

L'any 2006, l'aniversari del ferrocarril al Garraf 125 anys de tren que han deixat un llegat únic: el Museu del Ferrocarril

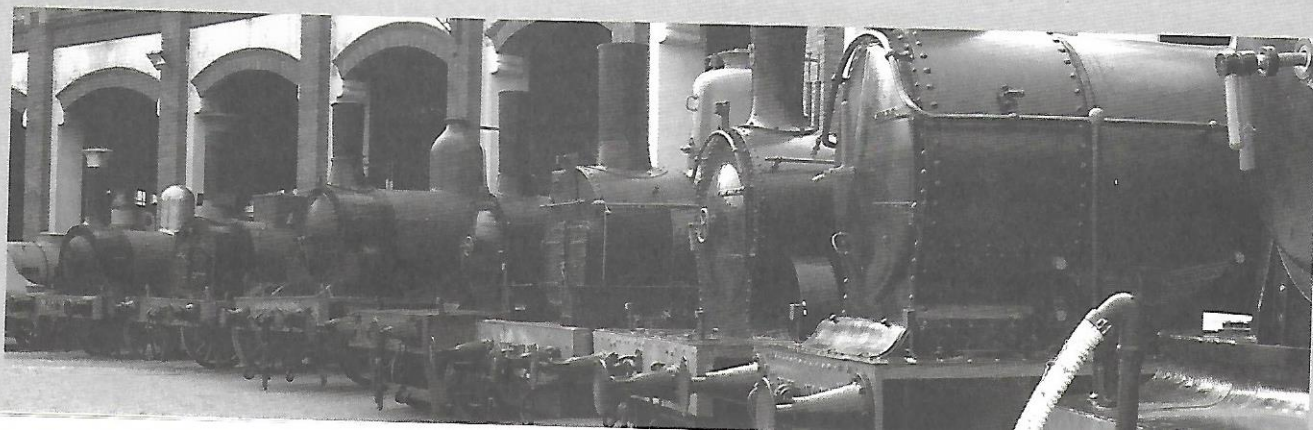
L'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú ha volgut unir representants del teixit associatiu, institucions i empreses per organitzar els actes del 125è aniversari del tren. El ferrocarril ha deixat a la capital del Garraf una empremta potser més visible que a cap altre indret de Catalunya. Els terrenys que va comprar la primera companyia de Valls a Vilanova i Barcelona (VVB) es van utilitzar més tard per instal·lar un gran dipòsit de locomotores de vapor. Les instal·lacions construïdes entre finals del XIX i els primers decennis del segle XX van configurar un gran centre ferroviari al Garraf que durant els anys 30, 40 o 50 van ser un espai de treball i activitat econòmica que va atreure cap a Vilanova

tot tipus de professionals. En aquest espai és on es troba el Museu del Ferrocarril, un dels equipaments de patrimoni industrial més valuós d'Europa.

L'any 2006 es commemora al Garraf el 125è aniversari del canvi més transcendental i que més ha alterat el desenvolupament normal de la societat: el tren. El ferrocarril -als indrets on es va aconseguir que arribés- va propiciar l'obertura física i mental a altres realitats, passant les barreres del món conegut. Des de llavors, els camins de ferro han solcat terres i gents, transformant els territoris i oferint nous horitzons. El tren ha estat símbol de progrés, moviment i canvi. Va re-

volucionar la humanitat i res va quedar igual des del moment que els grans enginys de vapor van interrompre el viatge de la humanitat. Va democratitzar el transport. A partir de la seva aparició la majoria de persones van poder fer realitat els somnis de fugida i descoberta.

El cas de Vilanova i la Geltrú és excepcional a Catalunya per tractar-se d'un projecte sorgit de l'anhel de millora de la societat civil vilanovina, sense rebre cap tipus d'ajut econòmic de l'Estat. Va ser Francesc Gumà i Ferran l'encarregat de posar el seu talent, il·lusió i tenacitat al servei de la creació d'un transport terrestre adaptat a un volum important de viatgers i merca-



deries. Ja hi havia hagut intents anteriors -des de l'any 1851-, fracassats per raons econòmiques, polítiques i per la barrera física i mental que representava el massís del Garraf.

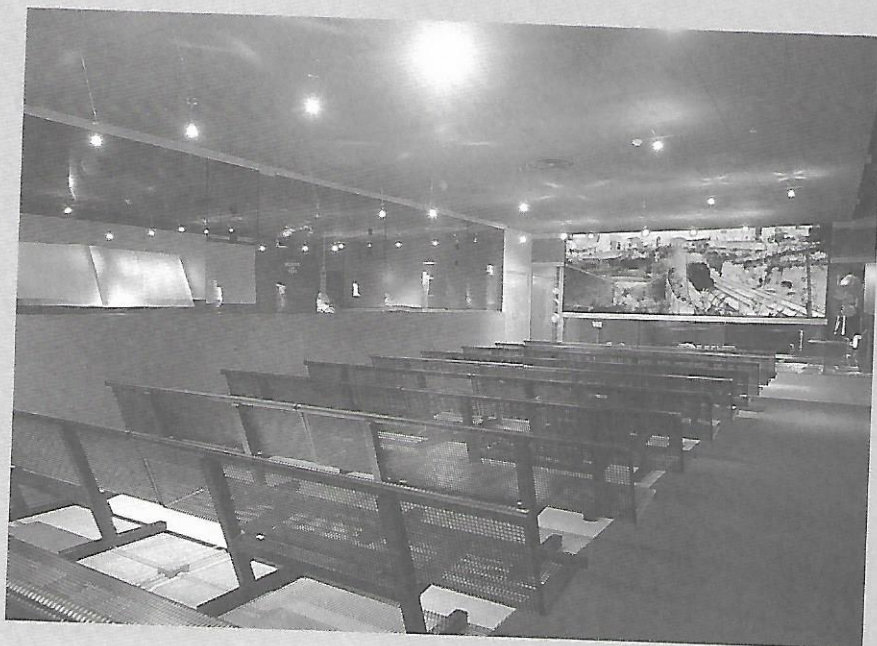
Fill d'un industrial vilanoví, Francesc Gumà va mostrar un caràcter agosarat que el va portar a fer de comerciant a Cuba i a conèixer ciutats com Nova York. En tornar va orientar tot el seu coratge, capital i energia a la millora del seu entorn d'origen. Coneixia bé els efectes transformadors del tren i sabia el que per a una població representava no ser a la xarxa ferroviària principal. Amb el seu caràcter seductor va aconseguir reunir persones influents (Víctor Balaguer, Pau Soler i Morell, Joan Torrents, Agustí Pujol, entre d'altres) al voltant de la complexa aventura de la construcció d'un nou traçat ferroviari. Va encarregar-lo a l'enginyer Cels Xaudaró. Amb el temps es reconeixia el seu projecte com a model de definició i precisió d'enginyeria ferroviària. La conjuntura favorable que va suposar la "febre d'or" va beneficiar la rendibilitat de l'empresa.

Va ser capaç d'engrescar polítics, financers, comerciants i tot un poble perquè el tren arribés a la capi-

tal del Garraf. L'obstinació d'avançar -nom també de l'exposició d'aquesta efemèride- va ser clau per a la construcció de la línia Barcelona-Vilanova-Valls. El 29 de desembre de 1881 va fer el primer viatge el nou ferrocarril, amb uns vehicles d'excel·lent qualitat adquirits als Estats Units. Tota la ciutat va sortir al carrer per celebrar-ho. Per fi el món era a prop.

Passats 125 anys, l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú ha volgut unir membres del teixit associatiu, institucions i empreses per organitzar els actes de l'aniversari del tren. Atès

el caire supramunicipal d'aquest projecte, s'ha creat una Comissió d'Honor que representa les institucions de Catalunya. El ferrocarril ha deixat a la capital del Garraf una empremta més profunda que a cap altre indret del país. Els terrenys que va comprar la primera companyia Valls a Vilanova i Barcelona (VVB), els va utilitzar la més gran de les seves successores, la companyia ferroviària de Madrid a Saragossa i Alacant (MZA), per instal·lar un gran dipòsit de locomotores de vapor. Era l'espai ocupat per l'Exposició Regional de 1872, al costat de les primeres naus del taller de man-



Quadern de Patrimoni

teniment de màquines. Les instal·lacions construïdes al primer decenni del segle XX (rotonda, dipòsits d'aigua, placa giratòria, naus...) van crear un gran centre ferroviari al Garraf, que fins als seixanta fou un espai de treball i activitat que va atreure cap a Vilanova persones de diferents orígens i professions. Fins a 900 persones van arribar a treballar al conjunt ferroviari de Vilanova entre maquinistes, fogoners i operaris de totes les especialitats.

L'any 1967 es va tancar el dipòsit

per la substitució de les màquines de vapor per altres vehicles dièsel o elèctrics, però va continuar l'activitat als tallers situats a la vora d'aquest dipòsit, que es coneixien com "el recorrido" i que avui continuen funcionant fent les grans intervencions a les unitats de rodalies.

Fóra decisiu aprofitar aquesta commemoració per aconseguir que aquest centre ferroviari, que amb els pas dels anys s'ha convertit en un sorprenent equipament cultural, rebí el definitiu suport institucional i

econòmic. El seu espai custodia la memòria laboral, tècnica i sentimental de diferents generacions, així com uns béns mobles i immobles excepcionals. Es tracta del Museu del Ferrocarril que es troba a Vilanova i la Geltrú, en les instal·lacions originals dels primers temps d'expansió del tren. Però edificacions i vehicles necessiten importants intervencions de rehabilitació que garanteixin la conservació i la transmissió al futur d'un llegat patrimonial únic.

La capacitat per arribar a acords de llarg termini per part de la Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Renfe i l'Adif - a més d'altres possibles ens públics i privats - hauria de dinamitzar, comprometre i impulsar la recuperació d'un gran àmbit d'activitat cultural i turística amb una llarga història a la vida de la comarca. Perquè alhora que es commemora el 125è aniversari de la construcció del ferrocarril, també cal recordar que estem celebrant el 25è aniversari de la constitució del museu, d'un museu que des del començament va néixer sense els recursos i el suport necessaris. És el moment de situar la reconeguda col·lecció tècnica de Vilanova i la Geltrú en el lloc que li pertoca dins de l'escenari museístic de Catalunya.



La custòdia de la memòria del ferrocarril al Garraf

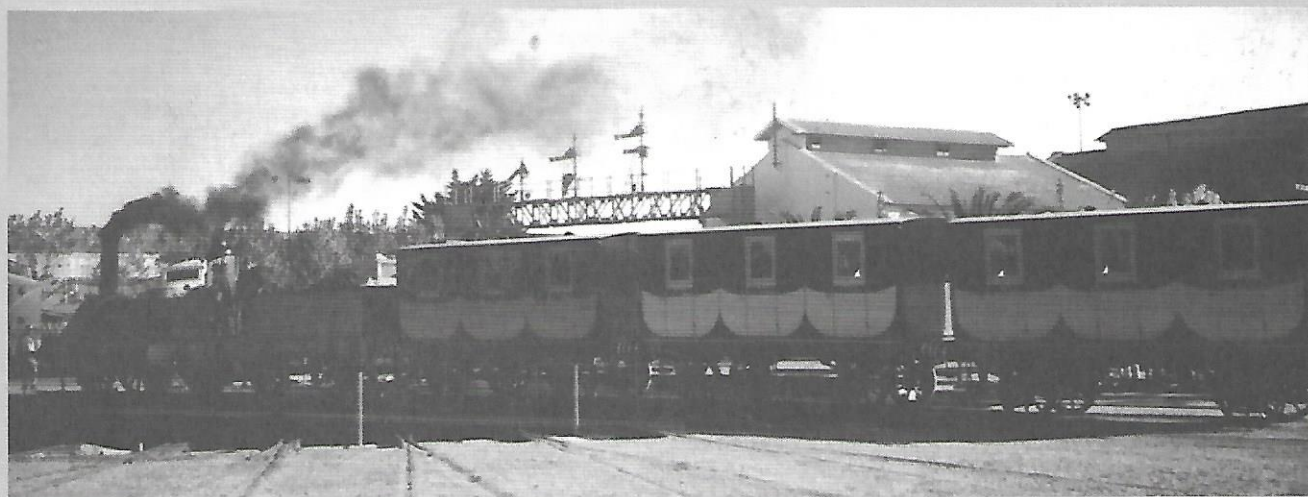
L'any 1981, amb motiu del centenari de l'arribada del ferrocarril a Vilanova va signar-se un acord entre Generalitat-Ajuntament-Renfe per tal de posar en marxa un museu en un espai que havia deixat de ser útil per al servei ferroviari. Encara que la gènesi real es remunta a l'any 1972 quan l'Associació d'Amics del Ferrocarril de Barcelona va concentrar al dipòsit de Vilanova i la Geltrú una important mostra de locomotores de vapor de totes les èpoques - encara llavors algunes en ús- per exposar-la en el Congrés de la Unió Euro-

pea de Modelisme Ferroviari (MOROP) que se celebrà el mes d'octubre d'aquell any a la capital catalana. Tot i que als anys setanta va ser constant la creació d'organitzacions internacionals orientades a la salvaguarda i difusió del patrimoni industrial, a Espanya les energies en aquell temps es van destinar al canvi de règim polític i a la consolidació del sistema democràtic. A la majoria dels països europeus, els organismes públics responsables del patrimoni van donar un pas decisiu en el reconeixement i en l'afirmació de bona part del patrimoni industrial, així com en la transformació dels museus.

Després d'uns anys d'oblit de les màquines i dels edificis de l'antic

dipòsit de vapor de Vilanova, el 1980 es comença a manifestar un cert interès per aquest patrimoni. Preocupació que es concretaria en dues grans exposicions a Barcelona, amb les primeres veus que demanen la protecció del llegat ferroviari i amb la commemoració del centenari del ferrocarril a Vilanova i la Geltrú.

En aquest context, va ser quan el 13 de desembre de 1981 es va signar el conveni que garantia la creació d'un futur museu del tren a Vilanova. La història d'aquest equipament mostra que va néixer amb vocació de participació i compromís de les diferents institucions. Però per diferents causes -molt lligades a les dificultats per aconseguir acords



Quadern de Patrimoni

polítics durant els primers anys democràtics- no va prosperar aquell primer acord. Una part dels compromisos es van complir, però els més importants van quedar pendents.

Malgrat tot, l'any 1990 va obrir-se al públic amb una certa precarietat, per la voluntat de l'Ajuntament i de Renfe. Quan va començar a funcionar com un museu va ser el 1992, que és el moment en què la Fundación de los Ferrocarriles

Espanoles, entitat encarregada de la promoció del patrimoni cultural del món del tren, va fer-se càrrec de la seva gestió. Aquesta fundació -formada per les principals empreses de transport per ferrocarril de l'Estat- decideix destinar-li una partida pressupostària -que a la vegada s'obté de retallar la destinada a altres àrees- i nomenar un coordinador del museu que amb el temps creixeria fins a les cinc persones de la plantilla fixa actual. Va ser una

sortida que, per part de Renfe, buscava donar una solució provisional al manteniment de les instal·lacions, a l'espera d'aconseguir el consens i la participació de les administracions implicades per adoptar respostes més definitives. Tot i així, en resoldre's el problema més urgent i immediat del museu, es va frenar la recerca d'acords de llarg termini. Així doncs, als anys noranta va tornar a quedar pendent la gran reforma de les edificacions, encara que la Fundació assegurava l'obertura al públic, així com la conservació bàsica i l'atenció del museu.

Durant aquest anys, han anat creixent les aportacions de la Fundació i de Renfe per garantir el manteniment del museu, mentre s'estancaven les diferents iniciatives d'una més ampla col·laboració. L'any 2006 s'ha previst un cost de funciona-

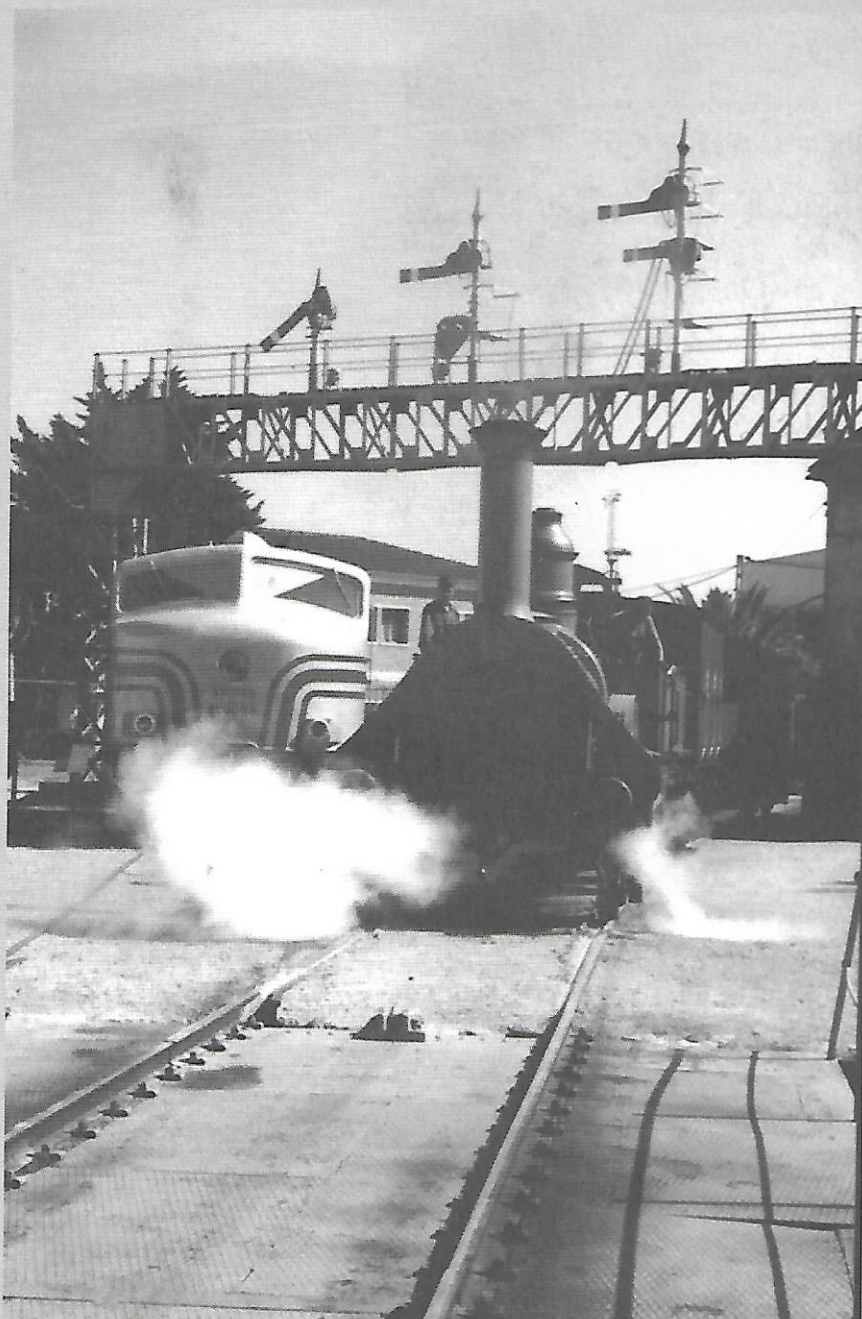


ment de 352.126 euros i unes inversions de 40.000 euros que són del tot insuficients per evitar el progressiu deteriorament de les instal·lacions i els vehicles. La custòdia d'un patrimoni de tots, a tots ens pertoca, i no es pot anar deixant passar el temps sense prendre mesures.

L'oportunitat de crear un espai patrimonial del segle XXI

Des del Congrés de 1972 fins aquell any màgic del 1992, van passar 20 anys. En aquest 2006 ja en portem 14 més i encara que no han parat d'incorporar-se atractius a aquest equipament que atreu anualment més de 45.000 visitants: 18 nous vehicles, una biblioteca pública que és també hemeroteca arxiu d'imatges i documents, tres àrees de projecció audiovisual, maquetes de diferents mides o un vagó adaptat per a activitats escolars i lúdiques. Però manca una intervenció arquitectònica i de restauració que aturi els efectes que produeix el pas del temps i l'erosió del clima.

La Generalitat de Catalunya, a través del Museu de la Ciència i de la



Quadern de Patrimoni

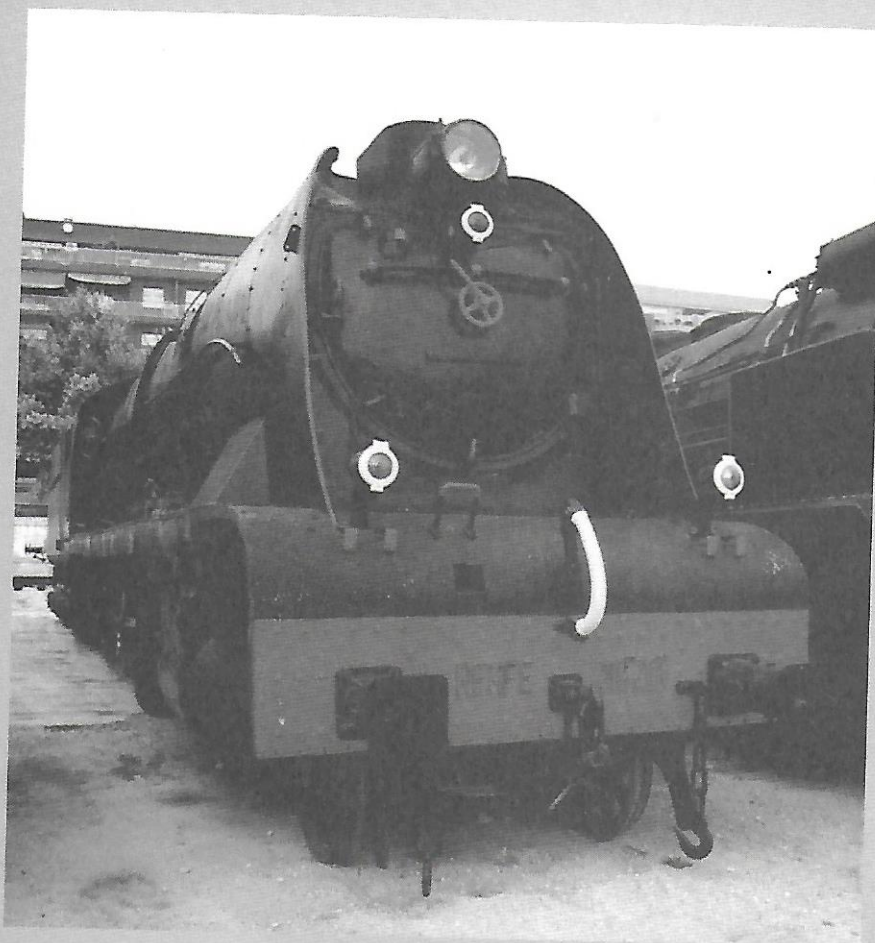
Tècnica, ha participat en la definició de les futures línies d'intervenció arquitectònica i museològica; l'any 2004 va encarregar i finançar un avantprojecte arquitectònic per a la reordenació i remodelació completa de les instal·lacions del museu. Es va escollir a un equip d'arquitectes

italians: Valentina Perrone i Gaddo Tarchiani, que s'han especialitzat en la intervenció i reconversió d'espais productius industrials en centres patrimonials d'avantguarda. Segons aquest estudi la definició funcional del projecte passa per la rehabilitació i integració de les diferents edi-

ficacions i la creació de nous espais d'integració i acollida. Aquest avantprojecte es concreta en la configuració d'una única edificació que engloba i connecta les diferents instal·lacions, la incorporació d'una gran nau de l'antic taller de reparació de locomotores que actualment es troba en molt mal estat, la construcció d'una nova edificació que serveixi de recepció i acollida, la coberta d'una part de la rotonda on es troben els vehicles, a la vegada que la creació d'una àrea de restauració de grans peces. Una proposta que pretén combinar l'estructura original amb un projecte arquitectònic innovador.

L'exposició del museu de Vilanova reuneix 60 vehicles de totes les èpoques: des de les locomotores de vapor més antigues de la península fins als primers Talgos, passant per màquines elèctriques, dièsel, automotors, cotxes de viatgers, un vagó de mercaderies i fins i tot un funicular de Vallvidrera.

La col·lecció de locomotores de vapor és la més remarcable. La sèrie està formada per 28 màquines -la major part d'elles peces úniques- construïdes en diferents països i adquirides per diverses companyies espanyoles en diferents moments de la història. Algunes d'aquestes loco-



motores són béns de gran valor patrimonial, com per exemple les dues locomotores més antigues conservades al nostre país (Martorell -1854- i Mamut -1857-), la composició completa del Tren del Centenari, rèplica del primer tren que va circular a l'Estat espanyol l'any 1848 o una composició de Talgo II. Cadascun dels vehicles posa de manifest el procés econòmic i social que va acompanyar l'evolució tècnica del ferrocarril.

Si un museu és una "fàbrica de somnis", com va dir l'escriptor Vargas Llosa, aquest any de celebracions és l'oportunitat de fer realitat un somni col·lectiu; transmetre una

herència de la qual els nostres néts i besnéts se sentin orgullosos.

Entre tots cal trobar i definir línies de gestió creatives entre la titularitat dels béns i les institucions, especialment la Generalitat de Catalunya a través del Sistema del Museu de la Ciència i de la Tècnica, que permeti aportar recursos a un espai generador d'activat cultural, turística i econòmica. L'esperit dels membres de les diferents comissions que treballen per donar brillantor als actes i també la il·lusió de la ciutadania, han de contagiar tots els organismes i els diferents àmbits de decisió. Mai és fàcil canviar la mirada, d'això en van ense-

nyar molt els prohoms del segle XIX i ara és moment d'agafar el relleu i "no cedir mai en els propòsits", com va dir el 30 de desembre Francesc Gumà i Ferran durant els actes de l'arribada del tren a Vilanova i la Geltrú. Un cop més, només l'obstinació i la força de tots aconseguirà tirar endavant el projecte de consolidació i rehabilitació completa d'un espai extraordinari que forma part de la memòria i del patrimoni de tots.

Pilar García-Fuertes
Directora del Museu
del Ferrocarril

Foto cedida per la Biblioteca Museu Víctor Balaguer.

