

L'Exposició Regional de 1882 als terrenys de l'actual Museu del Ferrocarril

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 Compañía del Ferrocarril de Valls a Villanueva y Barcelona (VVB), constructora de la línia, els va utilitzar la més gran de les seves successores, la Compañía del Ferrocarril de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA), després que va absorbir la primera a causa de les greus dificultats econòmiques, per instal·lar un gran dipòsit de locomotores de vapor. Abans, però, que això tingués lloc, aquest espai va ser el triat per desenvolupar l'Exposició Regional de 1882.

El 28 de desembre de 1881, després d'innombrables vicissituds, el ferrocarril havia arribat a la localitat de Vilanova i la Geltrú. De tots els diversos indrets sobre els quals s'havia especulat per a l'emplaçament de les instal·lacions ferroviàries, es va decidir enllestir l'estació en un punt intermedi entre el nucli principal de la ciutat i el barri mariner, en uns terrenys badius sobre els quals ja existia un pla d'or-

denació urbana: l'eixample de Gumà i Ferran de 1876. De disposició reticular, tenia com a coordenades les Rambles: la Rambla Principal i la Rambla Transversal. La primera ja existia des del 1815, però el pla la perllongava amb la intenció que arribés fins la primera línia de platja, mentre que la segona era de nova creació.

Inaugurat el ferrocarril, l'aspecte dels terrenys on es localitzava l'estació era molt diferents del que podem veure avui. L'actual avinguda del ferrocarril començà a denominar-se avinguda de Gumà, encara que a partir de 1914 el seu nom passà a ser passeig de l'Estació. El Museu Víctor Balaguer encara no s'havia construït i en molts dels terrenys propers a la Rambla Transversal no s'aixecava cap edificació. La imatge de l'edifici de l'estació era llavors imponent, acompanyada en aquell primer moment per només un parell de naus en forma de T per al dipòsit i reparació de les primeres locomotores, edifici que encara es conserva avui al Mu-



seu del Ferrocarril, on es fa servir com a magatzem temporal de grans objectes, a l'espera de la seva definitiva rehabilitació dins del marc del nou projecte museístic.

L'indret escollit per celebrar l'exposició van ser els terrenys de la companyia ferroviària que es trobaven al costat d'aquelles primeres naus del taller de manteniment de màquines i que no tenien cap construcció, espai que un segle més tard, acollirà el futur Museu del Ferrocarril. Es celebrà doncs en aquest lloc, amb gran èxit de participació,

Recerca i investigació

l'Exposició Regional, amb la intenció de donar a conèixer al públic el sector industrial de la ciutat.

El dia 28 de maig de 1882 s'inaugurava oficialment l'exposició, que es podia visitar des de les 9 fins les 12 i des de les 16 fins les 19, a un preu d'una pesseta. El recinte ocupava una superfície de 25.000 m², amb 15 galeries de gran capacitat dedicades a l'agricultura, viticultura, indústria, pintura, etc.. El nombre final d'expositors va ser de 675, distribuïts en cinc seccions: ciències, arts liberals i mecàniques la primera; agricultura i ramaderia la segona; teixits, fusteria, maquinària, etc, la tercera; minerals i químics la quarta i arts industrials retrospectives la cinquena.

I com igual va ocórrer amb la construcció de la línia ferroviària, l'exposició es va fer sense cap mena de protecció oficial, tan sols sufragada per la venda de localitats i amb els beneficis de la tómbola i les aportacions significatives de Gumà, Pau Soler i de Joan de Torrents. Entre els assistents va figuren, entre d'altres, Benito Pérez Galdós, que era a Catalunya estudiant els costums locals. Els jardins van estar il·luminats per faroles de gas, la qual cosa era una novetat que no tardaria a esten-

dre's als carrers principals del municipi. La totalitat de les plantes que havien format el jardí serien trasplantades, una vegada tancada l'exposició, al parc que la companyia ferroviària havia construït a la localitat de Sitges.

Durant els sis mesos que va romandre oberta es van celebrar festes, concursos, festivals musicals, fins i tot una carrera de velocípedes. Finalment el 26 de novembre, es tancaria el que seria l'antecedent més clar de l'Exposició Universal de Barcelona de 1888. De fet, l'estructura d'alguns estands es va reutilitzar a la de Barcelona.

Amb el progressiu augment del trànsit ferroviari i l'increment de les dimensions de les locomotores, cada vegada més pesades, es va fer necessària l'ampliació d'aquelles primitives instal·lacions ferroviàries i en el primer quart del segle XX es va construir en aquests terrenys la actual rotonda amb dotze vies cobertes i el pont giratori, tan necessari per tal de donar la volta a les locomotores de vapor, que només podien circular en un sol sentit de la marxa. El dipòsit de locomotores va estar en funcionament actiu com a tal fins al 1967, quan les necessitats ferroviàries i la pràctica extinció de la tracció a vapor el van fer innecessari.

