociedad concesionaria. El resultado fue una destacable cantidad de suelo para el servicio ferroviario que permitió en los años implantar un gran centro productivo en Vilanova i la Geltrú.

Un ferrocarril original, atrevido y cómodo

Las expectativas generadas impulsaron la constitución de un ferrocarril singular. Los años de retraso respecto al resto de trazados —la línea Barcelona-Mataró se inauguró en 1848— lo situaban en condiciones de escoger los materiales y las opciones más ventajosas. Entre el barrio marítimo y el centro de la población, se reservó una gran extensión de terreno para la construcción de la estación, los muelles, los talleres, los almacenes y las vías. La nueva red de transporte animó a plantear un ensanche urbano adaptado a las necesidades de una ciudad industrial en expansión. El objetivo marcado por la compañía no era únicamente crear una estación de primera categoría, sino un proyecto mucho más amplio: la creación de un gran centro ferroviario que permitiera que la actividad vinculada al tren permaneciera en la ciudad y que dispusiera de taller de reparación de locomotoras, un área de carga y recogida de mercancías y otra de acogida de viajeros. Con este propósito se proyectó una de las estaciones de mayores dimensiones de todas las construidas hasta ese momento fuera de Barcelona.

El material para las instalaciones se encargó a la Maquinista Terrestre y Marítima, pero el material móvil fue de origen americano. Probablemente Gumà quedó seducido por este tipo de vehículos cuando los vio en uno de sus viajes a New York. Las nueve locomotoras se construyeron en la casa norteamericana The Rogers Locomotive and Machine Works. El material americano era prácticamente desconocido en la época y suponía una gran novedad en España. Los coches también vinieron de Norteamérica, de la casa Harlan and Hollingsworth Co. Ltd, con la innovación que suponía el disponer de bogies en lugar de los tradicionales dos ejes, lo que incrementaba notablemente la comodidad de los viajeros. Las locomotoras de vapor Carolinas y los lujosos coches Harlan caracterizaron un ferrocarril de clara inspiración americana. En una primera fase se construyó, al lado del edificio de la estación, un muelle de mercancías (ya desaparecido) y una gran nave para guardar estos primeros vehículos —que hoy, en proceso de rehabilitación, forman parte de las instalaciones del Museo del Ferrocarril—.

Los accleristas podían haber sacado rendimientos muy aceptables, pero la euforia económica que se vivía empujó a sus directivos a embarcarse en el proyecto de una nueva sociedad mucho más ambiciosa. Gumà desarrolló la idea de un ferrocarril directo desde Madrid a Barcelona, que cruzara Molina de Aragón, Calamocha, Montalbán y Caspe, empalmando en Roda con el ferrocarril de Valls. Por eso se constituyó en 1881, antes de la puesta en funcionamiento del recorrido Barcelona-Vilanova i la Geltrú, una nueva empresa, la de los Ferrocarriles Directos de Madrid y Zaragoza a Barcelona. Este hecho supuso grandes dificultades que impidieron la consecución final y que dejaron en una precaria situación económica a la sociedad y a sus promotores.

Aún así, la voluntad de no quedar excluidos de la red ferroviaria que se iba tejendo y la obstinación de avanzar fueron la clave para la construcción de una línea que, desde fuera de la población, no se creía necesaria. Las obras duraron tres años y, contra todo pronóstico, el 29 de diciembre de 1881 el primer tren cubrió el recorrido Barcelona-Vilanova i la Geltrú.

La inauguración del nuevo recorrido fue todo un acontecimiento ciudadano que se prolongaría durante varios días en los que se colocaría la primera piedra de la Biblioteca Museo Víctor Balaguer —una institución cultural pionera e innovadora cuya sede será considerada como el primer edificio catalán de nueva planta para cumplir funciones de biblioteca y museo—, en unos terrenos cedidos por Gumà, y que culminaría con la celebración de la Exposición Regional de 1882. La exposición representó una importante muestra de productos de Vilanova, con la que se quiso rendir homenaje al tren y atraer a la villa a empresas, instituciones y personalidades. Algunos de los stands se situaron en la plaza donde posteriormente se construiría el depósito de locomotoras de vapor y se utilizarían en 1888 en la Exposición Universal de Barcelona.

La consolidación de un gran centro ferroviario

El crac bursátil de los últimos días del enero siguiente provocó el hundimiento de la cotización de valores en el mercado barcelonés, lo que influyó en la caída de las acciones de la nueva compañía y en la contención de la expansiva iniciativa.

A la vista de las dificultades de todo tipo, la Compañía de los Directos fue absorbida por la compañía de Tarragona a Barcelona y Francia (TBF). Sin embargo aquella quimera, pasados los años, llegó a ser una realidad mucho mejor que la imaginada. La reserva de terrenos para usos ferroviarios realizada por Guri permitió que de 1886 a 1909 se pudieran ampliar las instalaciones dedicadas a funciones de mantenimiento de vehículos y que se edificaran diversos muelles para la carga de carbón así como dos aguades para abastecer las locomotoras.

Con la siguiente absorción por parte de la gran compañía ferroviaria de Madrid, Zaragoza y Alicante (MZA) se completó la configuración del depósito de locomotoras de vapor de Vilanova i la Geltrú llevándose a cabo la edificación de la rotonda y de las naves del llamado Recorrido.

La consecuencia fue que las instalaciones se erigieron como centro de gran actividad ferroviaria en Cataluña, que ofreció ocupación a la población local y atrajo, durante décadas, mano de obra especializada de toda España. Hasta 900 personas dedicadas a los más diversos oficios llegaron a trabajar en el conjunto de Vilanova: maquinistas, fogoneros, tapiceros, carpinteros etc. En 1941, con la nacionalización de todas las líneas, se siguió apostando por este espacio como uno de los principales talleres o centros para el mantenimiento de máquinas y de coches.

Durante el decenio de 1950, con los nuevos motores diesel o eléctricos y la electrificación de las principales líneas catalanas, las máquinas de vapor y sus depósitos empezaron a perder importancia. El de Vilanova i la Geltrú funcionó hasta el 1967, ocho años antes que desapareciera la tracción a vapor en las líneas de Renfe. La continuidad de la actividad del centro productivo prosiguió en el Recorrido, que con los años se transformaría en lo que son hoy los talleres de Renfe Integría, que realizan similares funciones a las desarrolladas originalmente, aunque utilizando la tecnología más avanzada. Desde 1994 estas dependencias se encargan de las grandes reparaciones y del mantenimiento de los trenes de cercanías.

Entre el depósito y la estación, se construyó en los años setenta un edificio que funcionaría como economato, en sustitución del vagón semanal que transportaba género de alimentación y limpieza para los trabajadores ferroviarios y que después se convertiría en el edificio de servicios (tienda, sala audiovisual, biblioteca, archivo, oficinas...) del Museo del Ferrocarril.

En la actualidad en la estación de Vilanova se encuentran las áreas de atención al viajero y el gabinete de circulación de los trenes que transitan por sus vías, además de tiendas y una cafetería—evolución de la clásica cantina—. A diario más de 18.000 personas salen y entran de la ciudad por sus andenes, situndose la estación entre las primeras en el ranking de viajeros de la red de cercanías de Barcelona.

La capital del Garraf es hoy una ciudad de más de 65.000 habitantes en constante crecimiento que hubiera evolucionado de manera muy diferente de no ser por el impulso que le dio el ferrocarril. La herencia del esfuerzo común de la emprendedora ciudad del XIX es hoy la actividad productiva y patrimonial que se manifiesta en el intenso movimiento de trenes y viajeros, en el trabajo de los talleres y en la consolidación del Museo del Ferrocarril.

Appendix

The Railway Museum of the 21st century

The collection of movable and immovable property that the Vilanova i la Geltrú Railway Museum exhibits and looks after is considered to be the most important technical collection in Catalonia and amongst the most interesting ones for historic industrial heritage in Europe. Its vehicles are located in the original facilities of a large steam locomotive depot. This centre, where the engines had their base and workshop and the drivers their homes, closed as a production centre in 1967, reopening as a museum in 1990.

The mission that defines its operation is the conservation and interpretation of tangible and intangible assets associated with the railways, especially in Catalonia, in order to make these available to the public in a condition to be transmitted to future generations. It also aims to promote awareness of trains, reveal man's capacity for innovation, the significance of the railway in the process of industrialization and its far-reaching socio-economic consequences in the contemporary world.

The Museum has been formed as a regional reference centre for the railway, from which to publicize the benefits of rail transport as a public resource that is safe, comfortable, fast and energetically sustainable. A space where human heritage is the engine of activity and that aims to provide knowledge, satisfaction and delight, both to those visiting its facilities and those who carry out their professional work in them.

History

The genesis of the Museum dates back to 1972 and stems from an initiative by the Friends of the Railway Association of Barcelona, following the conclusion of the 19th European Congress of Railway Modellers (MOROP), for which it was decided to bring together in Vilanova i la Geltrú a large display of steam locomotives.

The reason for choosing this location was the existence of the old steam locomotive depot in the capital of the Garraf, which made it possible to have a swing bridge, a water tank and an engine shed for storing the engines.

After the congress, the vehicles were put aside until 1981, the year in which, coinciding with the centenary of the line, Renfe and the Regional Government promoted the creation of a Railway Museum in Catalonia, a model of joint management being specified. Following the signing of an initial collaboration agreement, to which Vilanova i la Geltrú Council would later be added, the necessary actions were agreed with a view to its opening. In 1985 another agreement was signed between Renfe and the Regional Government which

defined the parameters of its future operations. The initial proposal of shared management was eventually truncated and, based on the initial proposal, the Regional Government rehabilitated the engine shed building and Renfe restored the vehicles and adapted the land, going as far as to call for an architectural study of ideas for comprehensive rehabilitation that did not end up being awarded.

The Museum opened its doors on August 5, 1990 at the wish of Renfe and the Town Council, but with no budget or any staff appointed, architectural and museum work at its facilities being postponed.

It was in 1993 when Renfe entrusted its management to the Spanish Railway Foundation, formalizing the existence of the Museum as such, by setting opening hours to the public, prices and a protocol for operating and activities. But it was not until 1999 when it would be included in the *Registre de Museus de Catalunya*.

The Foundation has undertaken the intensive work of consolidating and designing the Museum over the years, strengthening and promoting a living space that is open to the public, in keeping with its content and contents. There have been a series of actions relating to the facilities and vehicles, adapted to the operating budget and the annual investment established.

For more than a decade, the Spanish Railway Foundation and the Department of Culture and Means of Communication of the Catalonia Regional Government, through the mNACTEC, have encouraged the creation of a body that enables different public institutions to join the project.

In 2009 the mNACTEC awarded a grant of €30,000, and in collaboration with ADIF, as owner of the land and buildings, a draft project was prepared that restates previous work and that is the basis of the future architectural project covering comprehensive action in different phases.

The aim is to adapt the equipment to the requirements of society and current museums, since the overall heritage still has the characteristics of an industrial complex from the first half of the twentieth century, whose buildings were constructed as demanded by the production needs of the time and the functions of a depot-workshop.

Museums in the 21st century are promoters of culture, dialogue and social inclusion. The Museum of Vilanova is characterized by its openness to the public as a place of reflection and exchange. A decisive factor in this area

has been the creation of a group of volunteers that enable the institution to take stronger roots in the social fabric of the town.

In 2006 the creation of the Museum Members and Collaborators group (SG), has led to the increased involvement of civil society in the activities of the Museum. On January 1, 2009, the SG became independent and was founded as a non-profit association. This group was joined by volunteers from various programmes. As for those people who are linked through donations or an annual payment to the Museum, these form part of the Friends of the Museum group.

Agreements with different companies have also contributed to the integration of this cultural facility into the social and economic fabric of the region.

On July 31, 2009, the Council of Ministers approved the Royal Decree establishing the Museum Network in Spain. Amongst the top 36 museums that form part of the new network is the Vilanova i la Geltrú Railway Museum, which is attached to the Ministry of Public Works. This inclusion represents the final acknowledgement of this heritage area as a top level cultural centre.

Main actions performed 1990 - 2010

The actions performed by the Foundation in this period covered all areas and functions related to a museum.

Museum creation, consolidation and management

The main line of management carried out has been the allocation of a budget and an organization with different areas of activity (management; communication and education; documentation and conservation; maintenance and administration). The Museum staff structure has grown from 1 to 6 people, all of them belonging to the Foundation. At the same time, two service companies are responsible for, on the one hand, attending to visitors and, secondly, for cleaning and maintenance of facilities.

The complete design of an attractive cultural museum product, the completion of two museum projects to define the strategic plans of the Museum and the resulting actions have been, along with the development of two draft architectural projects, cardinal actions to determine the evolution of the Museum. Collaboration through agreements (over forty) with different institutions and companies has also been a constant theme of these years, achieving an input of resources, commitments and aid.

Close collaboration with Renfe, both through *Hodades de Catalunya*, Rolling Stock Maintenance or Communication, and cooperation with the former areas of Infrastructure Maintenance, now integrated into ADIF, have enabled the Museum to offer facilities that have been adapted to the needs of a cultural establishment.

From an institutional point of view, incorporation into the system of the Museum of Science and Technology of Catalonia, which coordinates and structures 25 items of industrial equipment, has been a fundamental commitment in bringing the strategies of the Museum into line with the latest contributions regarding the management of industrial heritage and in achieving greater professionalism and expertise.

Adaptation of facilities and museographic display

Many measures have been taken at the Museum facilities, particularly in the building built in the 70s where the old company shop was located. Different service areas have been created here (reception, specialised shop, children's and family areas, toilets, offices, library, meeting rooms, audiovisuals ...) as well as a part of the Museum's permanent exhibition with specific areas dedicated to the cinema, *CinemaTREN* or the world of stations.

The need to comply with museum space requirements, along with the desire to create a welcoming, active, open space designed to receive all types of public has encouraged the implementation of these actions.

These include the restoration and rehabilitation of two heritage buildings and their opening as exhibition spaces: the former supply workshop facility as *Espai Segle XXI* (2000) and the water tank as *Espai Gurní* (2006). The first was made possible by funding from the Railway Infrastructure Manager, a body under the Ministry of Public Works which would be transformed in 2005 into the current ADIF. The second was assisted by grants from the *Senel de Museus de la Generalitat de Catalunya*.

Work on facilities and vehicles

- Lighting, general air conditioning and alarm system in the services building of the Museum.
- Creation of the function room and the showing of Museum audiovisuals.
- Redevelopment of the ground floor: entrance and integrated ticket sale and shop area; creation of a children's area, PequeTREN; temporary exhibition hall that would be turned into an area for families in 2010, virtual theatre; and a permanent exhibition area.
- Redevelopment of the top floor: service area; meeting room, space devoted to films, CinemaTREN; public library-newspaper library; archives and offices.
- In the exterior area: landscaping and paving of two roads leading from the services building to the Engine Shed, which houses the collection of vehicles, and to the water tank in which there is an exhibition on the role of railways in the contemporary history of Vilanova i la Geltrú.
- Installation of three new sections of track.
- Supply of seven footbridges for access to different vehicles in the Engine Shed (third-class cars, saloon car, three steam locomotives and two electric and diesel engine cabs).
- Signs on building fronts.
- Installation of the general communications network.
- Creation of Emergency and Evacuation Plan.
- Rehabilitation of the supply facility in the former workshop and its adaptation as an exhibition area, Espai Segle XXI.
- Rehabilitation of one of the water tanks and its adaptation as an exhibition area dedicated to the railway in Vilanova i la Geltrú, Espai Gumà.
- Work on a part of the roof of the oldest facility in the Museum (Vilanova i la Geltrú Council).
- Renovation of sanitary facilities at the Museum and adaptation for the disabled.
- Creation of a reserve and archive room.
- Internal and external restoration of Talgo II composition (by the Talgo company).
- Talgo II air conditioning.
- Installation of exterior lights.
- Repair of Engine Shed roof.
- Communication supports for collection vehicles.
- Adaptation of Chartrén car interior as an educational classroom in the TallerTREN Museum.
- Fitting out of a freight wagon as an area for showing films, carried out in collaboration with Granollers Council.
- Creation of Vall de Núria Outdoor Playground, in collaboration with the Regional Government Railway (Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya - FGC).

- Installation of new digital projection system in the Audiovisual Room.
- Restructuring of areas inside the Museum (reserve room, storage rooms and maintenance workshop).
- Adaptation of the central facility of the former Workshop for relocating large objects in reserve.

Historic heritage management in Catalonia

Cultural historic heritage in the railway field has some peculiarities that make its identification, selection and inventory very difficult, such as the diversity of the parts that go to form it: different types, nature, regional roots, etc.

Along with the vehicles, it includes buildings and units (stations, workshops and depots), bibliographic and documentary heritage, and other intangible items. All of these are related to other industrial sectors since the railway has for decades been the reference model for transport modes and development of the latter has had a significant impact on the lives of companies and society.

The Railway Museum has established itself in Catalonia as the most widely recognized institution in the field of historic industrial railway heritage. Work carried out in the preservation of movable and immovable property on the broad gauge railway network with all its complexity, as well as that performed in the region have placed it in a prominent position.

The opening of heritage to the public, publicizing the value of the legacy and its knowledge is another of the actions that have been carried out with relation to heritage management from Vilanova.

Since 1990, the Museum has added sixteen vehicles to its collection; various heritage items and tools and utensils related to railway operations.

Outstanding for its uniqueness is the mural that the sculptor Josep Maria Subirachs created for the station of Barcelona - Santis, transferred during this period of work on this station.

Main heritage items added

- Vehicles: full composition of Talgo II, 020-0236 steam locomotive granted by CIBA Laboratories, Alsthom 7652 electric locomotive, diesel locomotive 1801, J2 freight car, infrastructure gang car, Talgo III 353-005 diesel locomotive or WR 356 restaurant car. The Comsa company granted and rehabilitated track maintenance equipment that is located in the infrastructure area.
- Other heritage items: interlocking frame and signal bridge from the Francia station, furniture from the MZA Management Board, ticket office from

Norte station in Barcelona and Magoria (narrow gauge) and La Granada stations (which is the current Museum reception), various train models (one of them moving), signals, caps, utensils, health office furniture from Barcelona and Tarragona, and mural by José María Subirachs, amongst others.

Rolling stock has also been granted in these years to different associations and bodies. In most cases the vehicles were located outside the Museum facilities, waiting to be restored. The purpose of these transfers has been to ensure their rehabilitation and effectiveness.

There has been increased social awareness over the years in relation to this kind of technical legacy and several major restoration projects have been consolidated in Catalonia relating to the restoration of industrial railway heritage that allow the collaboration of the different bodies and groups that have emerged from the world of associations. The Regional Government Railway (Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya - FGC) has done outstanding work on the narrow-gauge railway and some extensive partnerships have been established with the Museum. The Association for the Reconstruction of Historic Rolling Stock (ARMF) in Lleida has also achieved a high level of professionalism in the restoration and operation of historic vehicles; while the Foundation for the Preservation of Industrial Heritage, in Mora la Nova, has also carried out important work in the restoration of facilities at Mora station and in looking after heritage.

Vehicles granted

- Association for the Reconstruction of Historic Rolling Stock (ARMF) in Lleida: boiler wagon 43975; cars B7 6217 and 6236, car GHV 1656; steam locomotives 262 F 0421 (Sarrià) and 462 F 0401 (Garrat), electric locomotive 1003; diesel locomotives 10817 and 10820.
- Ripoll Town Council: electric locomotives 1002 and 1006.
- Badalona Friends of the Railway Association (Zone 5 Group): electric locomotive 7652, three 6000 series cars, diesel locomotive 10838, electric unit UT 832, wagon J 3000676 and mail van DGTG 3076.
- Foundation for the Preservation of Industrial Heritage, in Mora la Nova: diesel locomotive 10836, electric unit UT 444-002.
- Burgos Friends of the Railway Association: diesel unit 304-056.
- Calús Town Council: restaurant car WLR 3568.
- Tarragona Town Council: Tarraco steam locomotive.
- INECCO: car ZZ 324.

Since 1993 there have been various external restorations of vehicles and heritage elements with the help of Renfe maintenance professionals from the Vilanova and Can Turi's workshops. An effort has been made to offset the limited economic resources with the collaboration of companies and individuals interested. The work performed has required the collaboration of multidisciplinary teams committed to the Museum project. More than fifty items have been restored in this time, from station benches, a wooden Hatan bogie, clocks, signs and track machinery, the Engine Shed turntable, the watering area at Vilanova station, etc.

Since 2006 a large part of these restorations have been possible due to the work carried out at the Museum by the Association of Members and Collaborators (SIC). The SIC is mainly made up of people who have in most cases been linked to railway employment and who contribute their experience and knowledge.

Vehicle restorations

- Restoration of electric locomotive 1003
- Rehabilitation of Mikado steam locomotive
- Restoration of Centenary Train composition
- External restoration of Martorell steam locomotive
- Interior restoration and lighting of car ZZ320
- Repair and painting of Talgo II engine and cars
- Repair of bodywork and exterior paint on three 6000 series cars
- Exterior restoration of Railcar 9165
- Track and Works gang car rehabilitation
- Rehabilitation of Garratt 462F-0401 locomotive
- Restoration of steam locomotive cab, Mikado 141F-2348
- Repair and rehabilitation of Alsthom 276-052 electric locomotive (Renfe 7652)
- Restoration and rehabilitation of Coccodrillo 7206 Electric Locomotive and placement of reproductions of original plates
- General work on the Matero locomotive
- Exterior rehabilitation of Talgo 350-003 Virgen de Begoña engine
- Restoration and looking after of Zornilla track vehicle
- Restoration and placement of Mikado and Martorell locomotive rods (SIC)
- Restoration of Mallet steam locomotive cab (SIC)
- Recovery of diesel and electric engine cabin to make it visitable (SIC)
- Restoration of Saloon Car ZZ 324
- Restoration and adaptation for visiting Talgo III Virgen Bien Aparecida cab and 7206 Coccodrillo Electric Locomotive
- Restoration of bodywork, paint and interior of Talgo II composition
- Restoration of bodywork and paint on Track and Works gang car

Running of historic trains

In these twenty years, historic operative trains at the Museum have been run (Centenary Train and electric locomotive 7652, mail vans and 6000 cars) on more than thirty occasions. Since 1998, the Badalona Friends of the Railway Association (5th area) has been responsible for the maintenance and running of the latter composition, which is at Renfe Integria's workshop in Cani Tunis Barcelona.

The trains mentioned have been rented in connection with celebrations commemorating the anniversaries of the various lines, trips by friends of the railway associations, Charter trains hired by travel agencies or companies or rented for film shooting, documentaries or advertisements.

The Railway Industry Act of 2004, which changed the regulations for operating vehicles, and works on the approach tracks to Barcelona, together with the removal of branch lines at the Can Tunis workshop have since 2007 prevented further trips departing from stations in the metropolitan belt of Barcelona. In 2010, the Ministry of Public Works created specific regulations for the running of historic trains that govern their operations.

Documentation, research and library

In 1999, the Museum Documentation department was created. The first activity involved the opening of the first library in the following year – newspaper library devoted to the railway in Catalonia. At first it had more than 1000 volumes and about 50 titles of periodical publications, and it dealt with the first demands for information from the Museum, enquiries from different Renfe departments and companies related to the railway, as well as students and researchers. Having overcome the initial physical installation phase and those resulting from information demands from users, the use of the library led to the necessary extension of both its activities and utilization and, especially, the volume of its documentary collections. The photo archive was also created.

In 2001 Renfe Infrastructure Maintenance donated the old library of the MZA Company management (Railway Company for Madrid to Zaragoza and Alicante). Along with more than 100 boxes of books and other graphic material and objects, the original furniture from the early twentieth century was received, of great beauty and historic value that had up to then belonged to the above management. The receipt of this furniture also meant expansion of the above area by about 20 m², creating a small adjoining area that would subsequently become the newspaper library. In 2010, the number of copies was

now approaching 2000 with more than 50 magazine titles and 150 videos, in addition to material in different formats.

The consolidation period was established in the years 2002-2003 with the computerized cataloguing process. The number of publications has continued to increase since then, but in a more selective way, trying to open up new document areas and improving those that had less information. It is worth noting the increase and improvement in the supply in different bibliographic formats, especially in the newspaper library and videos.

Source of collections

- 40% comes from the Spanish Railway Foundation, the Madrid-Delicias Railway Museum and, especially, the archives of the Documentation Department located in the Palacio de Fernán Núñez or at Delicias station.
- 35%, with a tendency to increase, comes from direct purchases.
- 20% are donations from various RENFE and ADIF bodies, especially from its communication offices.
- 5% comes from private donations. A feature of these was the granting in 2009 of part of the library of Ms. Merve Sala, President of Renfe during the period 1991-1996. The collection consists of over 150 copies and has been positioned in an area of the library especially created for the purpose.

The increased amount of entries has made it necessary to define organization criteria to make them compatible with the space available and the demands of the Museum.

In February 2004, a cooperation agreement was signed with the Department of Audiovisual Communication and Advertising at the Autonomous University of Barcelona for the inventory, classification and digitalization of the photographic collection of the Renfe Electric Service, consisting of some 6,500 images, which would be received the following year in computerized format.

The area allocated to the newspaper library has been reviewed and filtered, and some collections have been completed with uncatalogued collections that remained in the reserve rooms. This material includes an important volume of publications on engineering published since the end of the 19th century that is now pending documentation, transfer or exchange.

The cartographic collection consists mainly of line profiles, network maps from different lines and companies and a group of drawings pending documentation of stations in the city and province of Barcelona that were donated in 2005 by the Renfe Heritage department in connection with refurbishment

work on the Barcelona-Sants station. Another very interesting part of the cartographic collection is formed by the line construction projects, of which there are approximately 30, linked to the figure of Eduard Maristany, all of them belonging to the old MZA Library.

The most outstanding aspect of this period from a technical point of view was the replacement of the GLAS computer application with the new Biblio3000 integrated library management system, which has been adapted to international standards for cataloguing in MARC format and which offers a complete solution for the library environment, being able to meet the needs of the library itself: acquisitions, cataloguing, circulation, budget management, etc., as well as those of users. The replacement project has been carried out by taking advantage of the fact the Foundation acquired the new application for the library at its headquarters in the Palacio de Fernán Núñez. The migration of data from the old catalogue was carried out at the end of 2007.

Documentation areas and facilities

The final spatial distribution of facilities and collections is as follows:

- Reading Room, located on the top floor of the Museum, with other more than 30 m², which have various cabinets and the bulk of the bibliographic material, ordered according to the classification established. It has a single, large reading table, with approximate capacity for 15 people. There is free access to material. There is also a video player for VHS and DVD formats connected to a TV screen for viewing audiovisual documentation. Arranged at the entrance to the room are new bibliographic features, monographs and the major periodic publications. There is a computer terminal for access to the OPAC, which is awaiting publication on the internet.
- Newspaper Library, which is accessed from the reading room. With about 10 m², and restricted access under supervision, it houses serial publications, monographs of special significance and, for some time, those that due to saturation of some cabinets in the reading room cannot be located there. The reproduction area is common to all administrative offices and is located in an adjoining area.

Bibliographic and cartographic collections

- The library catalogue has, in mid-2010, 4409 entries, 3165 of which are monographs, physically arranged into 7 generic sections numbered with Arabic numerals and 30 subsections designated with letters that allow their location.
- It has 170 serial publications, of which over 60 are regularly received by subscription or purchase. Of the remainder, about fifty are historic journals now longer published, many of which only have isolated copies.
- Of the 406 videos, 268 are in VHS format (being converted to digital format), the rest on CD. The NODO reports are a highlight, referring mainly to the unrolling of lines or vehicles, and compiled by the Renfe Communications Office, and other Adif or Talgo institutions.
- There are also 169 cartographic entries, as well as casts of items, some sound recordings and rather more than 2,000 personal files of railway workers.
- In addition to these collections, the Museum has an undetermined amount of additional material whose contents go beyond the goals of the library, so they are liable to be donated to interested parties, especially school libraries or science faculties. Moreover, around 200 copies are duplicates of railway books waiting to be donated to interested friends of the railway associations or other groups.

Photographic collections

One of the areas in which work is currently focussing is the inventory, classification, cataloguing and final location of the photographic material deposited in the Museum.

Between the 1940s and 1960s, Renfe decided to electrify almost all the major railway lines. To document the process and draw up an inventory of the facilities allocated, the Electric Service of this company decided to take a series of photographs covering the entire country and showing the appearance of facilities and stations before and after. To do this it entrusted the work to a small group of photographers, which included F. Ribera, F. Gracia, P. O'Callaghan, J. Payá, J. Llanusa, Vallés, J. Bruguera, F. Pérez Pagés, J. Riviéras, Carlos García, Enrique Castillo, I. Fernández and Luis Paz.

The part of the collection possessed by the Museum corresponds to that relating to stations and facilities in Catalonia and some adjoining areas of the Valencia Region and Aragón. It involves a total of 5,752 positives in black and white, almost all of them measuring 13x18 and 10x13 cm, glued to card and setting out the main information: negative and entry number, title, location, author, year of completion, etc.

In addition to the paper positives, there are also silver bromide gelatine negatives on glass plates, medium format, high quality, and mostly in good condition. This entire collection was deposited in the Museum following its transfer from the França station for conservation and enhancement.

In 2004, taking advantage of funds, it was decided to put everything in the hands of a specialized team to diagnose and search for a maintenance solution. An agreement was thereby signed in February of that year with the Department of Audiovisual Communication and Advertising at the Autonomous University of Barcelona for the development, design and implementation of a programme for the Arrangement, Cataloguing and Management of the Historic Photographic Collection at the Vilanova i la Geltrú Railway Museum. It was therefore decided to transfer the entire collection to their campus facilities at Bellaterra and to begin to analyse them.

Following their analysis and arrangement, it was decided to digitize all the positives in two resolutions, 72 and 400 dpi, TIFF format in both cases, the first to allow quick consultation and the second for making quality copies.

At the end of 2005, the totally digitized file was sent to the Museum, in 13 DVDs and in the two resolutions, the moment from which it was made public in the reading room terminal of the library and reproduction requests were dealt with.

In 2010, the cleaning, preparation and placement began of photographic collections into boxes specially designed for the conservation of the collection, and they were catalogued in a specially created Access database.

Design of the educational offer and activities

Over these twenty years the Museum has worked to consolidate an attractive educational offer aimed at a very diverse public and which has managed to position the Museum as a dynamic area of culture and leisure. The genesis of this visitor orientation was the creation of the training proposal for schools that would be developed over the years.

Technical-industrial museums, such as railway ones, offer an intrinsic educational component, the train is attractive to all ages and designing some activities makes the encounter even easier. This aspect is further encouraged in activities aimed at schools. Observation of the objects on display leads to understanding, and understanding a technical part means knowing how it works, the production system in which it acts and its social, economic and environmental effects. This is what the Museum aims to do by immersing visitors in a welcoming way in the world of trains.

In 1995, the educational offer of the Museum began with the development of the first educational materials. The Department of Communication and Education was created in 1999, which has allowed the development of a comprehensive program of activities and their dissemination. The contents offered to students through different vehicles, facilities and assets of the Museum have been continuously extended since then.

The program aimed at schools has grown in such a way that today it is adapted to both different educational levels and the various course syllabuses.

The final objective is to transmit the social, technical, economic and sustainable value of the railway and to project the image of an effective, safe and modern transport system, supported by historic values and a unique heritage legacy. Companies such as RENFE or FGC have therefore been used on several occasions, the latter collaborating in the preparation of materials, brochures or videos.

Help has also been given from the world of culture in the development of different actions, both through the Museum of Science and Technology of Catalonia and the Municipal Education Institute of Barcelona.

The educational workshops held in the space allocated to the first library began in 2000. The addition in 2002 of a railcar-classroom has extended the educational offer aimed at primary cycles, with the introduction of the so-called TallerTREN, subsequently being named Active Education. New content has been added each year and improvements made to an offer which is already very wide. For many centres in Catalonia, going to the Railway Museum is a compulsory annual event. A great many people who are currently at University or have already left it obtained their first information about the train through a guided tour or from the activities conducted in the Museum during their schooldays.

The Museum established cooperation agreements in 2009 with the Higher Engineering School of the Polytechnic University of Catalonia and with the Renfe-Integría Workshop to show the technological developments of the railway, while expanding and improving the offer for compulsory education (Secondary education and Vocational Training) and post-compulsory education levels (High School).

In its policy of attending to a broad segment of the public, the Museum has expanded and diversified. In this respect, it attends to professionals from transport companies and technical workers in the area of museums and heritage, as well as experts and students in the field of railway engineering and train world enthusiasts.

In recent years, the family public segment is one that has gained greatest prominence at the Museum. Families are considered to be small heterogeneous groups of people of different ages who come together to the Museum to enjoy cultural entertainment. A comprehensive program of activities has been designed for them.

The Museum also has two specific areas for children: the PequeTREN space and the Vall de Nera playground, where children under eight can enjoy the train accompanied by adults.

The Espai Families was created on the first floor of the services building in 2010. Various self-guided visits are also offered, through which all the group members can interact with each other and with different elements of the Museum.

Free weekend activities:

Saturdays:

- Guided tours every Saturday afternoon.

Sundays, the Train Sundays at the Museum programme:

- First Sunday of the month: live steam, with the starting of the Matador locomotive.
- Second Sunday of the month: VideoTREN (videos and short films related to the railway in a J type freight wagon).
- Third Sunday of the month: NarraTREN, railway stories.
- Last Sunday of the month: ContesTREN (the collection of Museum vehicles and facilities explained in story form by a very special character).

Among the most general proposals and on an annual basis the Museum offers activities around the dates recognized as International Museum Day (May 18), or the Science Week in November, but also other self-created ones such as Train Week, a series of activities created in 2005 in collaboration with the Catalan Federation of Friends of the Railway in commemoration of the date on which the first train ran on the peninsula (October 28) or Premis Camins de Ferro a Vilanova, an event that is held annually at the end of the year and that was created in 2000 to showcase our gratitude to the people and institutions that collaborate with the Museum.

More specifically aimed at professional audiences are the Converses d'Estació (Station Conversations), which have evolved from general round-table meetings to become gatherings for museum professionals, and specialized thematic conferences on the railway or the Viatges i hospitalitat poetic series.

Temporary exhibitions

From 1993 to 2009 62 temporary exhibitions have been held at the Museum, 12 of which were our own. Since 1998, an annual programme has been planned which allows renewal of the museum's contents and offers different perspectives and interpretations of the railway.

The exhibitions have covered most areas of the railway world: technology, urban planning, economy, society, tourism and culture in its different areas: photography, drawings, paintings, sculptures or comics. Foremost among the exhibitions was the one held in 2009, "40 years of track gauge changes in Spain", in collaboration with the Foundation Programme management.

Publicizing the value of the railway

The Museum is a communication vehicle for the extensive world of the railway from a position of rigour, knowledge, dialogue, joy, attention and welcome, and this is why its publicizing work is so essential. The activities of Vilanova Railway Museum have from the beginning been directed towards communicating, understanding and promoting the world of trains from the past to the future.

There have been several publicizing campaigns, including those carried out with Renfe Commuter Trains, today Rodalies de Catalunya, the Museum of Science and Technology of Catalonia (Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya) and TMB.

The website, created in 2008, allows you a parallel visit of the Museum and to get to know some of its collections and the activities carried out. The aim of the website is to interact with people interested in trains or in the Museum and to generate curiosity among the general public for a subsequent visit.

Main communication actions

- Preparation of Museum publicizing material.
- Promotional leaflets
- Guidebook in four languages
- Posters for Commuter Train station
- Creating the image of the Museum: Graphic signs of rolling stock and area.
- Museum advertisement production for local TV.
- Participation in the "Garraf, l'espert de romanticisme" Campaign
- Promotion of Renfe Combined Ticket
- Fira Park promotional brochure
- Creation of Museum "business packages" for marketing with Travel Agencies and Tour Operators
- 21st Century Area Information brochure
- Summer leaflet in collaboration with Commuter Trains and Magic Tren from Bon Magic
- Creating a new Website
- Creating a new corporate image for the Museum in line with the mNACTEC System
- Summer campaign with Fira Park and Passi-ho bé summer tourist boat
- Joint brochure publication of the main museums in Vilanova
- Graphic image of the Museum in accordance with the mNACTEC System
- Inclusion of combined ticket + Museum in educational program of the Ajuntament de Barcelona
- Production of advertisement by Canal Blau to be shown in Barcelona metro stations

Publications:

Publications for school public:

- Children's Guide and new educational booklet. In collaboration with Renfe Commuter Trains.
- Notebook of Museum Education and Publication. Published by the mNACTEC.
- Creation of the Train Stories collection and publication of the first story "Victor i els Trens del Museu".
- Publication of the second story in the Museum collection, "L'ou que es mou".

Other publications

- Publication of a first Museum Guide in three languages, 1997
- Incorporation of the Museum of Vilanova into the Bulletin of the Spanish Railway Foundation, 1998
- Completion of the Museum Catalogue in Catalan, 2000
- Publication of the Museum Catalogue in Spanish, 2005
- Publication of the Museum Catalogue in English, 2007
- Publication of Museum Report catalogue, 2010

Despite not being considered as its own publications, it has collaborated closely in the publication of monographs and magazines published by the Foundation and various railway associations and researchers

The future of the Museum

Vilanova Museum will continue to work to meet the demands of a committed, demanding public. Sustained growth in the number of visitors and a consolidation of the heritage of these facilities legitimize its development into a reference centre and a dynamic force for cultural initiatives linked to the train in Catalonia, with the mission of identifying, selecting and preserving present and future heritage, both tangible and intangible, and ensuring its expansion and protection for the promotion of rail transport. The Museum aims to be a source for understanding the past, shaping the present, planning the future and a revitalizing social agent for the city's railway focus.

In this respect, the first Master's Degree of railways and electric power began at the Polytechnic School of Engineering of Vilanova i la Geltrú (EPSEVG), which has been possible through the collaboration of the Spanish Railway Foundation and the Polytechnic University of Catalonia, and which aims to train professionals from the railway world.

Establishing the series of objective depends on the following milestones being achieved:

- Establishing a funding system that ensures further capital to allow work on the whole area.
- Developing a final design that includes the complete architectural remodeling of the area.
- Establishing phases and funding sources for the rehabilitation of the area that ensures its publicization, continuity and projection.
- Going beyond the facilities of the Museum through the publicization, protection and enhancement of the historic cultural railway heritage of Catalonia, while converting movable and immovable property scattered throughout the country into museum pieces.
- Promoting the museum as a living space for meetings, social inclusion, promoting sciences, culture and dialogue.

The Vilanova i la Geltrú Railway Museum has managed to place itself in a prominent position in the museum scene. Over the years, it has contributed decisively to communicating the values that characterize the railway amongst children, young people and adults and to transmit the transformative role of the train. By fostering a closer knowledge of the world of trains, the Museum has wished to ensure that future generations will appreciate the railway as being an irreplaceable engine of progress. The historic cultural heritage of the railway has gained visibility, facilitating social and institutional commitment and ensuring that this legacy can be passed onto future citizens.

It would like to carry on advancing in this way until it becomes a great centre of culture, on a par with its valuable assets and the requirements of society in the 21st century.

Why is the Railway Museum of Catalonia located in Vilanova i la Geltrú?

What characteristics does the town of Vilanova i la Geltrú have for it to be the area chosen to concentrate much of the country's railway heritage? The answer lies in the feat performed by enterprising figures of the 19th century that would determine its economic and social future. Industrialization is one of the historical processes that have most strongly defined contemporary Catalonia and it was made possible by the driving capacity of civil society, not only the dynamic bourgeoisie, but also the employees, men and women who supported and collaborated to make this desire for progress a reality.

The railway dreamers

The arrival of the train in Vilanova i la Geltrú in 1881 was a revolution that transformed uses, activities, values and an ancient urban structure. The location of this town, isolated from Barcelona by the geographic barrier posed by the massif of the Garraf, reduced and impeded relations with the outside. The introduction of railway infrastructure that would link Vilanova with the metropolis accelerated the industrial development of the town, created the conditions for the establishment of one of the most important railway centres in Catalonia and favoured the implementation of new activities, as was the case with the Pirelli factory.

Rail transport meant an unprecedented transformation, and achieving it was the feat of a visionary and persistent local bourgeoisie. Since 1854, and on as many as twelve occasions, attempts had been made to get permission to build a railway infrastructure that, parallel to the coast, would reach Barcelona. After so many attempts, the key figure in achieving that dream was Francesc Gumà i Ferran, an outstanding personality of the nineteenth century who provided courage, resources, tenacity and strength in the service of progress. These characteristics were those that determined the industrial culture of the country and allowed the introduction of major changes.

In the mid-nineteenth century, the railway issue was one of the most serious problems in Vilanova i la Geltrú. The connection from Barcelona to the south and centre via the extension of the Martorell-Viñals de la Torre railway line involved the isolation of the area from the southern coastline. This was the reason why state officials saw no need to start a new project on a route that was so close.

The in-existent transport conditions in Vilanova brought a threatening increase in the costs of products manufactured in the factories of the capital of the Garraf. The roads were impassable, there was only one service for carts and stagecoaches that travelled daily to Vilafraça after 1865 it covered the 17

miles that separates them in about 8 or 9 hours) and travel conditions were terrible and dangerous. The inhabitants of Vilanova could not go beyond Cuabelles or Sitges (a road was built between the two towns in 1844), and in fact, until the railways cut across the land, most of the European population only travelled about 12 km throughout their lives. This situation led to solutions being sought by business people and shopkeepers.

A great entrepreneur: Francesc Gumà i Ferran

A key figure in the construction of present day Vilanova i la Geltrú was Francesc Gumà i Ferran. A man who devoted part of his life to modernizing his home town. Son of an industrialist, he went into business in Cuba and when he came back he devoted capital and energy to the development of Vilanova. He knew from overseas about the transformative effects introduced by the train wherever it passed and he encouraged people from different areas to embark on the complex adventure of building a new railway line.

In 1877 he achieved the coveted concession to build the line, although without any state aid, which was characteristic of the network in Catalonia and unprecedented in continental Europe. It was possible to obtain the money for its implementation due to the drive of Gumà who, together with a group of businessmen, sought resources from his assets and through public share issues, even travelling to Cuba to seek funding. He gained the support of leading figures in the political and cultural life of the time, such as the deputy Víctor Balaguer, who would allow him to establish the Sociedad del Ferrocarril de Valls y Vilanova a Barcelona in 1878.

This railway was proposed at a time of expansion of the Barcelona Stock Exchange, known as The Gold Rush. The general optimism and interest in the railway led to the formalization of a large number of contracts and the possibility of acquiring and allocating more land from those set aside by other railways, some granted free by the owners and others given in exchange for shares in the concessionaire company. The result was a remarkable amount of land for the railway service that would over the years allow a large production centre to be established in Vilanova i la Geltrú.

An original, daring and comfortable railway

The expectations generated prompted the establishment of a singular railway. The years of backwardness with respect to other routes – the Barcelona-Mataró line was opened in 1848 – placed it in a position to choose the materials and the most viable options. Between the maritime district and the centre of town, a large tract of land was reserved for the construction of the station, loading bays, workshops, warehouses and roads. The new transport network encouraged the idea of an urban track adjustment adapted to the needs of an expanding industrial town. The objective set by the company was not only to create a first-class station, but a much larger project: the creation of a major rail hub that would allow the activity related to the train to remain in the town and which would have a repair shop for locomotives, a loading and goods collection area and another area for passengers. This was the purpose behind the design of one of the largest stations built up to then outside Barcelona.

The material for the facilities was ordered from the Maquinista Terrestre y Marítima, but the rolling stock was of American origin. Gumà was probably seduced by this type of vehicle when he saw them in one of his trips to New York. The nine locomotives were built at the American company The Rogers Locomotive and Machine Works. American rolling stock was virtually unknown at the time and it was a major new feature in Spain. The railcars also came from North America, from the company Hollingsworth Harlan and Co. Ltd. with the innovation involved by having bogies instead of the traditional two axles, which significantly increased the comfort of passengers. The Carolinas steam locomotives and the luxury Harlan railcars characterized a railway clearly inspired by the Americans. A goods bay (now disappeared) was built in the first phase next to the station building, as well as a large facility to store these first vehicles – that today, in the process of rehabilitation, are part of the facilities at the Railway Museum.

The shareholders could have made very acceptable profits, but the economic euphoria that existed pushed their managers to embark on the project of a new, far more ambitious company. Gumà developed the idea of a direct train from Madrid to Barcelona, which would cross Molina de Aragón, Calamocha, Montalbán and Caspe, linking up at Roda with the Valls railway. A new company was therefore formed in 1881, before the commissioning of the Barcelona-Vilanova i la Geltrú route, the Ferrocarriles Directos de Madrid y Zaragoza a Barcelona. This led to great difficulties that prevented the final achievement and left the company and its promoters in a precarious economic situation.

Even so, the desire not to be excluded from the railway network being woven and the stubbornness to progress were the key factors in the construction of a line that was not regarded as necessary outside the town. The work lasted three years and on December 29, 1881, against all odds, the first train covered the Barcelona-Vilanova i la Geltrú route.

The opening of the new route was quite an event for the inhabitants that would last for several days and during which the first stone of the Víctor Balaguer Museum Library would be placed – a pioneering and innovative cultural institution whose headquarters would be considered as the first new building in Catalonia to perform the functions of library and museum – on land ceded by Gumà, and which would culminate with the holding of the Regional Exhibition in 1882. The exhibition was a major exhibition of products from Vilanova, the aim being to pay homage to the train and to attract businesses, institutions and personalities to the town. Some of the stands were located in the square where the steam locomotive depot would subsequently be built, and they would be used in 1888 at the Universal Exhibition in Barcelona.

The consolidation of a major rail hub

The stock market crash of the last days of the following January caused share prices to collapse on the Barcelona stock exchange, something which influenced the drop in shares of the new company and contained the expansive initiative.

In view of the difficulties of all kinds, the Directos company was taken over by the Tarragona a Barcelona y Francia (TBF) company. But this illusion turned into a reality over the years that was much better than the one imagined. The reservation of land for railway use by Gumà from 1886 to 1909 made it possible to extend the facilities devoted to vehicle maintenance functions and to build several bays for loading coal and two watering areas to supply the engines.

The subsequent takeover by the big Madrid, Zaragoza and Alicante railway company (MZA) completed the configuration of the steam locomotive depot at Vilanova i la Geltrú, construction taking place of the engine shed and facilities for the so-called Reconido.

The result was that the facilities were built as a major centre of railway activity in Catalonia, which provided employment to local people and attracted skilled workers from all over Spain for decades. Up to 900 people dedicated to the most diverse jobs came to work at the Vilanova complex: drivers, firemen, upholsterers, carpenters, etc. In 1941, with the nationalization of all lines, support continued for this area as one of the main workshops or centres for the maintenance of engines and railcars.

During the 1950s, with the new diesel or electric engines and the electrification of the main Catalan lines, steam engines and their depots began to lose importance. The one at Vilanova i la Geltrú operated until 1967, eight years before the disappearance of steam power on Renfe lines. The production centre activity continued at the Recorrido, which would over the years become what are today the Renfe Integral workshops, which perform functions similar to those carried out originally, but using the latest technology. Since 1994, these units are responsible for major repairs and maintenance of commuter trains.

A building was constructed in the seventies between the depot and the station that would function as a company shop, replacing the weekly wagon carrying food and cleaning items for the railway workers and which would later become the services building (shop, audiovisual room, library, archives, offices ...) at the Railway Museum.

Vilanova Station currently houses passenger service areas and the traffic office for trains running on its tracks, as well as shops and a café-evolved from the classic canteen. More than 18,000 people leave and enter the city every day from its platforms, making it one of the most important passenger stations in the Barcelona commuter trains network.

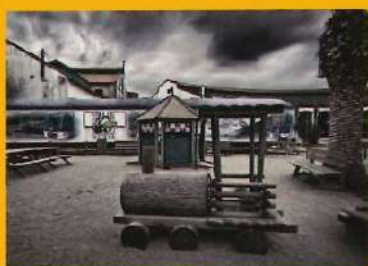
The capital of the Garraf is today a constantly growing town of more than 65,000 that would have developed very differently if it had not been for the impulse given to it by the railway. The legacy of the common effort by this enterprising town of the 19th century is today the productive activity and heritage that is shown by the intense movement of trains and passengers, in the work at the workshops and in the consolidation of the Railway Museum.



Pilar García, directora del Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú
Joan Torres, president de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
Joan Ignasi Elena, alcalde de Vilanova i la Geltrú
Jaime Barreiro, director-gerent de Ferrocarriles Españoles
Eusebi Casanellas, director del Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya.
(21/10/2010. Acte de la signatura del conveni)



Vista general de la Rotunda amb la locomotora "Maia" a la placa giratòria. (fotografia: Nicolás Albendiz)



**MUSEU
DEL FERROCARRIL
DE VILANOVA
I LA GELTRÚ**
MUSEU DE LA CIÈNCIA
I DE LA TÈCNICA DE CATALUNYA

20 anys
1990-2010



FUNDACIÓN de los
FERROCARRILES
ESPAÑOLES

25 años
1985-2010

Amb la col·laboració de:



Generalitat de Catalunya
Departament de Cultura
i Mitjans de Comunicació