

Reapertura del Museo del Ferrocarril de Vilanova



7B 59

GIRE

DELEGACION 5.ª ZONA

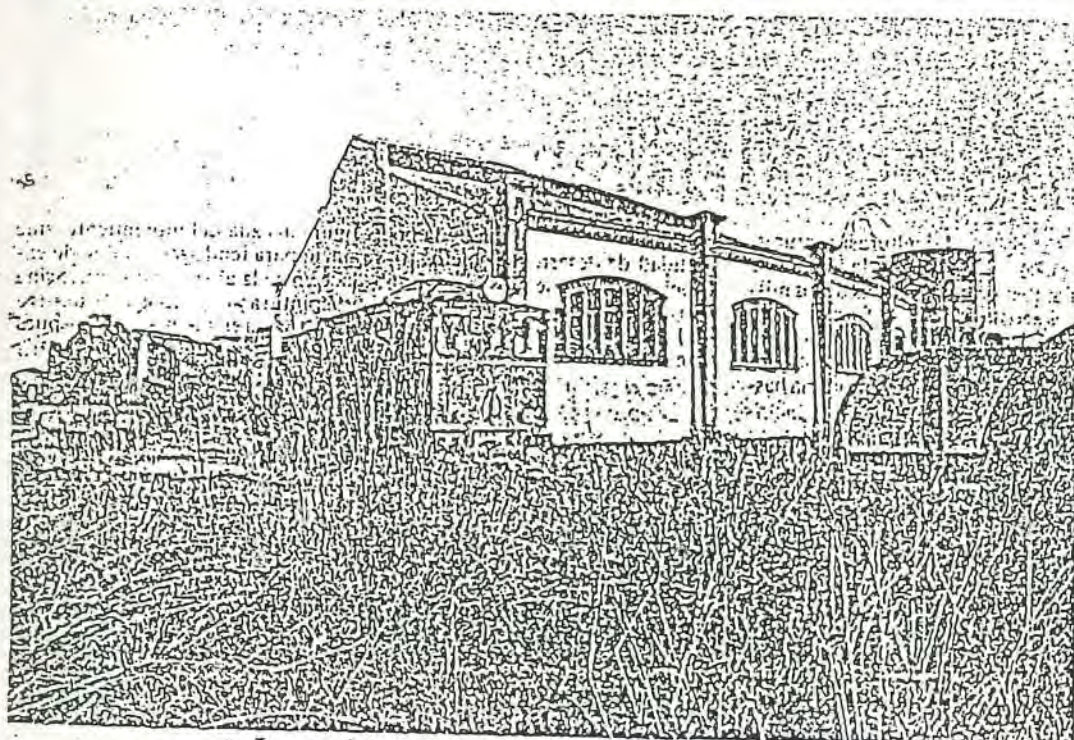




REAPERTURA DEL MUSEO DEL FERROCARRIL
DE VILANOVA I LA GELTRU

JORNADAS DE PUERTAS ABIERTAS
Del 3 de Agosto al 14 de Septiembre de 1990

Vilanova prepara la reapertura de su Museo del Ferrocarril



Vagones y locomotoras permanecen a la intemperie desde hace años

■ Abierto en 1972 y cerrado a los pocos meses, el Museo del Ferrocarril de Vilanova se prepara ahora para una reapertura con todos los honores. La inauguración está siendo preparada para octubre

RAMON FRANCÉS

VILANOVA I LA GELTRÚ. — El concejal del Área de Cultura del Ayuntamiento de Vilanova i la Geltrú, Sixte Moral, ha confirmado a "La Vanguardia" la voluntad de Renfe de reabrir las puertas del Museo del Ferrocarril de Vilanova, el próximo mes de octubre. Este cen-

tro museístico, que agrupa viejas glorias de la historia del ferrocarril a vapor, fue inaugurado en 1972. La falta de acuerdo entre instituciones condenó al centro a un pronto cierre y al abandono más absoluto.

Ahora, dieciocho años después del breve periodo de actividad, Renfe se ha decidido a rehabilitar las piezas del museo y la propia ins-

titución, con la voluntad de volver a abrir al público las instalaciones. Diversas fuentes han coincidido en señalar este museo como uno de los principales en su especialidad de cuantos hay en Europa.

Los trabajos de reparación y acondicionamiento afectan a diversas máquinas de tren, a la puesta en marcha de una plataforma giratoria y a la reparación de la rotonda y las aguadas (depósitos de agua que se utilizaban para repostar las máquinas de vapor). Estos trabajos, emprendidos hace ya un par de años, se han intensificado a lo largo de los últimos meses. Por otra parte, alumi-

nos de la escuela-taller del Centro de Formación Ocupacional La Papetera de Vilanova trabajan actualmente en la restauración de los vagones de tren del museo. Estas prácticas de rehabilitación se enmarcan en el convenio de colaboración firmado por el Ayuntamiento de Vilanova y Renfe. El efecto del salitre del mar y de la lluvia sobre las máquinas no protegidas por la rotonda ha agravado el estado de conservación de las piezas, haciendo más costosos los trabajos de restauración.

Según indica el proyecto, Renfe estudia la posibilidad de convertir el antiguo economato laboral de Renfe, ubicado en el edificio colindante al museo, en una sala de exposición de materiales complementarios. Asimismo, se considera la posibilidad de ajardinar los terrenos situados junto a las máquinas, además de la construcción de instalaciones que cobijen las máquinas que se encuentran a la intemperie.

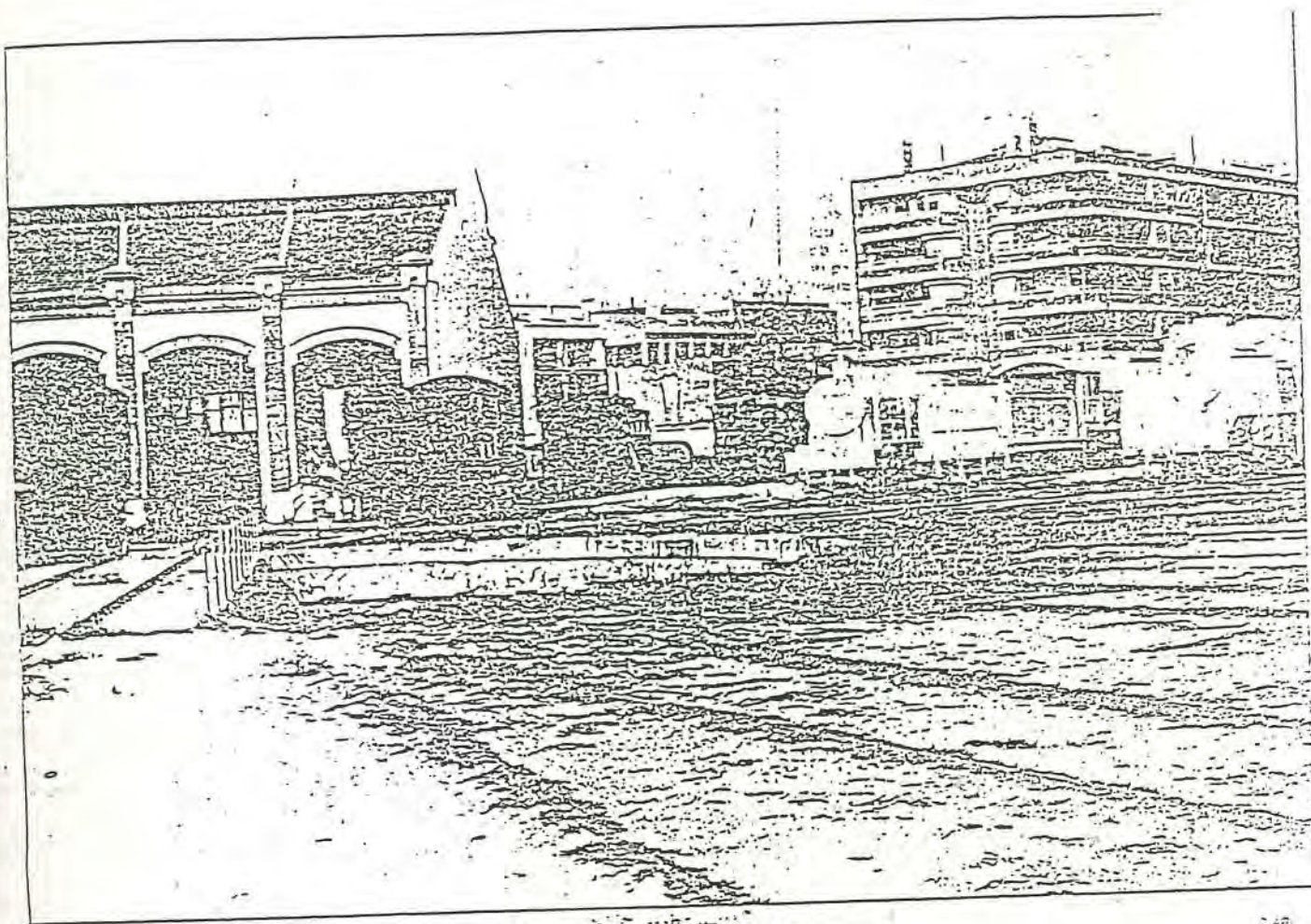
Locomotoras históricas

Entre las máquinas de vapor depositadas en el museo de Vilanova se encuentran la primera y la última que circularon por vías españolas. Respecto a esta última, cabe recordar que en su último viaje fue acompañada por el rey Juan Carlos I, cuando todavía era príncipe de España, el 23 de junio de 1975. En tal fecha, se celebró la despedida simbólica de las locomotoras de vapor del ferrocarril español.

Sixte Moral afirma que las relaciones entre el consistorio vilanovés y Renfe son buenas: "Renfe nos ha pedido nuestra colaboración económica. En principio, no hay problemas para llegar a acuerdos puntuales y, si Renfe decide finalmente abrir de nuevo el Museo, el Ayuntamiento jugará fuerte en este proyecto, ya que supone un enriquecimiento del patrimonio cultural".

Según el concejal de cultura vilanovés, "no hay problemas graves que impidan la reapertura del Museo del Ferrocarril; en todo caso, deseamos que se llegue a un amplio consenso institucional para garantizar su continuidad".





El Museu del Ferrocarril a l'actualitat.

DAR

El regidor de l'Àrea de Cultura de l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú ha confirmat al DIARI DE VILANOVA la voluntat de Renfe de rebre el proper mes d'octubre el Museu del Ferrocarril de Vilanova, centre que recull les velles glòries del ferrocarril a vapor i que després de ser inaugurat l'any 1972 va ser tancat al cap de pocs mesos. La manca d'acord institucional entre Renfe

i la Generalitat de Catalunya va precipitar l'abandonament del Museu. Ara, després de divuit anys, Renfe s'ha decidit per rehabilitar les màquines i el centre amb la voluntat d'obrir les portes d'un dels museus del ferrocarril més importants d'Europa.

El Museu del Ferrocarril de Vilanova podria rebre les seves portes el mes d'octubre

S'intensifiquen els treballs de rehabilitació d'un dels museus més importants d'Europa

RAMON FRANCÉS

El Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú podria tornar a obrir les portes aquest proper mes d'octubre, segons ha confirmat al DIARI DE VILANOVA el regidor de Cultura de l'Ajuntament vilanoví.

Aquest important centre museístic, que acull les velles glòries del ferrocarril a vapor, va ser inaugurat l'any 1972 tot coincidint amb la celebració d'una exposició internacional ferroviària. Anys després, Renfe i la Generalitat de Catalunya van signar un protocol de col·laboració per tal que aquest museu fos una realitat. El protocol, però, no va ser respectat per

Museu del Ferrocarril vilanoví a un abandonament absolut. Ara, després de divuit anys, Renfe s'ha decidit per restaurar les diverses locomotores i el propi centre amb la voluntat de rebre les seves portes.

Els treballs de reparació i condicionament s'han concretat en les diverses locomotores, en la posta en marxa de la placa giratòria, la reparació de la rotonda i dels circuits d'aigua que s'utilitzaven per repostar les màquines de vapor i el tractament amb herbicides dels terrenys del Museu. Aquests treballs s'han vingut realitzant durant els darrers dos anys, malgrat que s'han in-

LA PAPERERA

D'altra banda, alumnes de l'Escola-Taller del Centre de Formació Ocupacional La Paperera de Vilanova i la Geltrú treballen també des de fa uns mesos en la restauració dels vagons dels trens del Museu, un dels més importants d'Europa d'aquestes característiques, segons Renfe. Aquestes pràctiques dels alumnes de La Paperera s'emmarquen en el conveni de col·laboració signat pel Consistori vilanoví i Renfe.

L'efecte de la sal del mar i la pluja sobre les locomotores no protegides per la rotonda ha agreujat al llarg dels últims anys l'estat d'aquestes velles glòries del ferro-

treballs de restauració.

EL PROJECTE DEL MUSEU

En el projecte del Museu del Ferrocarril es baralla la possibilitat de convertir l'antic economat laboral de Renfe

Passa a la pàgina següent

fe, que es troba ubicat en un edifici col·locat al Museu, en una sala d'exposició de material divers: fotografies, l'antiga taula d'enclavaments de la desmantellada estació de Terme de Barcelona (Estació de França) i diversos objectes directament relacionats amb la història del ferrocarril.

Segons el projecte, l'antic edifici de l'economat laboral, que podria ser rehabilitat per l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú, serviria d'entrada al Museu.

S'estudia també la possibilitat d'ajardinar els terrenys situats tot just al costat de les locomotores, així com una coberta transparent per protegir les màquines que ara per ara es troben a la intemperie. Entre les locomotores que es troben a Vilanova i la Geltrú, destaca la primera que va funcionar a vapor i la darrera que va ser apagada el 23 de juny de 1975 pel Rei Joan Carles I, quan aleshores era Príncep d'Espanya. L'apagada d'aquesta històrica locomotora va simbolitzar la fi de l'era del ferrocarril a vapor a Espanya. Per últim, també s'ha informat de la possibilitat de construir a l'interior d'aquest important centre museístic un restaurant de tres o quatre torquilles.

L'AJUNTAMENT JUGARÀ FORT

Per la seva banda, Sixte Moral afirma que les relacions entre l'Ajuntament vilanoví i Renfe són bones. Renfe ens ha demanat materialitzar l'acord i el desenvolupament d'una petita zona i la nostra col·laboració. En principi, no hi ha problemes per arribar a acords puntuals i, si Renfe decideix finalment obrir de nou el Museu, l'Ajuntament jugarà fort en aquest tema ja que suposa no només un enriquitment del patrimoni cultural de Vilanova i la Geltrú, sinó també un element molt important de projecció de la ciutat.

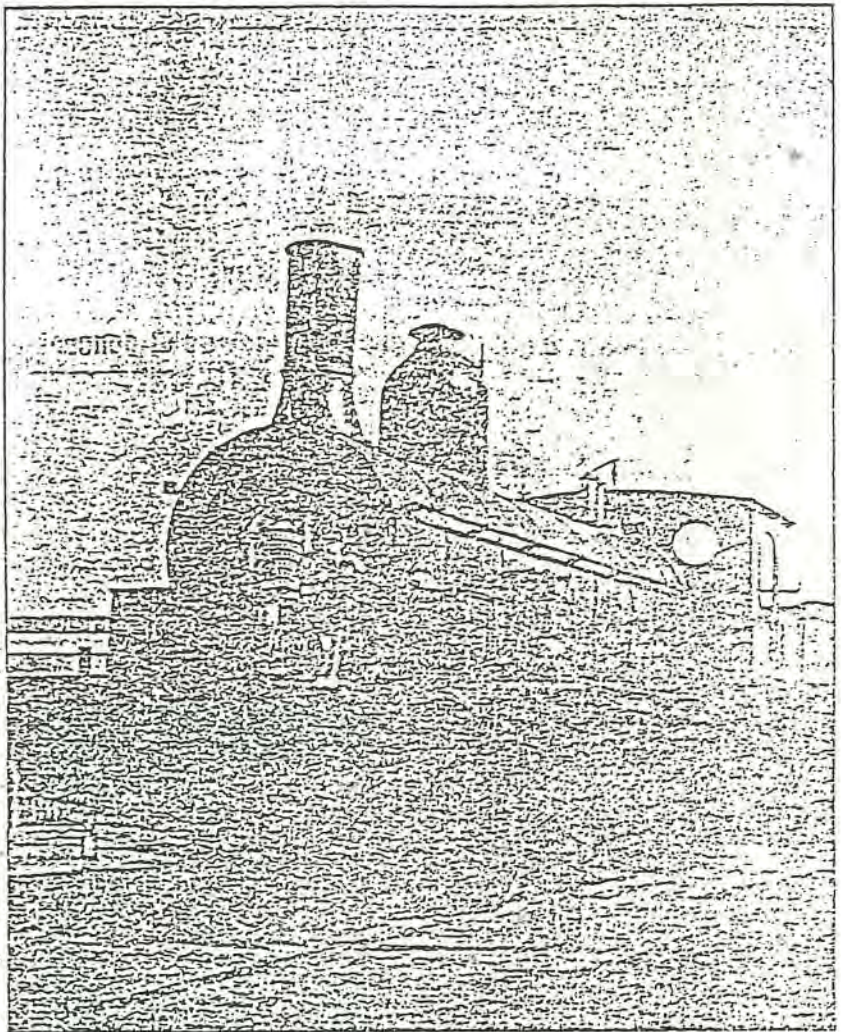
Segons ha afegit el regidor de l'Àrea de Cultura del Consistori vilanoví, no hi ha problemes greus que impedeixin la reobertura del Museu del Ferrocarril, en tot

cas, però, desitgem que s'arribi a un ampli consens institucional per garantir la seva reobertura i la seva continuïtat. Moral assegura que si el Museu del Ferrocarril necessita d'una gran inversió econòmica, aquesta haurà de racionalitzar-se a través del Pla de Museus de Vilanova i la Geltrú i pel que fa a la seva titulació com a Museu, dependrà del que digui la futura Llei de Museus de Catalunya que ha d'aprovar el Parlament català. Nosaltres creiem que alegeix el titular de Cultura de l'Ajuntament vilanoví que és necessari l'obertura del Museu perquè una vegada hagui obert les seves portes, la gent podrà comprovar la importància real que té i, a partir d'aquí, totes les institucions que tenen competència en aquest tema suposem que s'acabaran de conscienciar per aportar subvencions al projecte final del Museu del Ferrocarril.

Per últim, Sixte Moral ha assenyalat també que l'Ajuntament vilanoví farà tot el que estigui al seu abast per impedir que aquest important centre museístic del ferrocarril a vapor marxi de Vilanova.

EL DIPÓSIT DE VILANOVA

El dipòsit de Vilanova i la Geltrú va ser creat per la companyia del Ferrocarril de Valls a Vilanova i la Geltrú i Barcelona, dirigit i impulsat per Francesc Guma i Ferran. El dipòsit vilanoví és el que ara podria tornar a ser el Museu del Ferrocarril. El primer parc de locomotores estava constituït per nou màquines model Carolina, adquirides als Tallers Rogers de Paterson (EUA) i pertanyents al mateix tipus que servien els trens de la Union Pacific a través de les grans planures de l'Oest americà. No obstant això, no seria fins la segona i tercera dècada del segle XX quan el dipòsit de locomotores de Vilanova i la Geltrú, incorporat a la companyia MZA, va arribar al seu moment de màxim esplendor. El gruix del parc el formaven en aquells anys 23 màquines construïdes a Barcelona per la Maquinista Terrestre i Ma-



La reobertura del Museu del Ferrocarril passa per un acord entre l'Ajuntament i Renfe

riñma. Per al servei de maniobres es disposava de quatre locomotores tipus 400. L'any 1931 el dipòsit de màquines vilanoví va rebre deu locomotores més del tipus 1400. Aleshores, el dipòsit de Vilanova i la Geltrú, amb mig centenar de màquines, cobria àmplies zones, comprenent les línies de Barcelona-Tarragona, Sant Vicenç-Picamòlons, Sant Vicenç-Martorell, Barcelona-Sant Vicenç per Vilafraça

del Penedès i serveis fixos de maniobres a Sant Vicenç de Calders, Roda, Valls, Reus, Picamòlons, Tarragona, Barcelona i Vilanova i la Geltrú.

SERVEI DE VIATGERS

També corrien a càrrec del dipòsit vilanoví els trens de mercaderies de la línia Vilanova-Mora-Saragossa, considerada una de les línies més dures i penoses d'aleshores.

Tot i que la majoria de les línies assignades al dipòsit de Vilanova i la Geltrú eren destinades al tràfic de mercaderies, també s'hi feien serveis de viatgers com el Maristany que emprava un temps mínim de 48 minuts en el recorregut Vilanova-Barcelona-Passadg de Gràcia amb parades a Sitges i Sant.

Durant els anys de la Guerra Civil, a més dels trens de viatgers i mercaderies de caràcter habitual, les màquines vilanovines van prestar nombrosos serveis portant trens amb queviures, material militar, municions i trens-hospital per a les tropes combatents de la re-

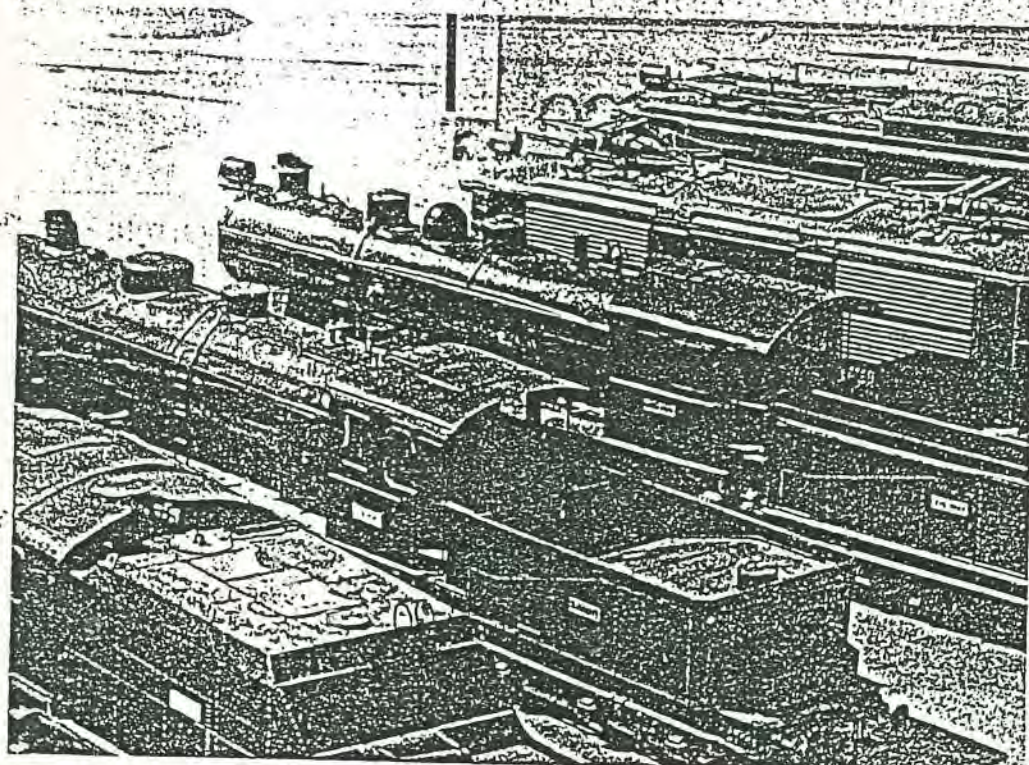
per remolcar trens blindats dotats d'artilleria pesada i quan va caure el front de l'Ebre, van arribar a Vilanova i la Geltrú unes altres dotze locomotores tipus 1400.

Acabada la guerra, després de la creació de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE), el dipòsit de Vilanova va veure ampliat el seu parc. L'any 1943 estava constituït per les màquines següents: quatre del tipus 1400, dotze del tipus 500, trenta-dues del 1.400, dos Mikados i dues locomotores pesades tipus 2.400.

Quan va efectuar-se el pla d'electrificació de la línia lèria, inaugurat el 20 de juny de 1956, amb l'arribada a Vilanova del primer tren de tracció elèctrica, va iniciar-se el compte enrera del dipòsit de locomotores de vapor de la ciutat, tot i la recuperació que va significar l'exposició de material ferroviari que es va fer a Vilanova i la Geltrú l'any 1972, amb motiu del XI-Xé Congrés Internacional d'Amics del Ferrocarril.

L'any 1987, una ordre interior de Renfe va decretar el tancament definitiu del dipòsit, posant fi a la història d'un dels centres de lo-

Reapertura del Museo del Ferrocarril de Vilanova



Algunas de las locomotoras de vapor conservadas en Vilanova i la Geltrú.

■ Auténtico emporio de las viejas glorias de vapor, el museo es uno de los mejores de Europa en su género

RAMÓN FRANCÁS

VILANOVA Y LA GELTRÚ. — Después de 18 años, a las 20.30 horas de la tarde del próximo viernes, el Museo del Ferrocarril de Vilanova y la Geltrú volverá a abrir sus puertas al público. Coincidiendo con la celebración de la fiesta mayor vilanovesa, los responsables de Renfe, que guardan un absoluto hermetismo sobre el proyecto del museo, han accedido a organizar desde este viernes y durante 15 días unas jornadas de puertas abiertas para que el público en general pueda ver las importantes obras de remodelación y restauración que se han realizado durante los últimos dos años.

La inauguración oficial de estas

Las viejas cafeteras y la ciudad

■ La llegada del ferrocarril de vapor a Vilanova y la Geltrú fue la última gran aventura romántica que vivió la ciudad. La inversión económica vilanovesa, sobre todo la de Ferran i Gomà, un destacado vilanovés que hizo fortuna en América, fue decisiva para conseguir inaugurar la vía ferroviaria Barcelona-Vilanova el 29 de diciembre de 1881. Los primeros tiempos fueron difíciles, y buena parte de la burguesía de la capital del Garraf se arruinó, al no poder recuperar sus inversiones en la línea. Pero, como consecuencia positiva de la llegada del ferrocarril, se empezó la urbanización del ensanche vilanovés. Estas primeras máquinas ferroviarias que llegaron a Vilanova y la Geltrú, las famosas Carolinas, similares a las que circularon por las llanuras del legendario oeste americano, y toda la evolución histórica de las locomotoras de vapor hasta el año 1975, se puede encontrar en el Museo del Ferrocarril de Vilanova. Un depósito que según los expertos es, con el de Londres, uno de los más importantes de Europa.

jornadas de puertas abiertas contará con la presencia de las autoridades vilanovinas y los responsables de Renfe. Mariano Palacín, delegado del gabinete de información y relaciones públicas de la quinta zona de Renfe, ha manifestado a "La Vanguardia" que "después de estas jornadas de puertas abiertas el mu-

seo volverá a cerrar sus puertas para permitir que continúen las obras". La apertura definitiva de este gran depósito de las viejas glorias del ferrocarril de vapor espera para el próximo mes de octubre, según fuentes de Renfe.

Sixto Moral, concejal de cultura del Ayuntamiento vilanovés, afir-

ma por su parte que esta reapertura es muy importante "por la gran atracción cultural y turística que supone, y porque puede llegar a ser un buen proyecto museístico".

El Museo del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú fue inaugurado en el año 1972, coincidiendo con la celebración de una exposición internacional ferroviaria. Años después, Renfe y la Generalitat de Catalunya firmaron un protocolo de colaboración para que el museo fuera una realidad. El protocolo de colaboración no fue cumplido económicamente por el Gobierno catalán, abando al Museo del Ferrocarril vilanovés a un abandono absoluto. Ahora, después de 18 años, Renfe se ha decidido por reparar, restaurar y acondicionar las diversas locomotoras de vapor y el propio centro con la voluntad de reabrir sus puertas.

Los trabajos de reparación y acondicionamiento afectan a diversas máquinas de tren, a la puesta en marcha de la puerta giratoria y a la reparación de la rotonda y las aguas (depósitos de agua que se utilizaban para repostar las máquinas de vapor). Estos trabajos, emprendidos hace ya un par de años, se han intensificado a lo largo de los últimos meses.

Restauración de vagones

Alumnos de la escuela-taller del centro de formación ocupacional La Paperera de Vilanova han trabajado también durante los últimos meses en la restauración de los vagones de madera del museo y en el acondicionamiento de algunas instalaciones. Esas prácticas de rehabilitación se enmarcan en un convenio entre Ayuntamiento y Renfe.

Según indica el proyecto, Renfe estudia la posibilidad de convertir el antiguo economato laboral, ubicado en un edificio anexo al museo, de una sala de exposición de materiales complementarios como, por ejemplo, la mesa de enclavamientos de la ya desaparecida estación término de Barcelona. Asimismo se considera la posibilidad de ofrecer una concesión a un restaurante de tres o cuatro tenedores y ajardinar los terrenos, además de crear instalaciones que cobijen las máquinas que actualmente se encuentran a la intemperie.

Entre las máquinas de vapor depositadas en el museo de Vilanova se encuentran la primera y la última que circularon por vías españolas. Respecto a esta última locomotora, cabe recordar que en su último viaje fue acompañada por S. M. el rey Juan Carlos I, cuando todavía era príncipe de España, el 23 de junio de 1975. Ese día el Rey "apagó" la citada locomotora simbolizando la despedida de las locomotoras de vapor del ferrocarril español. ■

Vilanova recupera el viernes su Museo del Ferrocarril

Cerrado desde 1972, abre un solo día antes de su recuperación definitiva.

□ A.CAPILLA/H. RIUS

■ Vilanova i la Geltrú. — El Museo del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú celebrará, a instancias del Ayuntamiento de la población, una jornada de puertas abiertas pasado mañana como anticipo de otra posible apertura con motivo de la fiesta mayor de la localidad y en previsión de su definitiva puesta en funcionamiento como museo permanente a partir de octubre.

Según Sixte Moral, concejal de Cultura de Vilanova, el museo del ferrocarril "es un buen proyecto que puede ser una atracción turística de primer orden".

La colección de locomotoras depositada en Vilanova es la más importante de España y la tercera de Europa. En 1972, la colección podía ser visitada en el antiguo taller y en la vetusta *rotonda*. La muerte del vigilante del museo, el mismo año 1972, y la necesidad de elaborar un proyecto museístico provocaron el cierre del recinto y el inicio de una serie de negociaciones y firmas de convenios entre la Generalitat y Renfe para crear un gran museo del ferrocarril en Catalunya. La falta de acuerdo institucional lo condenó, sin embargo, al abandono más absoluto durante casi 20 años.

El convenio firmado en 1986 entre Renfe y el Ayuntamiento de Vilanova para la restauración del parque móvil almacenado en el local del museo del ferrocarril salvó de la degradación al recinto. El trabajo de todos estos años culmina con la jornada de puertas abiertas de pasado mañana, viernes. Con todo, la polémica sobre este centro no ha acabado. Los responsables de la Quinta Zona de Renfe

han llevado el tema con suma discreción para no levantar suspicacias de sus superiores de Madrid.

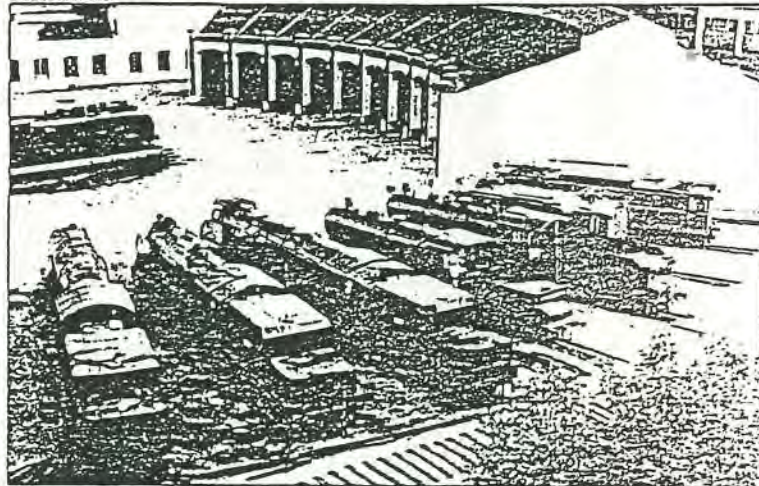
Renfe baraja, desde hace años, el proyecto de creación de un museo dedicado al ferrocarril, pero en la capital de España. Si este museo llegara a crearse, buena parte del material que ahora se encuentra en Vilanova correría el riesgo de ser trasladado. Por otro lado, un intento de la Generalitat de que el Museo del Ferrocarril de Vilanova dependiera del Museo de la Ciencia y la Tecnología fracasó después que el Govern gastara 22 millones en la restauración de la centenaria *rotonda* del recinto.

Dispersión

Por otro lado, la junta rectora del Patronato del Museo del Ferrocarril de Vilanova no se reúne desde hace años. En medio de esta ausencia de directrices, la dispersión de la colección de locomotoras —iniciada tímidamente con el traslado de la reproducción (realizada en 1948) del tren del cantonero de la línea Barcelona-Mataró a Madrid, y con la instalación de la locomotora *Tarraco* en la plaza de los Países Catalanes de Barcelona como elemento decorativo— se dibuja como una amenaza para el futuro de este museo, todavía pendiente de la apertura definitiva.

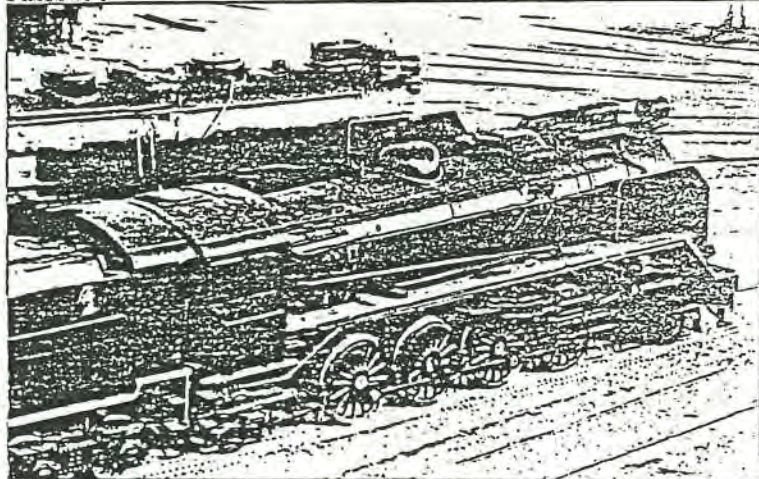
Para Sixte Moral, "las actuales relaciones entre Renfe y el Ayuntamiento de Vilanova son buenas, lo que hace pensar que en un principio no habrá problemas para la toma de acuerdos". Moral, sin embargo, desea que se llegue a un más amplio acuerdo institucional que garantice la continuidad del museo. El ayuntamiento

□ EUSENDA PONS



Panorámica del recinto del Museo del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú tomada desde un edificio cercano.

□ EUSENDA PONS



Detalle de una de las locomotoras que se podrán contemplar el próximo viernes en Vilanova.

to está dispuesto, por su parte, a realizar todas las gestiones que estén a su alcance para evitar que el museo del ferrocarril emigre.

Los trabajos de reparación y acondicionamiento actualmente en curso se concretan en la restauración de las diversas locomotoras. También se pretende la recuperación de la pieza giratoria, así como la reparación de los depósitos de agua que se utilizaban para repostar las máquinas a vapor. Esos trabajos, que se llevan a cabo desde hace dos años, se han intensificado en los últimos meses.

En el proyecto del museo como instalación definitiva se baraja

la posibilidad de convertir el antiguo economato laboral de Renfe, situado en un edificio colindante con el museo, en una sala de exposiciones de material diverso como fotografías, la antigua mesa de agujas de la desmantelada estación de Francia de Barcelona y otros objetos directamente relacionados con la historia del ferrocarril.

El modelo más antiguo que se conserva en Vilanova es una máquina construida en 1854 para la compañía MZA. Esta locomotora se caracteriza por la ausencia de marquesina, que dejaba el fogonero al aire libre. La razón de esta ausencia era la creencia de que el

conductor debía de viajar incómodamente para evitar cualquier tipo de distracción. Otras reliquias del museo son la *Mamut* y la *Perruca*, una máquina de vapor construida en Francia en 1880 y que llegó a España de casualidad después de ser realizada inicialmente para la compañía Memphis, El Paso & Pacific Railroad.

El museo también conserva dos Garrath —locomotoras especialmente concebidas para circular por zonas desérticas— construidas en 1931 y 1936, y la última locomotora de vapor que circuló en España, una Mikado, que fue retirada del servicio por el entonces príncipe Juan Carlos.

Renfe espera inaugurar oficialment el centre, que ha estat divuit anys tancat, abans de final d'any

El Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú obre les seves portes uns quants dies

La col·lecció de locomotores i vagonés és una de les millors d'Europa

R.P.

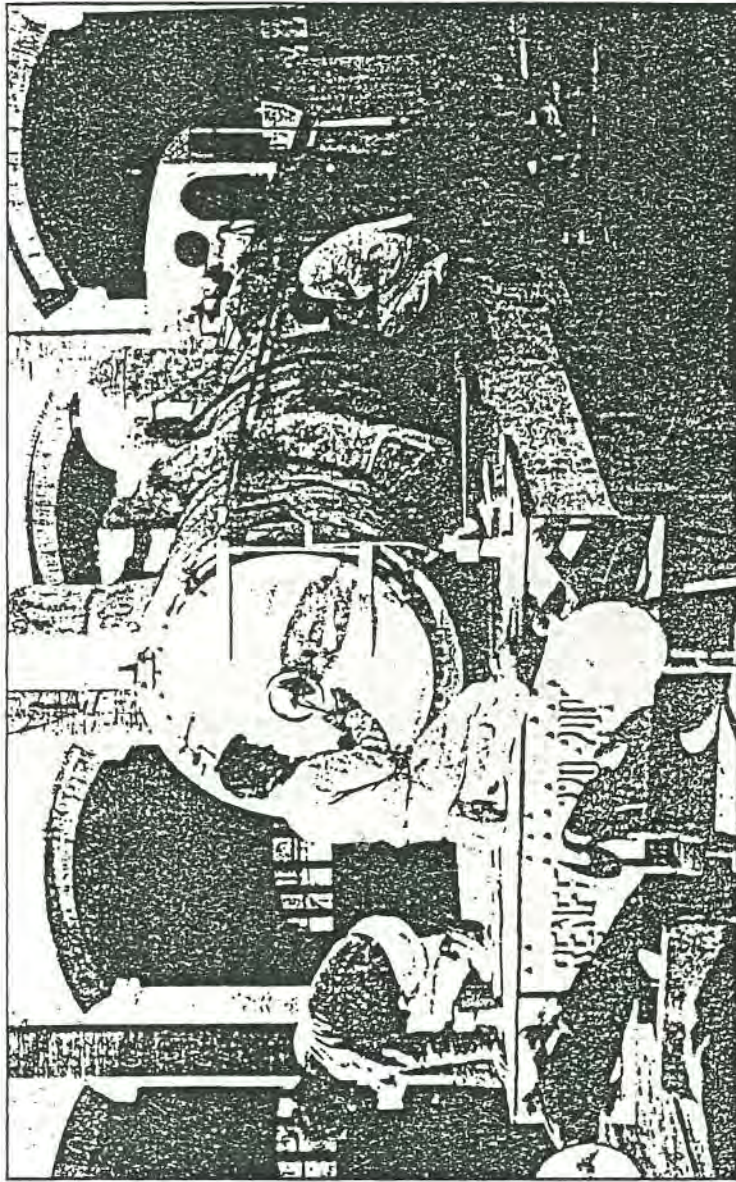
BARCELONA

El Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú obre aquest vespre les portes al públic durant deu dies després d'haver estat tancat quasi divuit anys. Els responsables de Renfe esperen que el museu es pugui inaugurar oficialment, i ja de forma definitiva, abans que acabi aquest any. De moment, però, els visitants podran comprovar la restauració de les velles locomotores de vapor i la transformació d'algunes instal·lacions.

El museu compta amb algunes de les peces clau de la història del ferrocarril, com ara la locomotora més antiga que es conserva de les que han circulat per l'Estat espanyol i l'última de vapor que va fer un recorregut. L'any 1975, Joan Carles I, llavors Príncep d'Espanya, va ser l'encarregat d'aparcar aquesta locomotora, que porta per nom Mikado.

El Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú serà, segons fonts de Renfe, "un museu actiu, que portarà peces d'altres zones i que també deixarà les pròpies a d'altres ciutats si les demanen. Sobretot, però, intentarem recollir tot el que estigui en perill de desaparèixer". Aquestes mateixes fonts asseguren que el museu tindrà la seva ubicació definitiva en aquesta població del Garraf. Fa uns anys, el material instal·lat a Vilanova com a pe-rill de ser traslladat a un museu que Renfe té en projecte des de fa temps i que tindria la seu a Madrid.

El projecte de Renfe contempla



AVUI

El Museu del Ferrocarril de Vilanova obrirà les seves portes avui

també la possibilitat de condicionar l'antic economat laboral, situat en un edifici annex al museu, en una sala d'exposicions d'elements relacionats amb el ferrocarril. En aquesta nova instal·lació es mostrarà la taula d'enclavaments que era a la desapareguda estació de França. Aquest aparell de principis de segle va significar en el

1972, quan es van reunir totes aquestes peces en motu de la celebració d'una exposició ferroviària internacional. La mostra es va tancar un any després per tal d'iniciar un projecte museístic. La Generalitat i Renfe van iniciar negociacions que no van arribar a cap acord, i aleshores es va deixar el museu pràcticament abandonat.

seu moment un gran avenç tècnic, ja que permetia l'entrada de trens a les andanes a través d'un canvi d'agulles absolutament mecànic. La col·lecció de locomotores i vagonés de Vilanova està considerada com la més important de l'Estat espanyol i com una de les tres primeres d'Europa. La història d'aquest museu comença el

AVUI

- 3 AGO. 1990

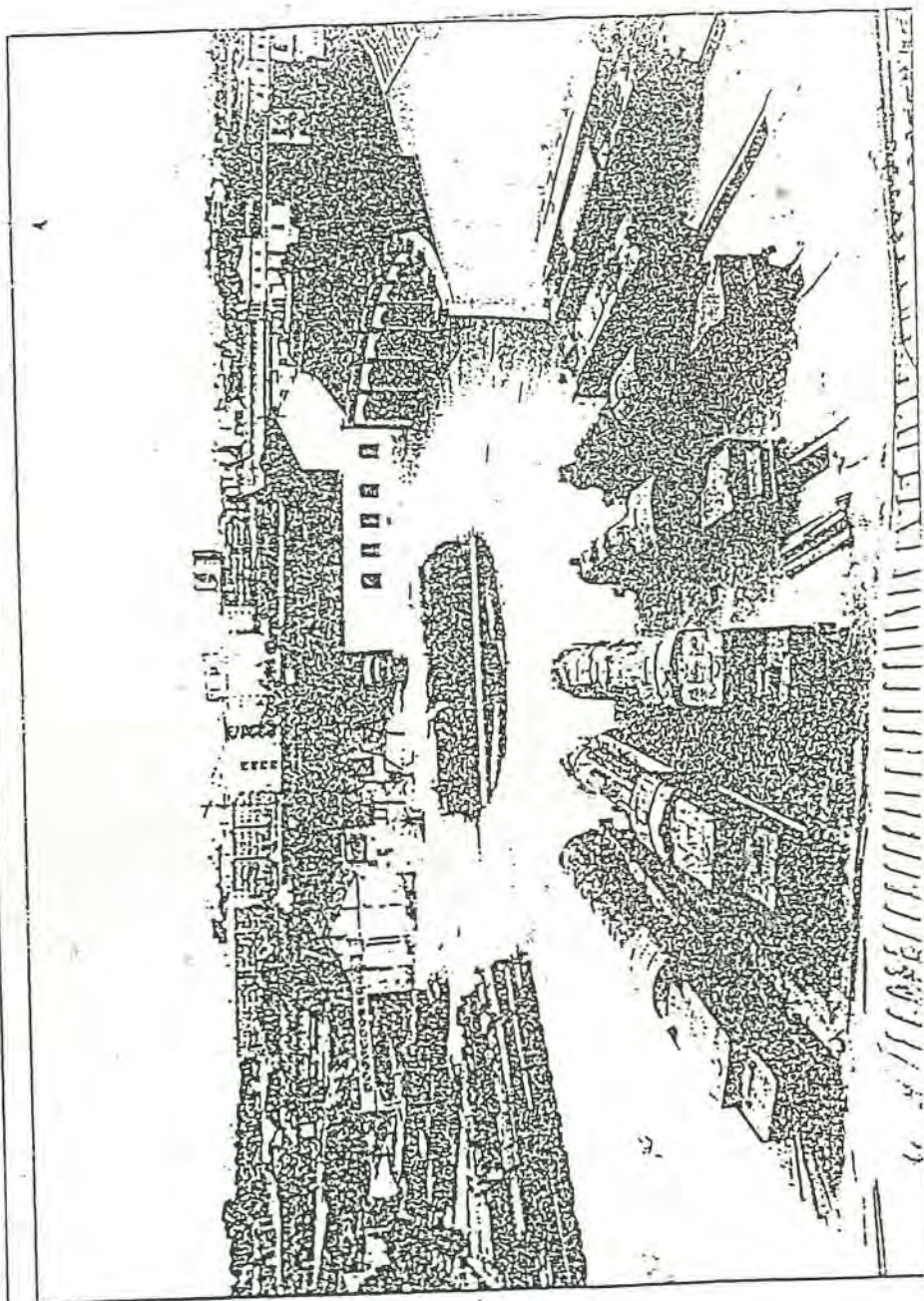
□ Després de divuit anys, a les 20.30 hores d'aquest vespre el Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú tornarà a obrir les seves portes. Des d'avui i durant quinze dies els responsables de Renfe organitzen unes jornades de portes obertes per tal que el públic pugui veure les obres de remodelació i restauració

que s'han portat a terme. Després el Museu tornarà a tancar les portes per permetre continuar les obres.

La inauguració definitiva d'aquest importantíssim dipòsit de les velles glòries del ferrocarril a vapor s'espera per al proper mes d'octubre.

Ei Museu del Ferrocarril obre avui les seves portes després de divuit anys

La inauguració definitiva s'espera per al proper mes d'octubre



R. FRANÇÀS

Avui és un dia històric per a Vilanova i la Geltrú. A les 20.30 hores del vespre d'avui divendres el Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú tornarà a obrir les seves portes al públic després de divuit anys. Coincidint amb la celebració de la Festa Major vilanovina, els responsables de Renfe, que guarden un absolut hermetisme sobre el projecte del Museu, han accedit a organitzar des d'avui i durant quinze dies unes jornades de portes obertes perquè el públic en general pugui veure les importants obres de remodelació i restauració que s'hi han fet.

La inauguració oficial d'aquestes jornades de portes obertes del museu vilanoví, un dels més importants d'Europa de les seves característiques pel que fa a la importància de la col·lecció de velles glòries del ferrocarril a vapor, comptarà amb la presència de l'alcalde vilanoví, Jaume Casanovas; responsables de Renfe; el regidor de l'Àrea de Cultura de l'Ajuntament vilanoví, Sixte Moral i la resta d'autoritats.

L'OBERTURA DEFINITIVA

Mariano Palacín, delegat del Gabinet d'Informació i Relacions Públiques (GIRE) de la Vª Zona de Renfe, ha manifestat al DIARI DE VILANOVA, que després d'aquestes jornades de portes obertes el Museu tornarà a tancar les seves portes que permetre que continuïn les obres de remodelació i

restauració.

La inauguració definitiva d'aquest gran dipòsit de les velles glòries del ferrocarril a vapor s'espera per al proper mes d'octubre, segons fonts de Renfe properes al projecte de reobertura del Museu i tal i com ja van avançar el DIARI DE VILANOVA en la seva edició del passat 29 de

juny.

DOS FACTORS IMPORTANTS

Per la seva banda, el regidor de l'Àrea de Cultural de l'Ajuntament vilanoví ha declarat a aquest periòdic que aquesta reobertura del Museu és molt important per dos factors: per la gran atracció cultural i turística que suposa i perquè pot arribar a ser un bon projecte museístic.

En aquest sentit, cal informar que responsables de la companyia Renfe han assistit a diverses reunions del Pla de Museus de Vilanova i la Geltrú. Tot i això, la intitolació com a museu vindrà determinada pel que disposi la futura llei de Museus que ha d'aprovar el Parlament de Catalunya properament.

Per últim, Moral destaca la importància que el públic pugui tornar a entrar en contacte amb aquest patrimoni tan lligat a Vilanova i la Geltrú i a la història de la era del ferrocarril a vapor.

L'alcalde vilanoví i l'Ajuntament estan molt interessats

en què Renfe es decideixi finalment a obrir les portes del seu Museu i tal i com ha manifestat Sixte Moral al DIARI DE VILANOVA pensem jugar fort en aquest tema.

LES OBRES

Aquest important centre museístic del ferrocarril va ser inaugurat l'any 1972 coincidint amb la celebració d'una exposició internacional ferroviària. Anys després, Renfe i la Generalitat de Catalunya van signar un protocol de col·laboració perquè el museu fos una realitat. El protocol de col·laboració no va ser acomplert pel Govern català abocant el Museu del Ferrocarril vilanoví a un abandonament absolut. Fins i tot alguna de les seves locomotores van ser traslladades a Ma-

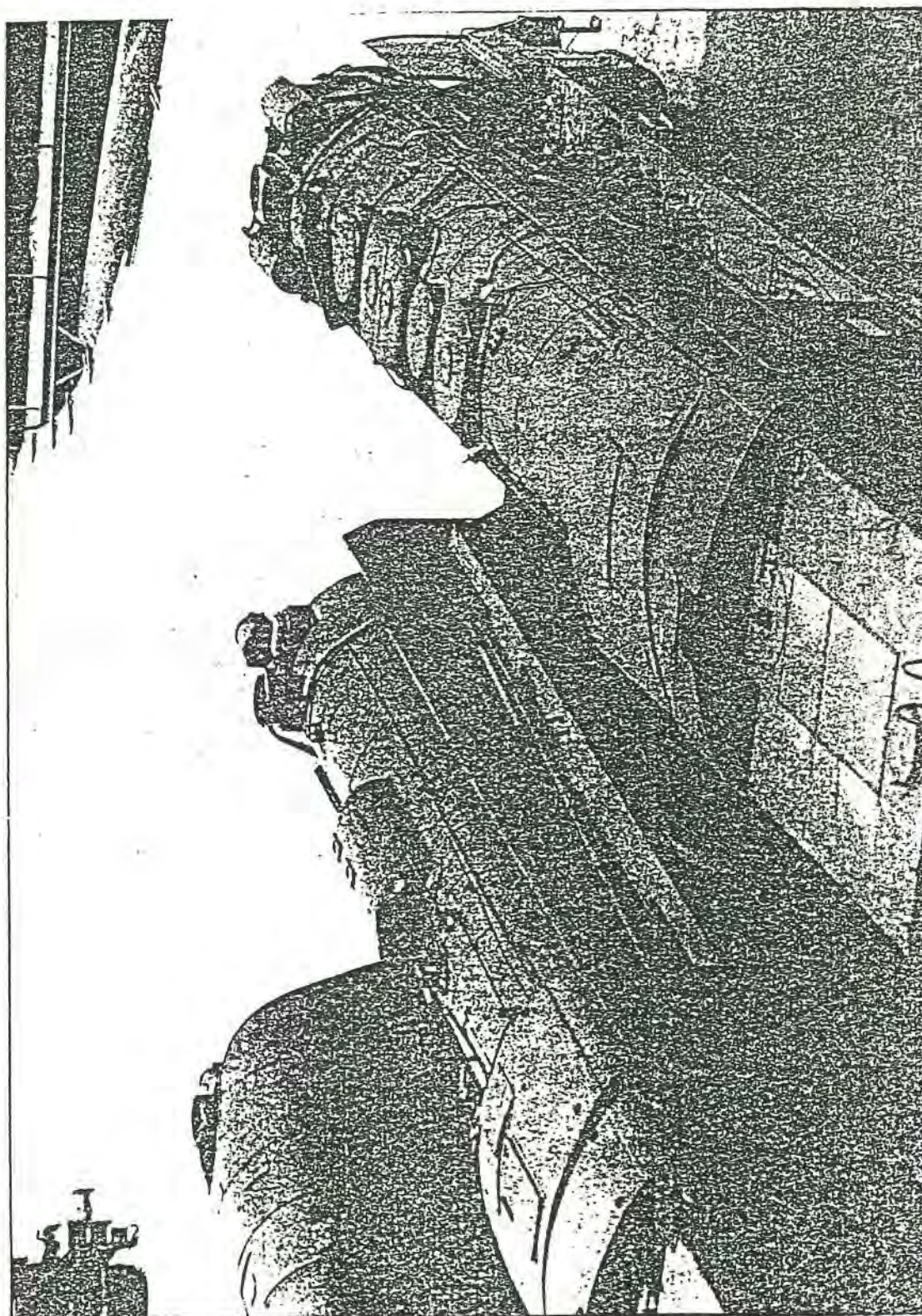
drid. Ara, després de 18 anys, Renfe s'ha decidit per reparar, restaurar i acondiciona les diverses locomotores de vapor i el mateix recinte amb la voluntat de reobrir les seves portes.

Els treballs de reparació i acondicionament afecten diverses màquines de tren, la posada en marxa d'una plataforma giratòria, la reparació de la rotonda i dels dipòsits d'aigua, que antigament es feien servir per repostar les locomotores. Aquests treballs, iniciats ara fa un parell d'anys, s'han intensificat en el decurs dels darrers mesos.

Alumnes de l'escola-taller del Centre de Formació Ocupacional La Paperera de Vilanova i la Geltrú han treballat també durant els últims mesos en la restauració dels vagons de fusta del Museu i en l'acondicionament d'algunes instal·lacions. Aquestes pràctiques de rehabilitació dels alumnes de La Paperera s'emmarquen en el conveni de col·laboració signat per l'Ajuntament vilanoví i Renfe.

EL PROJECTE

Segons indica el projecte del Museu, Renfe estudia la possibilitat de convertir l'antic economat laboral de Renfe, ubicat en un edifici anexe al Museu, en una sala d'exposició de materials complementaris i de petit o mitjà tamany com, per exem-



C. VILA

Les velles locomotores han estat restaurades

ple, la taula d'enclavaments de la ja desapareguda estació de Terme de Barcelona. Així mateix, es baralla la possibilitat d'oferir una concessió a un restaurant de tres o quatre forquilles, ajardinar els terrenys situats tot just al costat de les màquines i principals instal·lacions del futur Museu, a més de la construcció d'instal·lacions que aïxoplugin les màquines que actualment es troben a la intempèrie.

Entre les màquines que s'estan al dipòsit vilanoví es troben la primera i l'última que vancircular a vapor per les vies espanyoles. Respecte a aquesta darrera locomotora cal recordar que en el seu últim viatge va ser acompanyada pel Rei Joan Carles I, quan encara era príncep d'Espanya, el 23 de juny de 1975. Aquest dia el Rei va apagar l'esmentada locomotora, simbolitzant el comiat de les locomotores de vapor del ferrocarril espanyol.

LES VELLES CAFETERES I VILANOVA

L'arribada del ferrocarril a vapor a Vilanova i la Geltrú va ser l'última gran aventura romàntica que va viure la ciutat. La inversió econòmica vilanovina, sobretot la de Gumà i Ferran, un destacat vilanoví que va fer fortuna a Amèrica, va ser decisiva per aconseguir inaugurar la línia ferroviària Barcelona-Vilanova el 29 de desembre de 1881. La difícil generació de guanys els primers anys d'estar establerta la línia ferroviària va fer que part de la burgesia de la capital de la comarca del Garraf s'arruinés com a conseqüència de no poder recuperar les seves inversions econòmiques. Però tot no van ser desgràcies ja que com a conseqüència de l'arribada del ferrocarril es va

començar a urbanitzar l'eixample vilanovina.

Aquestes primeres màquines que van arribar a Vilanova i la Geltrú, les famoses carolines, similars a les que circulaven per les planures de l'Oest americà, i tota l'evolució històrica de les locomotores de vapor fins l'any 1975, es pot trobar al Museu del Ferrocarril de Vilanova. Un dipòsit que segons els ex-

perts és dels més importants d'Europa pel fet de recollir la pràctica totalitat de la història d'aquelles velles cafeteres.

CARTA DE L'ALCALDE A RENFE

Les jornades de portes obertes del Museu del Ferrocarril de Renfe a Vilanova són, en part, conseqüència d'una carta adreçada per part de l'alcalde vilanoví al director de la Vª Zona de Renfe (Catalunya). L'alcalde Jaume Casanovas va sol·licitar a Renfe l'obertura temporal d'aquest important recull de material ferroviari en una exposició.

L'alcalde vilanoví va indicar també textualment en la carta que tota la Corporació de Vilanova i la Geltrú té un sentiment molt especial cap a aquest material, que forma part important de la història del ferrocarril espanyol, així com del nucli ferroviari de Vilanova i la Geltrú. D'altra

banda, la indústria turística i més de la nostra vila ho considera un dels aspectes més atractius per als vilatans. I si

bé saben que la posada a punt de totes aquestes instal·lacions no està definitivament completada, inaca-

bat encara l'edifici annexonat últimament com a ampliació, sí és cert que el parc de maquinària ho està.

ABC

8-8-90

Costa Dorada

Cacharros a vapor

Vilanova. Andreu Parra

VILANOVA i La Geltrú ya tiene su museo del ferrocarril. La compañía Renfe, que desde 1972 ha ido guardando viejas locomotoras, ha aprovechado el marco de la fiesta mayor de la localidad para abrir al público esta muestra de viejos ejemplares de la locomoción ferroviaria, vivo testimonio de lo que ha sido la historia de este medio de transporte.

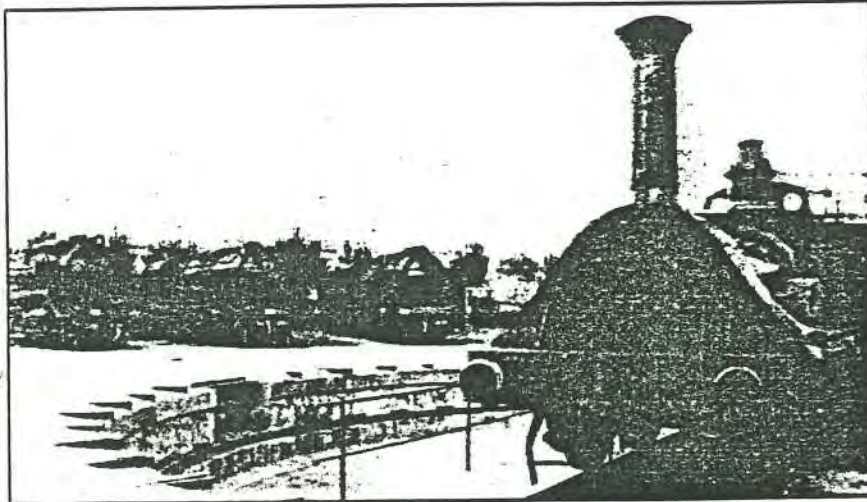
El museo contiene locomotoras de todas las épocas, viejos cacharros que se han acumulado en un antiguo depósito de la estación de Vilanova. La exposición abarca desde una máquina inglesa, cons-

truida en 1854, hasta la más moderna de los talgos, fabricada en 1949.

Hay también ejemplares curiosos, como la Mamut, del año 1867, o la conocida como Garrath, de la que aún puede verse algún que otro ejemplar circulando por Suráfrica. Otra locomotora histórica es la Mikado, que fue «apagada» por Su Majestad el Rey cuando era Príncipe, el 23 de agosto de 1975, acto con el que se ponía fin a la era de tracción a vapor de Renfe.

Al margen de la exposición de locomotoras, en un edificio anexo al museo, hay también una muestra de viejas campanas, señales ferroviarias y todo el material que se ha podido rescatar a lo largo de estos años. Sería conveniente que algunas máquinas situadas en la vía pública pasaran a formar parte de esta muestra.

La inauguración corrió a cargo de Carlos García Cañibano, director de Renfe, y del alcalde de Vilanova, Jaume Casanovas. Para dar más auge a esta celebración, Mariano Palacín nos contó que Renfe ha habilitado viejos trenes que se desplazarán desde Tarrasa, Hospitalet y Reus para visitar el museo. El servicio se realizará con máquinas a vapor, que aunque ya son pocas las que subsisten, son capaces de hacer marchar al tren del centenario o a la locomotora Mikado.

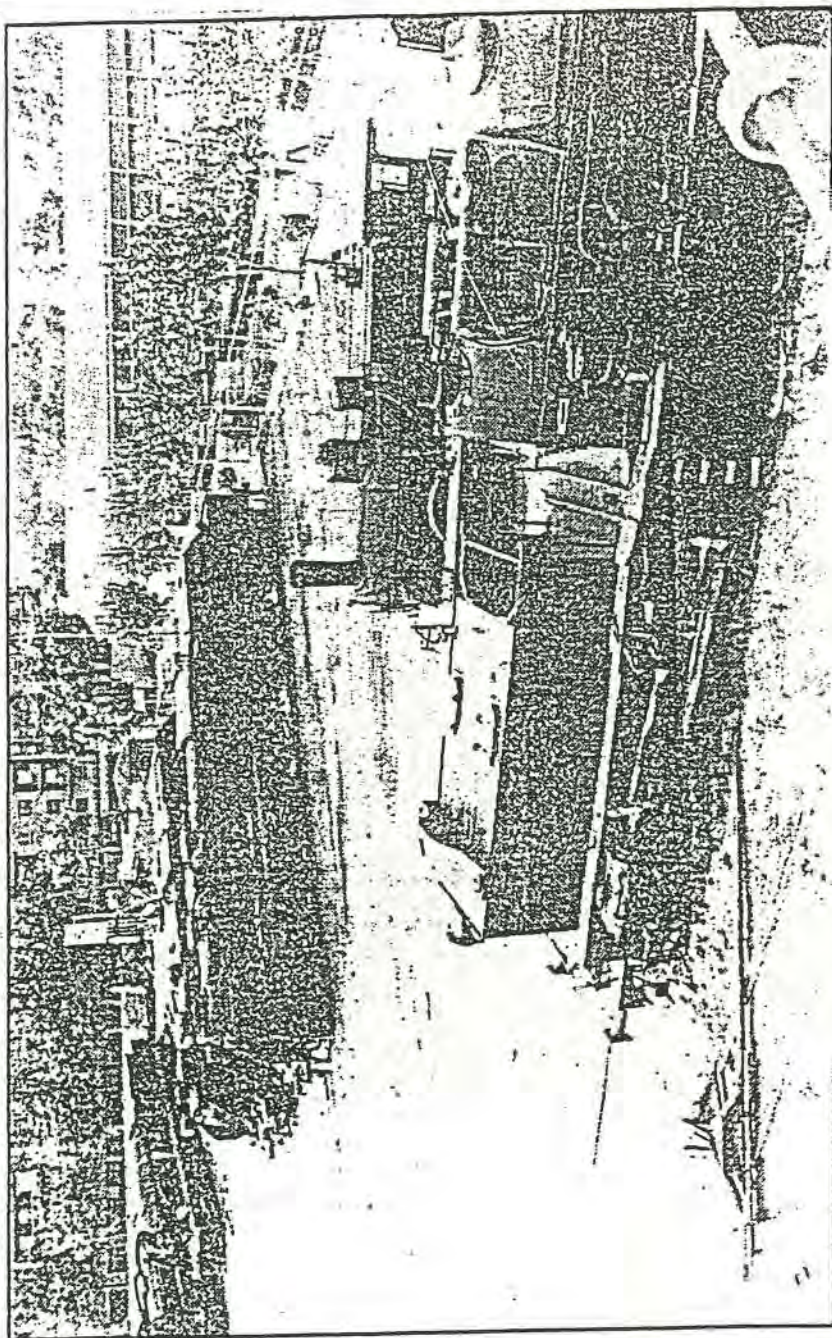


ente ha rescatado las viejas locomotoras de por y ha creado el Museo del Ferrocarril de Vilanova i La Geltrú. Las fiestas de la localidad han sido la ocasión escogida para la apertura al público del nuevo recinto

ENTITATS

Un tren de vapor porta 300 persones a Vilanova

L'Associació d'Amics del Ferrocarril ha fletat un tren de vapor per transportar tres-centes persones a Vilanova amb motiu de la inauguració d'un museu.



El dipòsit de màquines de tren de Vilanova i la Geltrú és la curiosa base pel Museu de Ferrocarrils d'aquesta localitat (fotografia ceduda per Carles Busquets)

PILAR CRUA.

A les sis d'aquesta tarda sortirà un tren especial de vapor amb destí cap a Vilanova i la Geltrú, en un viatge organitzat per l'Associació d'Amics del Ferrocarril de Reus amb motiu de l'inauguració del Museu del Ferrocarril d'aquesta població del Garraf. El viatge, que es realitzarà amb una màquina de vapor Garrafeta i amb cinc cotxes «lucky», aplegarà un total de 300 persones amb ganes de viure un dia de diversió en un estil diferent a l'habitual. Una seixantena d'aquestes persones són estrangers procedents de Salou, mentre que la resta són habitants de Reus i altres poblacions properes.

El tren, que trigarà en recórrer el trajecte una hora (de fet, la seva velocitat no varia gaire en comparació als trens que circulen avui dia), es trobarà a la seva arribada a Vilanova amb dos trens més de vapor. Un d'ells procedeix de Terrassa, mentre que l'altre serà l'anomenat tren centenari, una rèplica exacta de la Mataró (nom amb el qual es coneix el primer tren que hi va haver a tot l'Estat i que feia la línia Mataró-Barcelona) que vindrà de L'Hospitalet de Llobregat.

Després de l'arribada a Vilanova per tres bandes, els viatgers del tren de vapor passaran a visitar el Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú, on es mostren les màquines de vapor estàtiques que han estat restaurades per Renfe i d'altres elements d'interès. Entre el contingut de l'exposició es troba també una col·lecció de petites peces ferroviàries, una de les aportacions que ha realitzat l'Associació d'Amics del Ferrocarril per contribuir al museu de

Vilanova. Aquesta col·lecció, que ha estat cedida de manera temporal per alguns dels socis de l'entitat reusenca, compta entre d'altres materials amb una sèrie de fanals, una altra de senyals ferroviàries, etc.

Tot i que la inauguració real tindrà lloc més endavant, el Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú tindrà les seves portes obertes al públic durant uns dies coincidint amb la Festa Major de la població, passada la qual tornarà a ser tancat fins a la seva finalització. Malgrat això, aquest museu és considerat ja avui dia un dels més importants d'Europa al camp dels ferrocarrils antics. Fins i tot la seva disposició és remar-

cable, ja que s'ha instal·lat sobre un dipòsit de màquines restaurat. En finalitzar l'esmentada visita al Museu, els viatgers faran el viatge de tornada, que s'espera que arribi a Reus a les deu de la nit.

Els viatges especials amb trens de vapor que organitza periòdicament l'Associació d'Amics del Ferrocarril de Reus acostumen a comptar amb una gran resposta per part del públic, tal com comenta Jordi Auké, actual president de l'entitat, recordant que «en l'últim viatge que vam fer es van quedar 200 persones sense poder-hi anar». L'Associació d'Amics del Ferrocarril acostuma organitzar cada any un viatge d'a-

questes característiques, al qual pot assistir qualsevol persona que estigui interessada en fer un viatge amb tren a l'antiga. Només cal, evidentment, pagar el preu corresponent al billet, una xifra amb la qual es financien les despeses del viatge i el lloguer del tren.

En aquesta ocasió, l'Associació ha aprofitat l'oportunitat de la inauguració del Museu per aconseguir la col·laboració de les institucions i de particulars per rebaixar el preu del tiquet de viatge, que tal sols costa en aquesta ocasió 350 pessetes. Es tracta d'una autèntica ganga, ja que normalment els viatges oscil·len per les 3.000 pessetes per persona. El proper viatge que organitzarà l'entitat reusenca tindrà lloc el proper mes de novembre amb destí a Ripoll, on es podrà visitar el preuat monestir, un dels més importants del romànic català.

L'Associació d'Amics del Ferrocarril de Reus, amb uns 150 socis, té la seva seu al Pas-seig Mata núm 15-17 de la ciutat, on porta a terme cada primer dimarts de mes unes sessions que abarquen des de projeccions de vídeo o cinema fins conferències, etc. Aquestes es fan obertes al públic en general. L'entitat està integrada dins la Federació Catalana d'Amics del Ferrocarril, alhora que a les federacions espanyola i europea d'Amics del ferrocarril.

El museo del ferrocarril abre sus puertas en Vilanova

EFE-DdeG

Vilanova i la Geltrú.— Este año podría inaugurarse en Vilanova i la Geltrú la primera fase del museo del ferrocarril.

La exposición cuenta con un total de 24 locomotoras de vapor, dos eléctricas y una diesel junto a material vinculado al ferrocarril y se presenta en la antigua rotonda de Renfe de Vilanova, con una superficie total de unos 4.500 metros².

De entre las locomotoras que se presentan, destacan la 120-2112, construida en el año 1854 por Sharp and Stewart de Manchester que es la más antigua que existe en España conservada hasta el presente, y la 462-0401 construida por la compañía Euskalduna de Bilbao en 1931 y que es la locomotora de mayor longitud existente.

Destaca también la locomotora 141-2348 construida por la Maquinista Terrestre y Marítima en 1958 y que es la última que prestó servicio en la red nacional hasta que fue apagada por su Majestad el Rey don Juan Carlos en la estación de Vicalvaro, el 23 de junio de 1975.

Todo ello forma parte de un importante conjunto que, en parte, había llegado a Vilanova i la Geltrú en 1972, coincidiendo con la exposición internacional ferroviaria de 1972 y que ha sido recuperado y restaurado.



CARME FERNANDEZ

La sortida es va fer a l'estació de ferrocarrils de Reus

ENTITATS

Surt des de Reus un tren a vapor amb destí a Vilanova

PILAR CRUA

L'Associació d'Amics del Ferrocarril de Reus va realitzar ahir un viatge especial amb tren de vapor amb motiu de l'obertura temporal del Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú, després d'haver estat tancat quasi divuit anys. Aquest viatge va reunir unes 300 persones entre estrangers i veïns de la ciutat.

En arribar a Vilanova, la comitiva procedent de Reus va passar a visitar les màquines de vapor restaurades i la transformació d'algunes de les instal·lacions del Museu del Ferrocarril, que està disposat a l'antic dipòsit de ferrocarrils. Entre les locomotores que es troben al Museu del

Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú destaquen la més antiga que es conserva de les que han circulat per l'Estat espanyol i la darrera màquina de vapor que va funcionar per les vies estatals, i que va fer el seu darrer recorregut l'any 1975.

El viatge especial en tren de vapor que va organitzar l'Associació d'Amics del Ferrocarril de Reus es va fer amb una locomotora Garrafeta, que es caracteritza per tenir les rodes més petites que les del sistema Garratt que ja havia utilitzat anteriorment aquesta entitat reusenca en d'altres viatges. La locomotora va arrossegar cinc cotxes «lucky» molt ben acomodats i amb butaques incloses.

ABC

8-8-90

Costa Dorada

Cacharros a vapor

Vilanova. Andreu Parra

VILANOVA i La Geltrú ya tiene su museo del ferrocarril. La compañía Renfe, que desde 1972 ha ido guardando viejas locomotoras, ha aprovechado el marco de la fiesta mayor de la localidad para abrir al público esta muestra de viejos ejemplares de la locomoción ferroviaria, vivo testimonio de lo que ha sido la historia de este medio de transporte.

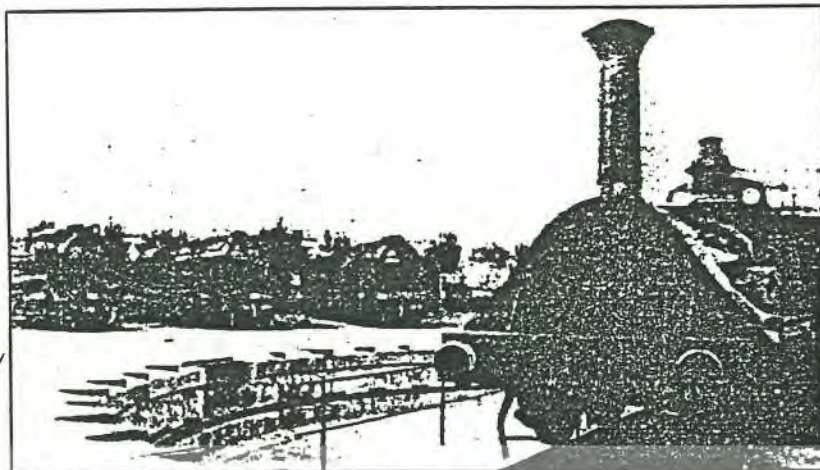
El museo contiene locomotoras de todas las épocas, viejos cacharros que se han acumulado en un antiguo depósito de la estación de Vilanova. La exposición abarca desde una máquina inglesa, cons-

truida en 1854, hasta la más moderna de los talgos, fabricada en 1949.

Hay también ejemplares curiosos, como la Mamut, del año 1867, o la conocida como Garrath, de la que aún puede verse algún que otro ejemplar circulando por Suráfrica. Otra locomotora histórica es la Mikado, que fue «apagada» por Su Majestad el Rey cuando era Príncipe, el 23 de agosto de 1975, acto con el que se ponía fin a la era de tracción a vapor de Renfe.

Al margen de la exposición de locomotoras, en un edificio anexo al museo, hay también una muestra de viejas campanas, señales ferroviarias y todo el material que se ha podido rescatar a lo largo de estos años. Sería conveniente que algunas máquinas situadas en la vía pública pasaran a formar parte de esta muestra.

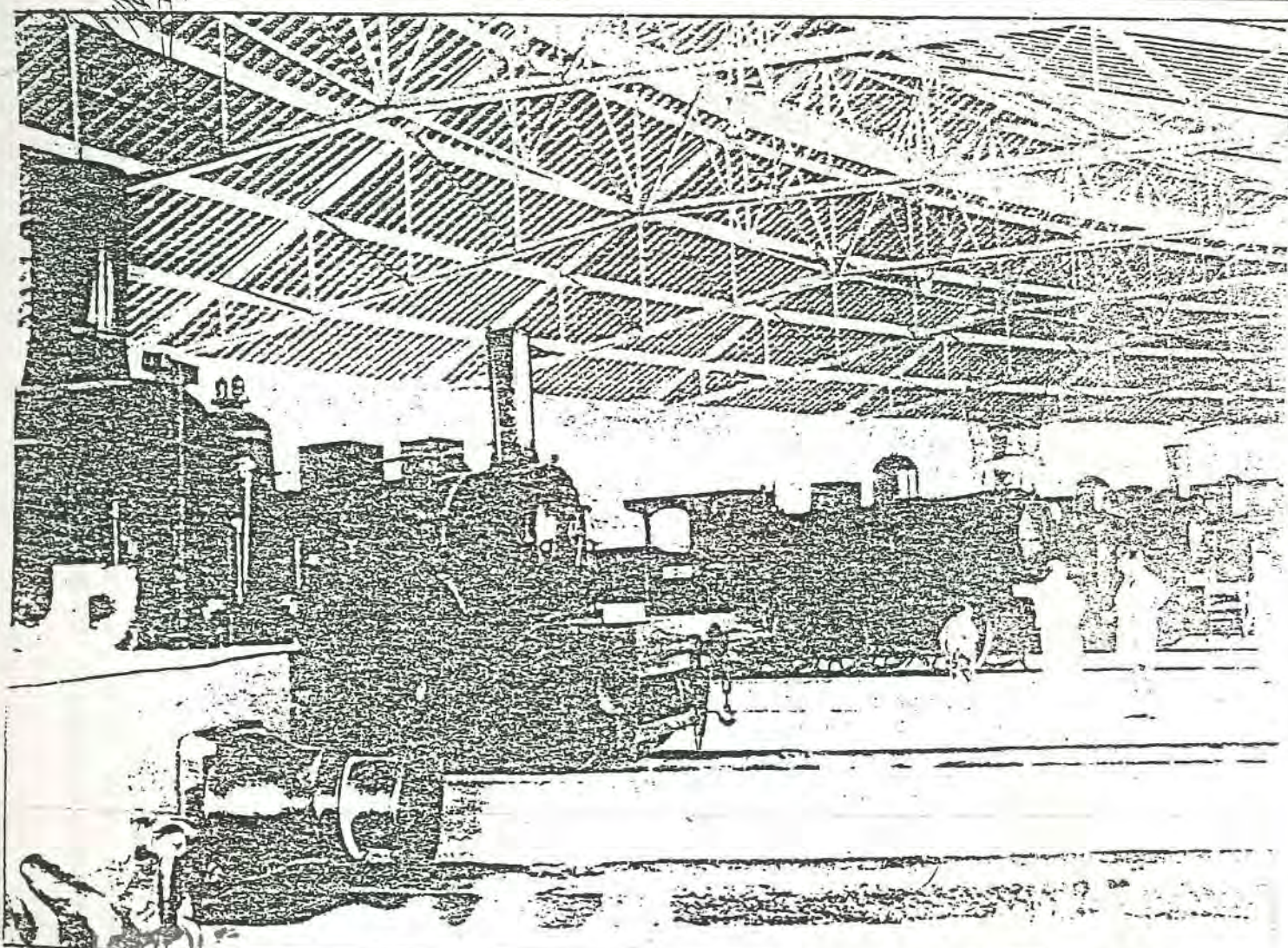
La inauguración corrió a cargo de Carlos García Cañibano, director de Renfe, y del alcalde de Vilanova, Jaume Casanovas. Para dar más auge a esta celebración, Mariano Palacín nos contó que Renfe ha habilitado viejos trenes que se desplazarán desde Tarrasa, Hospital y Reus para visitar el museo. El servicio se realizará con máquinas a vapor, que aunque ya son pocas las que subsisten, son capaces de hacer marchar al tren del centenario o a la locomotora Mikado.



Renfe ha rescatado las viejas locomotoras de por y ha creado el Museo del Ferrocarril de Vilanova i La Geltrú. Las fiestas de la calidad han sido la ocasión escogida para la apertura al público del nuevo recinto

El Museu del Ferrocarril es va reobrir enmig d'una gran expectació

El recinte es pot visitar fins al 31 d'agost
de dilluns a divendres



☐ Més de 1.000 persones van participar el divendres passat en la reobertura del Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú. Un dipòsit de màquines, amb una de les col·leccions de locomotores de vapor més important d'Europa, que es pot visitar fins al 31 d'agost. Podrà visitar-se de 18 a 20.30 hores de dilluns a di-

vendres, després tornarà a tancar fins a l'octubre.

La festa d'inauguració va comptar amb la presència de l'alcalde de Vilanova, Jaume Casanovas, i del director de Renfe a Catalunya, Carlos García Cañibano.

La reobertura del Museu del Ferrocarril desperta gran expectació

El Museu estarà obert fins al 31 d'agost de dilluns a divendres

dar el tancament del Museu.

Més de 1.000 persones, entre les quals hi havia l'alcalde, Jaume Casanovas, el director de Renfe a Catalunya, Carlos García Cañibano, i diverses autoritats municipals vilanovines, van assistir a la festa d'inauguració. Amb aquesta reobertura s'inclouen unes jornades de portes obertes que finalitzen l'últim dia d'aquest mes. Amb motiu de la festa de reobertura, Renfe va organitzar el viatge de tres històrics trens fins al Museu vilanoví. El primer d'ells, format per una màquina a vapor Mikado amb dos colxes Lucky, va sortir de Terrassa. El segon tren, compost amb el Tren del Centenari, va sortir de l'Hospitalet de Llobregat. Aquest tren té la particularitat de pertànyer al Museu vilanoví.

El tercer tren, procedent de Ramon Francàs

La reobertura del Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú el passat divendres, tot coincidint amb els actes de Festa Major de la ciutat, va despertar gran expectació.

Aquest important Museu, que recull gran part de la història de les velles glòries del ferrocarril de vapor, podrà ser visitat de dilluns a divendres i de 18 a 20.30 hores fins al proper 31 d'agost. En principi, només estava previst que les jornades de portes obertes tinguessin lloc durant la Festa Major vilanovina i fins avui divendres. Les peticions de l'Ajuntament vilanoví, que aquests dies ubicarà unes banderes especials al Museu, han estat definitives a l'hora d'aconseguir que Renfe es decidís a retar-

Reus, estava format per la locomotora Garrafeta i per quatre colxes Lucky. En total, el Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú acull actualment 24 locomotores de vapor, dues elèctriques i una dièsel.

Divendres passat també va obrir les portes, per primera vegada, la sala d'exposicions on hi ha ubicats diversos materials accessoris de la història del ferrocarril espanyol. Materials com la taula d'enclavaments de la vella Estació Terme de Barcelona, més coneguda com Estació de França.

VALORACIÓ MOLT POSITIVA

El director de la V Zona de Renfe (Catalunyà), Carlos García Cañibano, ha manifestat al DIARI DE VILANOVA la satisfacció de Renfe de tor-

nar a obrir les portes del Museu. Aquesta reobertura ha estat possible gràcies a la important col·laboració i interès de l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú.

El Museu ferroviari vilanoví va obrir les seves portes per primera vegada l'any 1972 amb motiu d'una exposició internacional. Anys després, Renfe i la Generalitat de Ca-

Passa a la pàgina següent

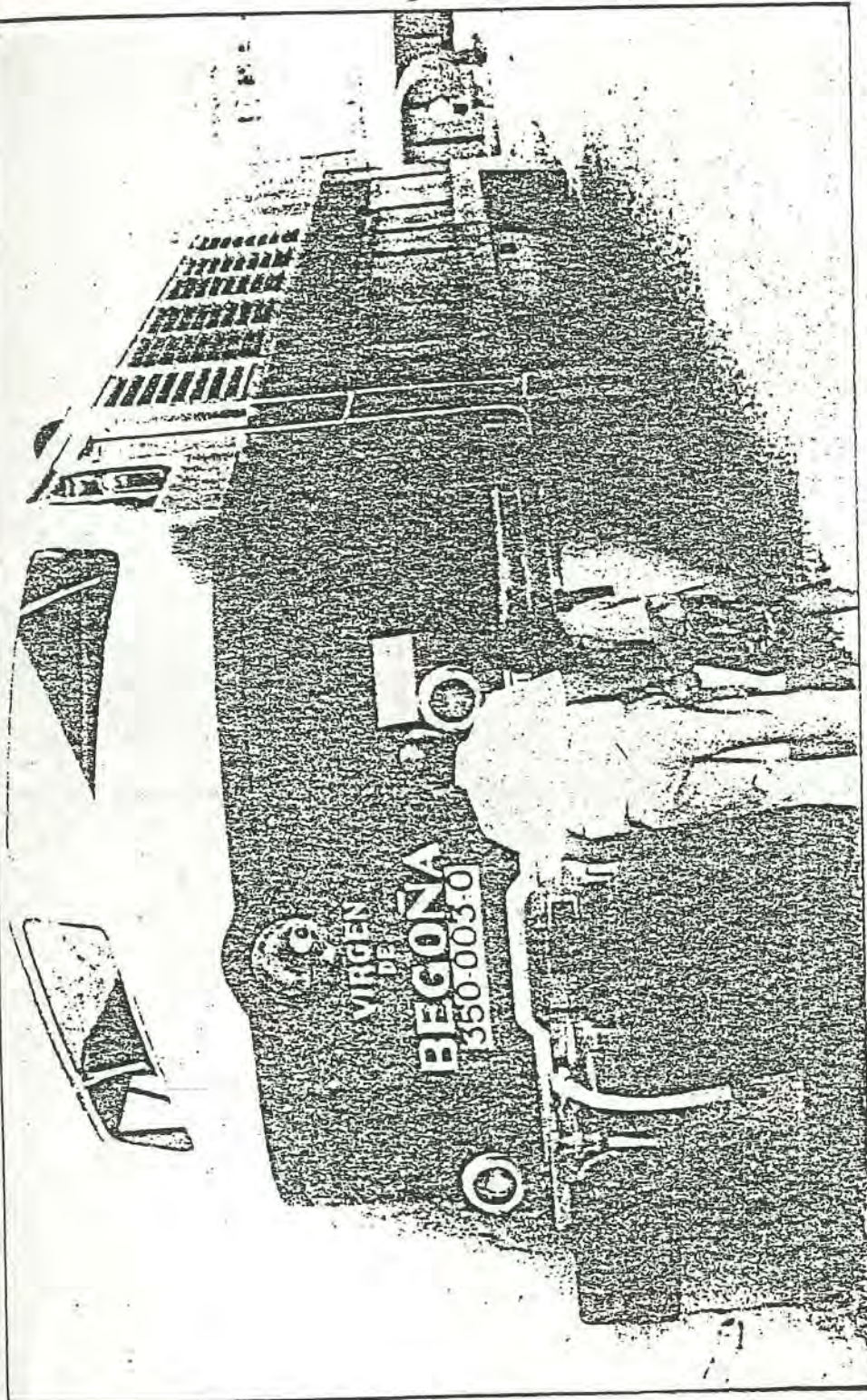
talunya van signar un protocol de col·laboració. Aquest conveni, però, no va ser respectat per la Generalitat perquè no va destinar la quantitat econòmica acordada. Des d'aleshores el Museu vilanovès va veure abocat a l'abandó més absolut. Ara fa dos anys, Renfe es va decidir finalment a iniciar uns treballs exhaustius de restauració, reparació i acondicionament. Uns treballs que, segons García Cañibano, han necessitat d'una inversió econòmica de 48 milions de pessetes.

El director de Renfe a Catalunya va afirmar també en declaracions fetes a aquest periòdic que el Museu del Ferrocarril tornarà a obrir les portes d'aquí a tres mesos.

Per a García Cañibano, la importància d'aquesta col·lecció de locomotores rau en el fet que estan ubicades entorn i dins el seu espai natural: la rotonda i la plaça giratòria. Aquest és l'únic museu d'Europa d'aquestes característiques.

DISPOSICIÓ DEL MUSEU

A més de les locomotores, el Museu del Ferrocarril vilanovès compta amb un pont de senyalització, amb senyals de braç i lluminoses en funció del color que pertanyia a l'Estació de Barcelona. L'últim pont metàl·lic, construït en una sola peça, tret de la línia Barcelona-Mataró i sobre la plaça giratòria està ubicat



Ja es pot tornar a admirar el fons museístic.

XAVIER SAUMELL

d'aquesta oficina municipal, segons afirmen, no han disposat de la informació adient fins al vespre del passat dimarts.

D'altra banda, ni tan sols la nota de premsa feta pública per Renfe a Catalunya indicava la durada de les jornades de portes obertes ni els horaris.

tal el Museu i el curt termini de durada de les jornades de portes obertes ha estat la tònica d'aquesta passada setmana.

L'oficina d'informació de l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú ha rebut diverses trucades els últims dies demanant informació sobre el Museu. Els responsables

el conegut Tren del Centenari. També s'ha disposat una sala expositiva de materials accessoris. Sala que només va poder ser visitada el dia de la inauguració de les jornades de portes obertes.

DESINFORMACIÓ

La desinformació sobre els horaris en què podia ser visi-

Finalment, però, la direcció de Renfe va decidir perllongar les jornades de portes obertes del Museu fent públic el nou horari. Les causes per les quals s'han prolongat aquestes jornades es deuen a les pressions de l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú a aquest respecte.

El dia 24 d'agost l'espai



Una de les màquines del museu

Teledues de TVE a Sant Cugat emetrà en directe des del Museu del Ferrocarril vilanoví i un dels seus programes d'es-tíu.

Amb tot, fonts de l'Ajuntament vilanoví no descarten la possibilitat que Renfe declari deïxi perllongar les jornades de portes obertes durant la primera quinzena del mes de setembre.

ÈXIT INESPERAT

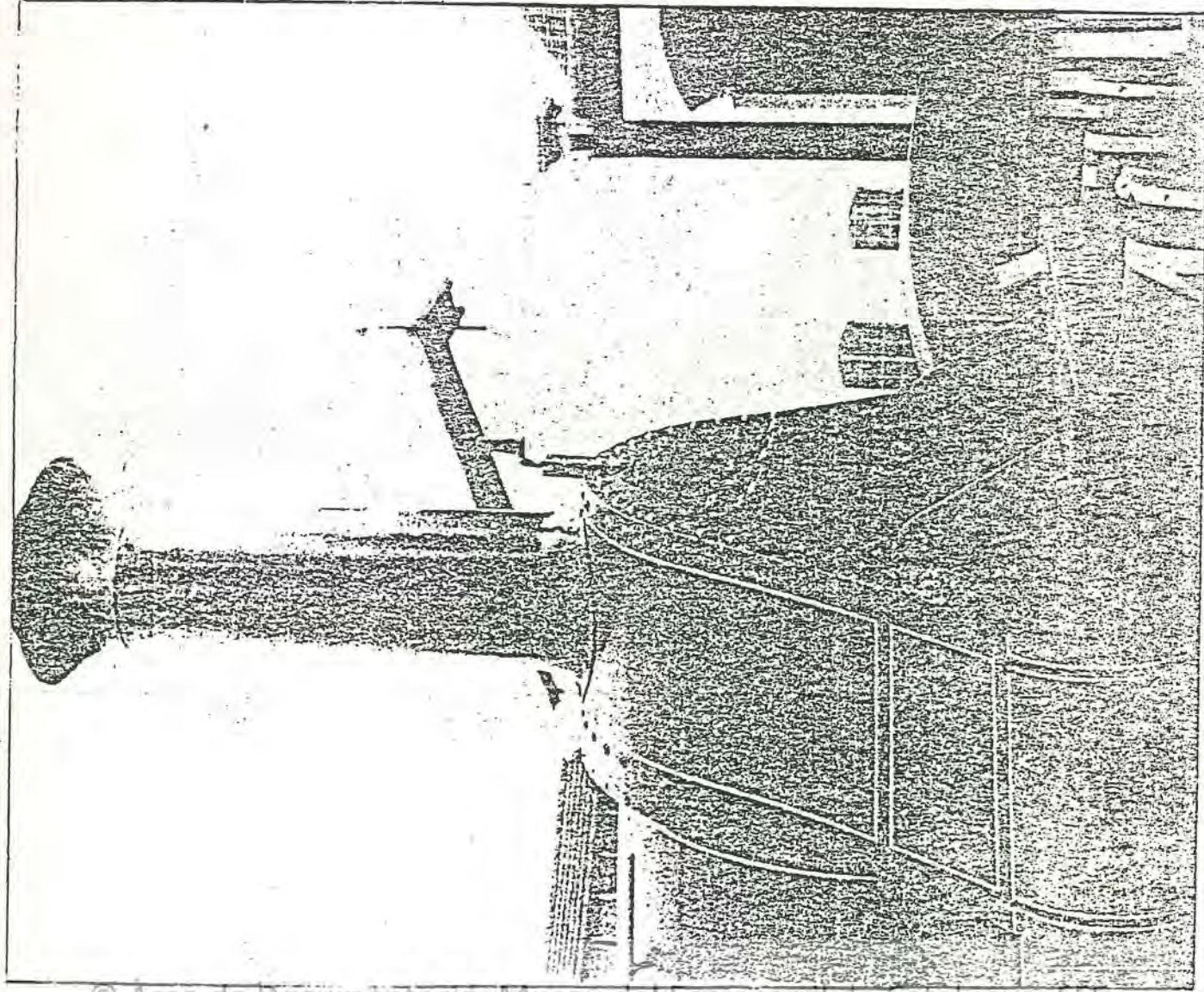
El responsable del Museu, Juan Carlos Ponce, ha manifestat a aquest periòdic que l'èxit de públic ha estat impressionant. L'han visitat unes 10.000 persones, un èxit més gran del que ens esperàvem. S'gona Ponce, hi ha hagut visitants d'arreu d'Espanya, alemanys i anglesos desplaçats expressament a Vilanova i la Geltrú.

El responsable del Museu del Ferrocarril vilanoví ha declarat també que amb l'obertura del dipòsit, Vilanova ha recuperat un dels patrimoni culturals més importants de la ciutat.

LES VELLES GLÒRIES

El Museu del Ferrocarril vilanoví acull en total 24 locomotors de vapor, dues d'elèctriques i una dièsel. Sens dubte, una de les col·leccions més importants d'Europa.

A continuació els oferim la relació d'aquestes velles glòries del ferrocarril espanyol:



Les màquines es conserven en bon estat

XAVIER SAUMELL

che Maschinenbau-A.A., Hannover-Linden, d'Alemanya, l'any 1908, per a Los Caminos de Hierro del Norte de España. Comprèn dues sèries de 10 i 50 locomotors (nº 1980-1989 i 3101-3150 que en passar a Renfe es va numerar 230-2075/2134). Els últims serveis realitzats per aquesta locomotora van ser al dipòsit de Tarragona cobrint la línia Tarragona-Lleida.

LOCOMOTORA 060-4013 (EX.C.A.53)

Va ser construïda per Schweizerische Lokomotiv und Maschinenfabrik de Winterthur, Suïssa, l'any 1906 per a la Compañía del Ferrocarril Central de Aragón. La sèrie la formaven quatre locomotors (nº 51 al 54), sistema Mallet. Posteriorment, dels anys 1912 a 1928, basades en aquest model, l'empresa Henschel & Sohn, de Cassel (Alemanya), van construir nou locomotors més per a l'esmentat ferrocarril (61 a 69) de vapor recalentat. Quasi totes aquestes locomotors van ser retirades del servei l'any 1961 en introduir Renfe les noves Garrath sèrie 282-0421/0430 en la línia de València a Terol.

LOCOMOTORA 120-2112 (Ex.-MZA 190)

És la més antiga que existeix a Espanya. Va ser construïda l'any 1854 per Sharp i Steward de Manchester (Anglaterra) per la companyia del Ferrocarril de Barcelona a Martorell. Aquesta companyia va ser adquirida per la del Ferrocarril de Tarragona-Barcelona-França (TBF). Després va passar a dependre de la companyia dels Ferrocarrils de Madrid a Saragossa i Alacant (MZA).

Posteriorment va ser convertida en locomotora-tender i va ser inclosa en l'Exposició Internacional de Barcelona de 1929. Aquesta locomotora tenia una característica peculiar: no tenia marquesina i per això deixava el fogoner a l'aire lliure. La manca de la marquesina es devia a la creença que el conductor havia de viatjar incòmode per evitar qualsevol distracció.

LOCOMOTORA 030-2013 (Ex.-MZA 246)

Va ser construïda l'any 1857 per E.B. Wilson i CIA de Leeds (Anglaterra) per la Companyia de los Ferrocarriles de Madrid a Saragossa i Alacant (MZA) en va rebre el número 246. La sèrie es componia de 47 locomotores i es repartia l'entrega de construcció entre els següents fabricants: E.B. Wilson, Kilsen i CIA i Carl i Peter al model corresponent.

pel nom de Mamul i era la primera classe de locomotora mixta de la MZA. L'any 1957 va ser restituida al seu estat primitiu en els Tallers Generals de Atocha (Madrid) amb motiu dels seus 100 anys en servei.

LOCOMOTORA 462-0401 (Ex.-C.A. 101); LA GARRINATH GRAN

Construïda per La Compañía de Construcción y Reparación de Buques S.A. de Bilbao l'any 1931 pel Ferrocarril Central de Aragón.

La sèrie comprenia sis locomotores que van realitzar servei de trens de viatgers entre València i Catalunya. És la locomotora de més longitud existent al parc de Renfe. Van pertànyer al Depòsit de València-Término. Tenien un número de rodes superior a l'habitual. Els dipòsits de carbó i aigua van ser dissenyats per circular per diversos paratges amb dificultats d'aprovisionament. Encara funcionen a Sud-Àfrica i Rio de Janeiro.

LOCOMOTORA 241-2108 (Ex.-MZA 1008)

Va ser construïda per la Manquinista Terrestre y Marítima de Barcelona l'any 1930 pels Ferrocarrils de Madrid a Saragossa i Alacant. La sèrie comprenia deu locomotores. Van pertànyer al Depòsit de Madrid-Atocha.

Depòsit de Madrid-Atocha on van prestar servei en la línia de Madrid a Albacete fins que van entrar en servei les locomotores Renfe 241-2201/57 l'any 1934. Ultimament pertanyien al Depòsit de Miranda de Ebro. És el primer model de locomotora aerodinàmica (amb forma de supersonic). Portava les rodes tapades amb una planxa metàl·lica, cosa que va fer que l'anomenessin La Belle Tapada.

LOCOMOTORA 350-003-0 (Talgo Virgen de La Begoña)

És la primera sèrie Talgo. Va ser construïda l'any 1949 per la companyia American Car i Frondy de Nova York. És una locomotora dièsel d'una sèrie de quatre màquines. Remolcava els Talgo de la sèrie 2. Quan van caure en desús van ser reconstruïdes per poder remolcar els Talgo de la tercera generació. Aquesta locomotora era coneguda amb el nom de Virgen de La Begoña.

MIKADO 141-2340

És l'última locomotora de vapor que va circular per les vies espanyoles. La seva caldera va ser apagada pel rei Joan Carles I, quan encara era príncep, a Vicálvaro el 23 de juny de 1975. Amb l'apagament de la caldera d'aquesta Mikado es va acabar l'era del vapor a Espanya.

LOCOMOTORA 220-2005 (EX-OESTE 9)

Construïda l'any 1881 per Sächsishe Maschinenfabrik Vornals Richard Hartmann AG, de Chemnitz (Alemanya), per a la Real Companyia Portuguesa, i que posteriorment va ser de la Compañía del Ferrocarril de Madrid-Cáceres-Portugal. La sèrie es componia de 10 locomotores, numerades correlativament de l'1 al 10, i que en passar a la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España van conservar la mateixa numeració. Cinc d'aquestes màquines van passar a l'entitat, amb la numeració 220-2001/2005. Les quatre primeres van ser retirades del servei l'any 1953. La locomotora 220-2005 va prestar servei al Depòsit de Madrid Delicias fins al 1960, any en què va ser retirada del servei.

LES ALTRES LOCOMOTORES

Al museu vilanoví també es poden trobar les locomotores elèctriques 1004 i 7001, la Santa Fe 151-3101, la locomotora carenada 241F-2108-1800, la Mikado 141-2101, la locomotora 030-2471, la màquina 240F-2705, la 240F-2591, la 240-2135-1100, la locomotora 240-2074 (Ex.C.A.), la 220-2023, la 030-nº6 (calderes més caldera vertical), la 030-2369, la 040-2019, la 030-246 MZA (sense marquesina), la 030-168 MZA (sense marquesina més 020 nº 04) i, per últim, el tractor de maniobres 120-2131-10130 (Alemanya).

carril a vapor a Espanya.

LOCOMOTORA 230-4001 (EX.-MZA 651)

Construïda l'any 1901 per Hanomag, Hannoversche Maschinenbau AG. (MZA), on va ser numerada amb el 651. La sèrie es componia de 31 locomotores, les 15 primeres construïdes per Hanomag, i les altres 15 construïdes per Henschel, l'any 1903. La sèrie característic principal són els sistemes Compound, de 4 cilindres, i el sistema Glehn, amb distribucions d'alta pressió i baixa pressió independents. És la primera sèrie de locomotores d'aquests sistemes a Espanya, per remolcar els trens ràpids de les línies de MZA.

LOCOMOTORA 030-2110 (EX.-NORTE 1653 PERRUCA)

Construïda l'any 1880 per André Koechlin & Cie, de Mulhouse (França), per al Memphis, El Paso and Pacific Railroad, que per falta de pagament van ser relingudes i oferides posteriorment a Espanya. Aquesta locomotora va rebre el nom de Perruca, nom del túnel en la divisió del Puerto de Palares.

LOCOMOTORA 230-2005 (EX.-NORTE 3101)

(Construïda per Hanomag)

Editorial

**El dipòsit de locomotores
i la Llei de Museus**

Amb un èxit de públic es van inaugurar, avui fa una setmana, unes jornades de portes obertes del Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú tot coincidint amb els actes de celebració de la Festa Major de la ciutat. En un principi, Renfe, propietària de Museu, no tenia intenció d'obrir aquest important patrimoni de la història del ferrocarril de vapor fins al proper mes d'octubre. Finalment, però, Renfe, que havia mantingut un absolut hermetisme sobre aquest tema, va decidir-se per reobrir el Museu coincidint amb la Festa Major després de les insistents peticions al respecte fetes per l'Ajuntament i, sobretot, per l'alcalde Jaume Casanovas. Unes setmanes abans d'aquesta reobertura, els alumnes de l'Escola Taller del Centre de Formació Ocupacional La Paperera van accelerar els treballs de restauració i remodelació per deixar a punt l'antic economat laboral de Renfe, que ara acull una petita mostra de material complementari i pintar les parets exteriors del recinte a més d'altres treballs. El Museu havia d'estar en condicions fos com fos.

Aquestes jornades de portes obertes, que fins avui han rebut uns 8.000 visitants, havien de finalitzar avui divendres. Finalment, però, la direcció de Renfe a Catalunya, novament després de les reiterades peticions de la Casa Consistorial vilanovina, ha accedit, davant el gran èxit de la reobertura, a perllongar aquestes jornades fins l'últim dia d'aquest mes d'agost.

Pel que sembla, doncs, l'Ajuntament vilanoví ha jugat molt fort en aquest tema. Està clar que no podia deixar escapar una oportunitat tan clara de col·laborar de totes totes amb Renfe per recuperar un patrimoni cultural tan i tan important per a la ciutat.

El matrimoni de Renfe amb l'Ajuntament no amaga, però, les desavinences que després de molts anys continua mantenint aquesta companyia ferroviària amb la Generalitat de Catalunya. Renfe va trencar els acords amb el Govern català després que aquest no aportés la quantitat econòmica que s'havia estipulat.

Ara, el Parlament de Catalunya ha d'aprovar properament la polèmica Llei de Museus. Una Llei que a causa de la titularitat privada del dipòsit de locomotores vilanoví podria deixar-lo sense la titulació de museu. Aquest fet, que suposaria menys subvencions per al dipòsit de locomotores podria obligar la direcció de Renfe a buscar patrocinadors publicitaris per fer front a les moltes despeses que suposa mantenir-lo en condicions. D'aquesta manera, el futur del que ara s'anomena Museu del Ferrocarril encara és molt incert.

DIARI DE VILANOVA

Ferrocarril

CLARA D'OUS

El fet de l'obertura aquests dies de la col·lecció o dipòsit de materials ferroviaris a Vilanova posa de manifest l'existència d'un fons d'un interès important que, fins avui, i des de fa 18 anys, ha estat oblidat per alguns i reivindicat per altres. Trista ha sigut la fortuna que ha acompanyat aquest projecte al llarg d'aquests anys. Situació de deteriorament, abandó, desaparició incontrolada d'alguns materials. Tot això s'hauria pogut evitar si en el seu moment el Museu del Ferrocarril no hagués tancat i de mica en mica hagués anat prenent consistència i ampliant-se amb la màxima participació institucional. La realitat ha sigut, però, una altra i ara no calen més lamentacions i sí, en tot cas, demanar solucions definitives.

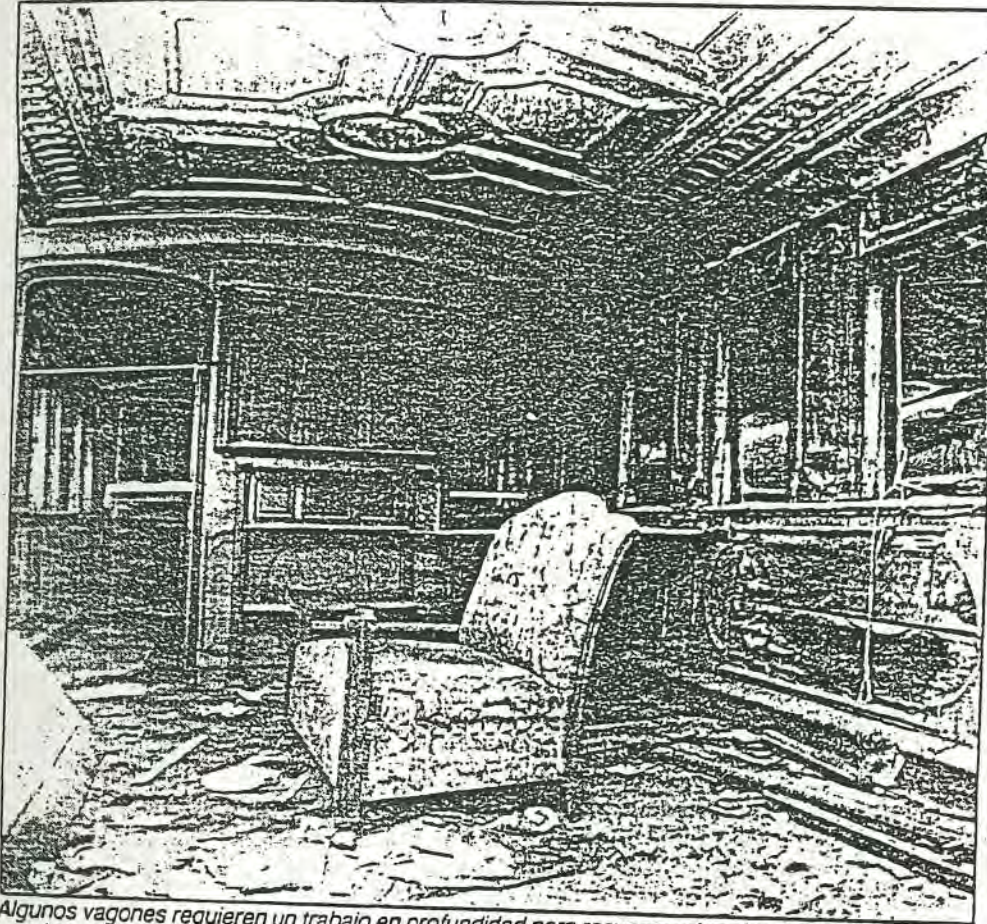
L'editorial del DIARI de la setmana passada incidia en

un tema difícil però cert: la ruptura del conveni entre RENFE i la Generalitat per l'incompliment per part del govern dels compromisos adquirits en el moment de la signatura dels acords ara fa prop de 10 anys. Ara, però, el moment de la mostra pública del fons i amb la proximitat de l'aprovació de la Llei de Museus seria interessant que hi hagués un apropament i que en aquesta ocasió es tingués en compte la presència municipal, aspecte aquest que era oblidat en l'anterior conveni, ni que només fos per l'interès i la permanent demanda que hi hagut perquè la nostra fos avui possible.

Que durant aquest mes es pugui veure aquest fons és, sens dubte, fruit de la sensibilitat d'alguns directius de RENFE Catalunya i també de l'esforç d'alguns representants municipals, però ara cal fer una pas qualitativament

important i aconseguir que el que avui està exposat esdevingui un museu. El que avui és una magnífica col·lecció cal que sigui estudiat i projectat de manera que constitueixi un projecte museològic vinculat amb la ciutat i el seu entorn i amb la seva història. Al marge de la necessitat formal d'ordenar, classificar, catalogar, etc. cal que el potencial Museu del Ferrocarril es vinculi d'alguna manera als plans existents ja a la ciutat sobre el patrimoni artístic i cultural, del contrari, tot i la seva gran importància, esdevindrà un anècdota per més que curiosa i interessant sense però cap aportació al patrimoni cultural i a la projecció de la ciutat. Ara tenim una ocasió d'or. Val la pena un esforç unànim per no desapropiar-la, ja que ens sembla que en aquest tema és la darrera estació i més enllà ja hi ha el túnel fosc i negre sense gaires sortides.

□ EUSENDA PONS



Algunos vagones requieren un trabajo en profundidad para recuperar el esplendor perdido.

La Escuela Taller del Ferrocarril enseña a restaurar viejos trenes

□ A. ESPINET

■ Hay antiguos vagones de ferrocarril que ofrecen un lujo hoy inimaginable; hay vagones con sencillos bancos de madera cansados de albergar a pasajeros con bocadillos de tortilla, atillos y maletas de cartón piedra; hay vagones que fueron símbolo de una época y hay otros que apenas se movieron de alguna línea secundaria.

Pero todos ellos forman parte de nuestra historia más reciente y, ahora, algunos tendrán la suerte de recuperar sus pasados esplendores y de convertirse en objetos de museos: el Museo del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú.

Con ello, estos vagones cumplen una doble finalidad didáctica: la que ofrecerán cuando entren en el museo y la que proporcionan ahora a un grupo de jóvenes que se forman al restaurarlos. Porque éste es el objetivo que lleva a cabo la Escuela Taller Museo del Ferrocarril que ha puesto en marcha el centro de formación ocupacional La Paperera.

En una planta próxima a la estación del ferrocarril, la Escuela Taller Museo del Ferrocarril ha empezado a impartir las enseñanzas de ebanistería, pintura y mecánica general a un grupo de 30 alumnos —diez en cada especialidad—, que compaginan su aprendizaje con el trabajo remunerado que realizan en el propio centro, tal como es normal en todas las escuelas taller.

Entre 16 y 25 años

Las enseñanzas impartidas, que implican también un complemento de formación básica de acuerdo con los conocimientos previos de cada alumno, se prolongarán a lo largo de tres años. Los alumnos, todos ellos con edades que van de los 16 a los 25 años, pasarán por todas las fases del aprendizaje hasta terminar con un conocimiento profundo y práctico del oficio que hayan elegido.

En estos momentos, la materia prima con la que desarrollan su actividad estos chicos y chicas son 12 vagones de muy distintos tipos, el más nuevo de los cuales no tiene menos

de 30 años de antigüedad, y cuyas características constructivas resultan perfectamente adecuadas para la práctica de la ebanistería, la pintura o la mecánica.

Los alumnos disponen de un contrato de trabajo de seis meses de duración y por el que perciben un salario de acuerdo con la edad, el tiempo y lo determinado en el convenio del sector. El aprovechamiento escolar y profesional de las enseñanzas que reciben implica la renovación de este contrato hasta el total de tres años precisos para completar el aprendizaje, pasando por la etapas de iniciación, cualificación y especialización.

Las relaciones establecidas hasta el momento entre los responsables de La Paperera y representantes de Renfe apuntan hacia la posibilidad de que la escuela taller pueda llegar a desarrollar también todas aquellas labores que sean precisas para la conservación del vecino Museo del Ferrocarril y para la puesta a punto de los nuevos materiales de todo tipo que lleguen en un futuro al museo vilanovense.

El Museu del Ferrocarri, obert fins al dia 14

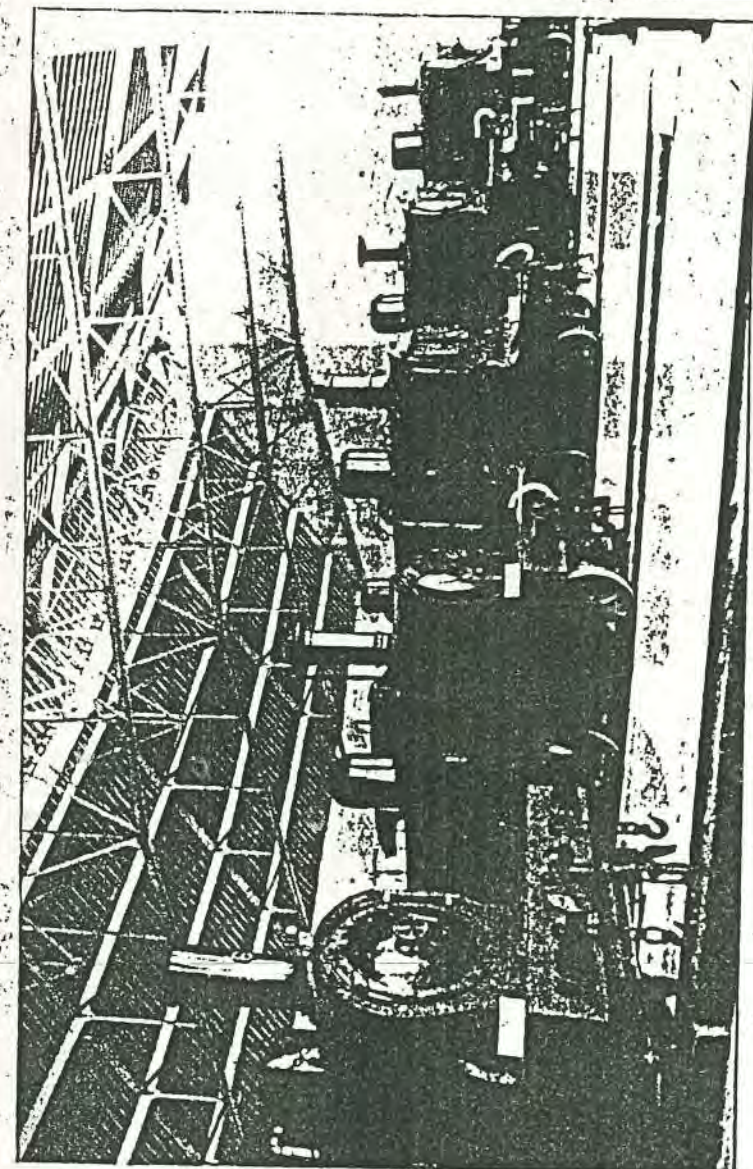
REDACCIÓ

La direcció de Renfe ha decidit ampliar el període d'obertura provisional del Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú fins al 14 de setembre. L'horari de visita per al públic serà de les 18 a les 20 hores, excepte dissabtes i diumenges, que estarà tancat.

Com es recordarà, en un principi estava previst de tancar el Museu el passat dia 31 d'agost, però l'èxit de l'exposició i el fet que el curs escolar no comença fins al proper dilluns dia 17, han fet canviar d'opinió la direcció de Renfe.



Renfe organitza visites concertades al Museu del Ferrocarril



R.F.

La direcció de la cinquena Zona de Renfe (Catalunya) ha decidit organitzar visites concertades al Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú, centre museístic que recull bona part de les velles glòries del ferrocarril a vapor i que està tancat al públic en general des del passat dissabte 15 de setembre.

Les visites concertades són per a grups (tant escolars com d'altra mena) que sol·licitin prèviament per escrit la seva demanda a la direcció de Renfe a Catalunya. L'adreça per dirigir les sol·licituds és: Direcció de la Zona de Renfe, Estació de França, carrer Ocats, 1, 08003-Barcelona.

D'altra banda, avui divendres, el Patronat Municipal de Turisme de l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú i la regidora de Foment vilanoví, Carolina Oriols, es reuniran amb els responsables del Museu del Ferrocarril per arribar a acords que permetin la possibilitat de sol·licitar les visites concertades a la torre de Turisme de Vilanova i la Geltrú.

Per altra part, la direcció de Renfe no obrirà definitivament el Museu del Ferrocarril, que en principi estava previst per al mes d'octubre

Les màquines podran ser visitades

que ve, fins que no es tanquin les negociacions per a la seva futura gestió.

Fonts properes a Renfe no han descartat la possibilitat que la gestió del Museu recorri a diversos patrocinadors per tal de fer front a les despeses que suposa el seu manteniment.

Només durant el passat mes d'agost, segons dades facilitades al DIARI DE VILANOVA per Renfe, el Museu

del Ferrocarril va rebre prop de 15.000 visitants. Aquestes xifres situen el Museu com un dels més visitats de Catalunya.

L'AJUNTAMENT, ESPERANÇAT

La regidora de Foment de l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú ha manifestat que el Consistori està molt esperançat amb l'èxit del Museu després de les immi-

MARY

llorables xifres de visites mentre ha estat obert. Ara podem comprovar que el que abans no era més que una intuïció, ara és tota una realitat. Carolina Oriols, malgrat l'optimisme d'aquestes declaracions, ha indicat també que són conscients dels molts problemes que s'han de superar. Amb tot, però, l'Ajuntament farà tot el que estigui a les seves mans per col·laborar amb Renfe.

