

7B60

MUSEU DEL FERROCARRIL VILANOVA I LA GELTRÚ

Memoria de Actividades del año 1991



7B 60



FUNDACIÓN DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

© Àrea de Documentació, Museu del Ferrocarril de Catalunya, FFE



P R E S E N T A C I O N

Es esta la primera Memoria que el Museo del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú, Sede del Museo Nacional Ferroviario, confecciona para dar a conocer las actividades que se desarrollaron en torno al mismo durante el pasado año de 1991, en el que toda suerte de avatares, tanto positivos como negativos, se sucedieron; a veces con frenética sucesión y en otras ocasiones con dilatadas pausas que frenaban todo el ímpetu imaginativo de las personas vinculadas con el mismo. Ya sea en la ciudad de Vilanova, ya en Madrid, ya en Barcelona.

Como podrá observarse en las páginas que siguen, la larga lista de acontecimientos y variopintas circunstancias, es prolija en variedad y actividad, todo ello -no sería justo obviarlo- con los exiguos medios que el momento y las circunstancias permitieron.

No obstante, el Museo del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú cuenta, en su misma esencia de ciudad mediterránea, con un dinamismo y vitalidad propios. Un museo vivo, integrado en la Villa de Vilanova i la Geltrú, que ha de aprovechar al máximo su enorme caudal turístico que en todas épocas deriva invariablemente sobre nuestro Museo.

Como demuestra invariablemente el devenir del tiempo, el interés de todo tipo de personas e instituciones por el Museo, hacen de él algo más que un recuerdo del ayer, para convertirlo en una gran esperanza de futuro.

Vilanova i la Geltrú, Enero de 1992

El Patronato Municipal de Turismo y el Gremio de Hostelería y Restauración, Club Gastronómico "El Rebost", concede al Museo del Ferrocarril de Vilanova la "Nyora de Plata 1990" por su contribución al fomento del Turismo en la Comarca. Al acto de entrega que se celebró en el Gran Casino de Barcelona, asistió para recoger el premio, Don Carlos García Cañibano, antiguo Director de la Quinta Zona de RENFE

En el mes de febrero llegó el automotor 9125 al T.C.R. de Vilanova i la Geltrú, procedente de la Reserva de Tarragona, donde se hallaba apartado. Este automotor, en origen de la Cía. del Norte, estaba destinado a los viajes que el subdirector de la 5a. Zona realizaba por las líneas. Después de una restauración de chapa y pintura e interiores, este vehículo ha sido expuesto en la rotonda del Museo.

La locomotora eléctrica 7206, procedente del Museo Nacional Ferroviario de Madrid-Delicias, llega a Vilanova para engrosar el parque del material. Pertenecía a la Cía del Norte y fue construida en 1928.

La Excelentísima Diputación de Zaragoza cede al Museo de Vilanova i la Geltrú el coche de la Compañía Internacional de Coches Camas número 3568, es un coche restaurante modernizado, construido en Bilbao para la CIWL.

Dos excelentes piezas de museo pasan a engrosar la colección del Museo Nacional Ferroviario, pues Transportes de Barcelona cede dos coches de la serie 100 del antiguo Metropolitano Transversal, actualmente Línea 1 del Ferrocarril Metropolitano de Barcelona, explotada con ancho de 1.668 milímetros. Uno de estos coches será trasladado a Madrid-Delicias mientras que el otro permanecerá en Vilanova i la Geltrú. Actualmente se encuentran en Barcelona-Casa Antúnez en espera de su traslado a Vilanova.

La Escuela-Taller del Ferrocarril entregó a finales del pasado año 1991 el coche Cfv-826, perteneciente a la Cía M.Z.A. A falta de su terminación definitiva, está a la espera de los retoques finales pues la E.T. del Ferrocarril acabó el 22 de Diciembre de 1991 sin que se hallan dado noticias de su continuidad hasta el momento.

Entrega por la Gerencia de Barcelona-Sants de la señal semafórica tipo G.R.S. de la Cía M.Z.A. que se hallaba en Barcelona-Sants, en el vestíbulo principal de dicha estación y que por necesidades de reformas a ejecutar hubo de ser desmontada de su emplazamiento.

Se intentó recuperar la UT 433 que se hallaba estacionada en vías de Miranda de Ebro, donde se visitó conjuntamente con el antiguo Subdirector de la Quinta Zona, Señor Alonso, cuyas gestiones no pudieron fructificar y por fin la citada unidad fue lamentablemente desguazada.

Se finaliza la intalación del cuadro de enclavamientos y señales de la estación de Barcelona-Término, el cual databa de los orígenes de dicha estación y que fue recuperada previamente a la demolición del histórico "puente de enclavamientos".

Durante este período se han podido recuperar varias piezas de gran valor que han engrosado los fondos de nuestro Museo, procedentes de las estaciones de la línea y cesiones de particulares; estas últimas,

aunque escasas aún, son de un gran interés, dada la calidad de las piezas cedidas y la voluntad altruista de sus anteriores propietarios.

Tuvo lugar una reunión con el Señor Concejal del Distrito barcelonés de Sants-Montjuïc, acerca de la conservación de la locomotora de vapor "TARRACO", cedida en su día por este Museo e instalada en la Plaza dels Països Catalans, enfrente de la Estación de Barcelona Central-Sants. Dicha locomotora se encuentra en muy mal estado y debido a ello se requirió a dicha Concejalía de Distrito por si no fuese interesante para el Ayuntamiento de Barcelona la conservación en el actual emplazamiento de dicha locomotora, menos aún en su estado actual; si fuese este el caso se proponía la cesión al Museo del Ferrocarril de Vilanova. Hasta el momento no se ha adoptado ninguna decisión al respecto.

Se recuperan, restauran e instalan en las paredes de la rotonda, varios esquemas de las estaciones de la línea de Barcelona a Sant Vicenç de Calders (Vía Vilafranca).

Son recuperados 26 legajos de planos de coches de viajeros serie 6000, furgones, material del Bilbao-Portugalete-Triano y del Tren Real y Breaks de Obras Públicas.

Pintado de la segunda planta del edificio de exposiciones y oficinas, junto con la adecuación del acceso a la misma y rehabilitación de la escalera de este.

Reparación de la techumbre del edificio, adecuando sus características a fin de evitar los defectos observados hasta la fecha.

Montaje de una oficina auxiliar en la segunda planta del edificio principal del Museo, con elementos de carpintería metálica, reciclados de otras estructuras fuera de uso, pertenecientes a la antigua función de Economato laboral que tenía el edificio.

A estas actuaciones puntuales, han de sumarse las múltiples reparaciones efectuadas por los alumnos y monitores del C.F.O "La Paperera", los cuales han realizado labores generales de mantenimiento durante todo el año 1991.

Reparación de la instalación existente del aire acondicionado, el cual sirve a la segunda planta del edificio principal del Museo.

La agencia de viajes Ultramar-Express, conjuntamente con el Gerente del Tren Transcantábrico de FEVE, realizaron la presentación a los medios de información y agencias de viajes del tren citado, repartiendo documentación del mismo y visionando un vídeo de su recorrido. Visitan el Museo y acto seguido ofrecieron un vino español a los asistentes.

Los laboratorios Boehinger Nuegelheim realizaron el lanzamiento de un nuevo producto, con asistencia de su personal directivo y vendedores. Una vez realizado este acto, fue servida una copa entre los asistentes.

La revista "El Farmacéutico" publicó un artículo titulado " ¡ A toda máquina !", de J. March, sobre el Museo del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú. El reportaje da unas pinceladas sobre la historia del ferrocarril para, posteriormente, centrarse en las piezas exhibidas en el Museo, publicando una serie de fotografías del mismo.

El Departament d'Ensenyament de la Generalitat de Catalunya organizó una visita a este Museo de algunos de sus directivos para preparar las visitas de alumnos de Formación Profesional para su educación dentro de un programa de visitas a diversas empresas e instituciones. Posteriormente publicó en su boletín informativo "El Cadell Mecànic", los antecedentes del Museo, contenido, descripción, etc.

Exposición del Medio Ambiente de la Comarca del Garraf. Patrocinada por la Excsma. Diputación de Barcelona. En dicha exposición se mostraba la problemática de la flora de la Comarca del Garraf. Fue inaugurada por el Sr. Director General de Medio Ambiente de la Generalitat de Catalunya.

Exposición sobre el Tercer Mundo y los programas europeos de ayuda al mismo.

Exposición de dibujos sobre temas ferroviarios, del señor Manolo Maristany.

Exposición de pinturas al óleo, sobre locomotoras y vehículos ferroviarios, del señor Manolo Maristany.

Exposición conjunta, de "Amics del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú" AFEVI, con motivo de su décimo aniversario y la "Asociación Cultural de Festejos Ferroviarios de Tarragona y Provincia, en la cual se exponía el material construido por su socio Don José Piña. En dicha exposición se mostraban diversas vitrinas con modelos de trenes, modelos de Tren de Jardín a cinco pulgadas, así como 72 modelos de locomotoras realizadas por el Sr. Piña, las cuales representan la evolución de la Tracción a Vapor en el Mundo. La inauguración corrió a cargo de miembros y representantes del Excmo. Ayuntamiento de Vilanova i la Geltrú, del Museo Nacional Ferroviario y de Renfe. Durante la semana oficial de abertura, la

exposición fue visitada por unas 1.400 personas, ante tal éxito de asistencia, la misma fue prorrogada quince días más.

FILMACIONES

Han sido rodados dos vídeos del Museo, por alumnos pertenecientes a una escuela de Formación Profesional de Sitges y al Centro de Formación Ocupacional "La Paperera", respectivamente. Dichos vídeos han sido realizados como prácticas de la enseñanza de "medios audiovisuales".

Un hecho destacable lo constituye la filmación, durante unos días, de varias escenas de la película "La febre de l'or" (La fiebre del oro), basada en la obra homónima de Narcís Oller. Ha sido dirigida por Gonzalo Herralde e interpretada por Charo López, Sergi Mateu, Ma. Rosa Sardá, Alvaro de Luna, Fernando Guillén, Enric Amador y Alex Casanovas, entre otros. El rodaje de dichas escenas dio lugar a movimiento de locomotoras y diverso material ferroviario a fin de imitar un antiguo taller de reparación y construcción de locomotoras de vapor del siglo pasado.

La " Asociación Zaragozana de Amigos de los Ferrocarriles y Tranvías " (A.Z.A.F.T.) organizó un viaje especial para visitar este Museo. El tren fue remolcado por la locomotora 7.702, perteneciente a la sede zaragozana del M.N.F., junto con diverso material de viajeros, cedido a la Excsma Diputación de Zaragoza en Depósito por el M.N.F. y el coche de la CIWL número 3568, al que se hace mención en el capítulo dedicado a Material. Al frente de dicha expedición figuraba Don José María Valero, presidente de la A.Z.A.F.T. junto con otros directivos de la misma. Fueron recibidos en la estación de Vilanova i la Geltrú por el Excsmo. Sr. Alcalde de la Villa y otros miembros del pleno Municipal. Durante dicha visita, celebrada con total éxito, tuvo lugar una comida de hermandad.

El número total de visitantes contabilizados durante el pasado año de 1991 fue de 25.419 personas. Colectivo formado en su mayoría por colegios públicos y privados de todas las enseñanzas, asociaciones culturales, recreativas y de tercera edad, agencias de viajes, federaciones deportivas, escuelas-taller, etc.

Tanto visitantes nacionales como extranjeros se han sorprendido de la calidad de este Museo así como de la inexistente información que existe sobre el mismo, lo cual no deja de ser óbice para tan enorme cifra de visitantes. Todo ello lo convierten en el primer Museo de Vilanova y uno de los más visitados de Cataluña.

Mención destacada entre nuestros visitantes lo merece la visita realizada por la Sra. Presidenta de RENFE, Dña. Mercé Sala, que fue acompañada por el Sr Vicepresidente del Patrimonio de RENFE, Sr.

Raimón Martínez Fraile y los Srs. Jesús Sanz e Ismael Carro, Director Gerente de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Director del Museo Nacional Ferroviario respectivamente.

Visitas destacadas fueron:

- Dra. Christel Hess, Jefe del Dpto. de Conservación del Landes Museum Technik und Arbeit de Mannheim (Alemania)
- Directivos de la Cía Internacional de Coches-Cama
- Oficiales y Soldados del Batallón de Ferrocarriles de Barcelona y Zaragoza.
- Directivos de la "Caixa" de Barcelona.
- Presidente y directivos de varias asociaciones de Amigos del F.C.
- Directivos de los ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya.
- Sr. M. Hara, Chairman del Shangri-LA Train Museum de Hyo Go-Ken (Japón).



Se asistió en Pobla de Lillet a la inauguración del Museo del Transporte de la Generalitat, que fue presidida por el Director General de Transportes de la Generalitat, con asistencia de diversos directivos de Museos del Ferrocarril y presidentes de Asociaciones de Amigos del Ferrocarril. Se pretendió crear una Federación Española de Museos que no prosperó debido a los intereses contrapuestos de diversos asistentes.

Fueron celebradas tres reuniones con la Generalitat, RENFE y Ayuntamiento de la ciudad, para la firma de un Convenio que permitiera la gestión económica del Museo del Ferrocarril y asegurar así su continuidad. No hubo acuerdo final y las reuniones fueron pospuestas hasta nueva ocasión. Por parte de la Generalitat asistió Eusebi Casanelles, Director del Museo de la Ciencia y la Técnica de Catalunya, por RENFE asistió Don Carlos Zapatero y otros directivos, así como personal del Museo del Ferrocarril de Vilanova y representando al Ayuntamiento de Vilanova i la Geltrú, Don Esteve Orriols.

Posteriormente, a nivel de técnicos, se celebró otra reunión a fin de fijar costes de la plantilla de personal.

A N E X O S

VISITAS AL MUSEO DEL FERROCARRIL

AÑO 1.991

CONCEPTOS	CIFRAS	PORCENTAJES
1- CENTROS DOCENTES.....	8781	34,54 %
2- ENTIDADES CULTURALES Y/O RECREATIVAS.....	2922	11,50 %
3- ASOCIACIONES DE 3ª EDAD.....	2316	9,11%
4- AGENCIAS DE VIAJES.....	2622	10,31% 19,42 %
5- OTROS VISITANTES.....	8778	34,53 %
<u>TOTALES</u>	<u>25419</u>	<u>100,00%</u>

DESGLOSE SEMANAL	CIFRAS	PORCENTAJES
6- LUNES.....	2482	9,76 %
7- MARTES.....	4045	15,91 %
8- MIERCOLES.....	4482	17,63 %
9- JUEVES.....	3364	13,23 %
10-VIERNES.....	4195	16,50 %
11-SABADO.....	2729	10,74 %
12-DOMINGO.....	4122	16,22
<u>TOTALES</u>	<u>25419</u>	<u>100,00 %</u>

13-LABORABLES.....	18673	73,46 %
14-FESTIVOS.....	6746	26,54 %

DESGLOSE POR PROCEDENCIAS	CIFRAS	PORCENTAJES
15-VISITANTES LOCALES.....	5018.....	19,74 %
16-VISITANTES DE OTRAS LOCALIDADES.....	20401.....	80,26 %
<u>TOTALES</u>	<u>25419</u>	<u>100,00 %</u>

AÑO 1.991

TOTAL ABSOLUTO DE VISITANTES: 25.419

DESGLOSE MENSUAL DE VISITAS

ENERO	1035
FEBRERO	1979
MARZO	2525
ABRIL	1756
MAYO	2493
JUNIO	2067
JULIO	2083
AGOSTO	1896
SEPTIEMBRE	1542
OCTUBRE	2220
NOVIEMBRE	3786
DICIEMBRE	2037

TOTAL:	25419 Visitantes
--------	------------------------



DIPUTACION DE ZARAGOZA

D. RICARDO CAMPO
DIRECTOR DEL MUSEO FERROCARRIL
VILANOVA I LA GELTRU

Zaragoza 6 Mayo 1991

Estimado Sr. Director:

Esta Diputación de Zaragoza, a través del Convenio que tiene concertado con el Museo Nacional Ferroviario, acepta la solicitud formulada por esa sede del Museo Nacional, para conservar allí el coche restaurante Nº 3568.

Esta cesión supone el comienzo de una fructífera colaboración, entre las diferentes sedes, para intercambio de piezas que puedan ser de interés para su exhibición en la futura sede de Zaragoza.

Esperando sea de utilidad la cesión de este vehículo, reciba un cordial saludo

Fdo. Pascual Marco Sebastián
Vicepresidente 1º



Exposició



Amics del FC de Vilanova i la Geltrú

amb motiu del Xè aniversari de la seva fundació, exposaran les seves col·leccions de Maquetisme Ferroviari i Material divers.

Associació Cultural de Festejos Ferroviaris de Tarragona i Província

exposen les Maquetes del seu soci J. Piña de Material Ferroviari (2n premi entre 25 expositors de 25 nacions, a Orleans, França).

LLOC: Museu del Ferrocarril de VVA i la Geltrú 2a planta.

DIES: del 10 al 17 de novembre de 1991.

HORARI: laborals: de 9h a 13h.
dissabtes i festius: de 10h a 13h.
entrada lliure.

COL.LABOREN:



Ajuntament de Vilanova i la Geltrú.
Fundació dels Ferrocarrils Espanyols.

Adreça:

Museu del Ferrocarril
Pl. E. Maristany, s/n. Estació.
Vilanova i la Geltrú.

Tel. 815 84 91 - Àrea de Documentació, Museu del Ferrocarril de Catalunya, FFE



Vapor y animación en los andenes de Móra la Nova. Foto: F. J. Boisset.

La salida del convoy, repleto de un público entusiasta, se dio a las 10.31 y el itinerario fue briosamente cubierto en 2 horas y 10 minutos, llegándose a Móra la Nova a las 12.41, tras 5 minutos de parada en Pradell y 32 minutos en Marçà-Falset.

Es de destacar que el tramo Reus-Móra presenta cierta dureza, existiendo rampa casi continua desde Reus hasta la boca norte del túnel de L'Argentera que constituye, con sus 4.050 m. de longitud (es el túnel más largo de Cataluña) el final de dicha rampa.

Preocupaba por ello que la «Escatrón» pudiera tener algún desfallecimiento pero no fue así, gracias sin duda a su excelente puesta a punto y a la inteligente labor del equipo de conducción, al que se unió en esta ocasión Buena-ventura Durruti.

Para que quede constancia de la enorme satisfacción que produjo a todos el excelente comportamiento de la locomotora, transcribimos a continuación (suponemos que con su permiso) la letrilla joter que Paco González, maquinista de la «Escatrón», improvisó tras la llegada a Móra con tan fausto motivo:

El túnel de la Argentera
si lo volvieran a hacer
lo harían aún más «larguico»
«pa» la «Escatrón» del Teruel.

De alguna forma, era de ver la diferencia entre el tren reluciente que salió de Reus y el cubierto de hollín que llegó a Móra. Toda una prueba de épica ferroviaria que contribuyó si cabe a dar mayor sabor al viaje, haciendo renacer en todos el recuerdo de los tiempos en los que la tracción vapor era reina y señora de los caminos de hierro.

En la estación de Móra, donde además de por un inoportuno chubasco, el tren fue recibido a los acordes de la reglamentaria banda de música, para estos casos, se descubrió una placa conmemorativa y se estrenó oficialmente una marquesina procedente de una estación de la línea de los directos Madrid-Barcelona recientemente clausurada.

Fueron también pronunciados los discursos de rigor, en los que si acaso encontramos a faltar por parte de nuestros amigos catalanes alguna alusión al esfuerzo de AZAFT en aportar el tren histórico, sin el cual la conmemoración no hubiera tenido la brillantez que tuvo. No obstante, preferimos pensar que se trató de una omisión involuntaria, propiciada por la emoción del momento.

Tras el acto oficial se sirvió un «vermouth» a la antigua, con sifón incluido, en el andén de la propia estación, en uno de cuyos locales se exponía además una acertada selección de fotografías ferroviarias relacionadas con la línea cuyo centenario se celebraba.

El viaje de regreso, tras la maniobra de colocar la locomotora en cabeza de tren, se inició a las 18.26, llegando-

se a Reus a las 19.44 tras superar sin problemas la dura rampa de Els Guiamets de 4 minutos en Marçà-Falset.

Hasta aquí el viaje oficial, pero aún quedaba el retorno a Zaragoza, dándose la salida en Reus alrededor de las 21 horas. El itinerario de regreso fue análogo al de la ida, así como el orden de la composición y la tracción, remolcándose de nuevo el tren por la 7.702.

La llegada a Zaragoza-El Portillo tuvo lugar en torno a las 5 horas de la mañana del día 15, culminándose la «maratón» ferroviaria en el Depósito hacia las 6 horas. Suerte que, previsoriamente, los miembros del equipo de apoyo que pudieron hacerlo habían ya solicitado una jornada libre en sus respectivos trabajos para el lunes, pues el estado de cuerpos y mentes tras las agotadoras jornadas vividas no invitaba sino a un reparador y merecido descanso.

Como homenaje a estos esforzados parece apropiado a la ocasión repetir aquella frase de otro famoso estadista que dice «nunca tantos debieron tanto a tan pocos». Vaya para todos ellos el agradecimiento de AZAFT por su entusiasmo y dedicación.

12 DE MAYO DE 1991: VIAJE A VILANOVA I LA CELTRU

Apenas un mes después del viaje anterior AZAFT organizó una nueva peripecia ferroviaria, a la que se convocó especialmente a los asociados, familiares y amigos.

Las razones que justificaban el desplazamiento a Vilanova eran varias: asistir al Encuentro de Modelistas-Vaporistas programado para esa fecha en la localidad barcelonesa, visitar el Museo del Ferrocarril que tiene allí su sede y aprovechar al tiempo la ocasión que nos brindaba la visita para hacer efectiva la cesión a los fondos del Museo del coche restaurante WR-3568, con lo que se materializaba un acuerdo previamente adoptado.

El viaje fue realizado de nuevo por el tren histórico, traccionado por la 7.702, con Buena-ventura Durruti al frente del pupitre de conducción. La composición que arrastró la locomotora fue la siguiente: furgón JHV302888, coches SS-2, WR-3396, WR-3565, BB-5082, BB-4-5137, BB-1618 y WR-3568.

El silbato de salida se dio en la estación de Zaragoza-Delicias a las 6.02 de la mañana, hora a la que en aquella fecha aún no había amanecido. En los rostros de los viajeros se reflejaban el sueño y el frío, a causa del temprano madrugar y de los recios embates del cierzo que barría el andén.

El viaje, completado vía Lérida-Valls, transcurrió en medio de un ambiente festivo y de gran familia. El recorrido de 317 km. de origen a destino fue cubierto en 4 horas y 42 minutos, llegándose a Vilanova a las 10.44. Ello equivale a la nada despreciable velocidad comercial de 67 km/hora, siendo la velocidad media de 82 km/hora si se descuentan los tiempos de parada, que sumaron 49 minu-



Llegada a Vilanova de la expedición de AZAFT. Foto: F. J. Boisset.

tos (casi todos ellos correspondientes a la parada-almuerzo de St. Vicens de Calders, que fue de 44 minutos).

Desde la estación de Vilanova sendos autocares trasladaron a los viajeros al Parque de Ribes Roges, situado junto a la misma playa. Dentro de este parque existe un pequeño pero muy conseguido circuito permanente en gálga de 5 pulgadas, gestionado por la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Vilanova, el cual había sido el lugar elegido para el encuentro modelista, que a la hora de llegada de la expedición de AZAFT alcanzaba el punto culminante de su actividad.

Allí pudo asistir al desfile de un sin fin de circulaciones, arrastradas por modelos a perfecta escala de distintas locomotoras, muchas de ellas funcionando con vapor vivo.

El evento, a cuya brillantez se sumó el espléndido tiempo reinante, colmó con largueza las ilusiones de los más exigentes.

Desde la playa, la comitiva de AZAFT se desplazó nuevamente en autocar hasta el moderno camping de los alrededores de Vilanova, en cuyo restaurante fue servido un excelente almuerzo.

A los postres del mismo tuvo lugar la lectura por parte del Presidente de AZAFT del documento por el que se formalizaba oficialmente la cesión del coche VR-3568 al Museo de Vilanova. Sus palabras fueron contestadas por la Concejala de Cultura del Consistorio vilanovense, quien expresó con las suyas su agradecimiento y satisfacción por encontrarse presente en el acto.

Finalmente el grupo viajero de la Asociación regresó con el mismo medio de transporte utilizado por la mañana a la estación de Vilanova, al objeto de visitar el Museo Ferroviario, motivo principal del viaje.

Gracias a las magníficas explicaciones proporcionadas por los responsables del Museo la visita resultó plenamente satisfactoria. Para la mayoría de los presentes supuso además que se hiciera realidad una ilusión, largamente aplazada por los demoras sufridas en la apertura del Museo a causa de las complicadas obras de acondicionamiento que fueron necesarias.

A las 18.30 nuestro convoy salió de Vilanova para efectuar el viaje de regreso a Zaragoza, que transcurrió por la misma ruta que a la ida. La composición del tren, además de contar con un coche menos (el VR-3568, que se quedó en Vilanova) fue ligeramente alterada, situándose tras la locomotora el furgón J^{ma}302888 y en la cola el coche BB-1618. Los coches intermedios circularon en orden inverso al del viaje de ida.

La llegada a Zaragoza-Delicias fue a las 23.32, por lo que en el recorrido se invirtieron 5 horas y 2 minutos. La velocidad comercial fue esta vez de 63 km/hora y la velocidad media sin paradas (que totalizaron 53 minutos) de 76 km/hora.



Vapor real en el atractivo Parque de Ribes Roges. Foto: Sílvia Ibáñez.

Estas cifras, si bien inferiores a las del recorrido matinal, resultan también elocuentes e ilustran el excelente estado de forma ferroviaria en que se encuentra el tren histórico de AZAFT, incluida su locomotora 7.702. Ella remolcó el tren en muchos tramos a velocidad de auténtico expreso, siendo especialmente memorable la buena marcha alcanzada entre Zuera y Cogullado, aprovechando el favorable trazado.

En suma, otra jornada ferroviaria plena de emoción que no defraudó la expectación que en todos había despertado.

Tanto con ocasión de este viaje como del narrado con anterioridad, la AZAFT se encargó de que fueran impresos los correspondientes billetes conmemorativos, para que no faltara este importante detalle.

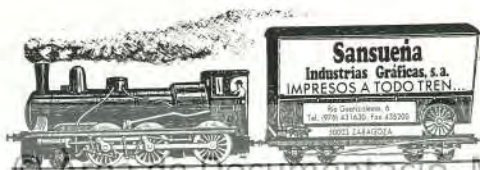
Las dos experiencias ferroviarias han sido de las que como suele decirse «hacen afición», y desde luego han puesto el listón muy alto para el futuro.

Felicitemos por tanto ante la sensacional etapa que atraviesa la Asociación, sin duda la más brillante de su joven historia, y deseemos que el acierto y el éxito la sigan acompañando en sus actividades.

Para ella suerte, ilusión y el esfuerzo perseverante de todos serán sin duda la mejor de las recetas.



Coche CFv-827 de M.Z.A. Antes y después de su restauración



© Área de Documentació, Museu del Ferrocarril de Catalunya, FFE

Si nos remontamos muchos años atrás en la historia del ferrocarril, tendremos la oportunidad de descubrir que los primeros en utilizar carriles para disminuir el rozamiento y asegurar la guía de los vehículos arrastrados fueron los egipcios, a quienes luego imitaron los romanos. Aquellos primitivos carriles de piedra fueron sustituidos más tarde por otros metálicos, de bronce, de los cuales se han encontrado restos cerca de las pirámides de Gizeh. Este rápido viaje por la historia tiene otras paradas de interés, pero ya mucho más cercanas a nosotros: el siglo XVI, concretamente en Inglaterra, donde se introdujo el uso de carriles de madera en las minas; o el siglo XVIII, con la aparición del carril forrado de hierro y la introducción de la rueda con llanta o cerco metálico. Pero lo cierto es que los ferrocarriles, tal como los conocemos en la actualidad, no nacieron



La locomotora más antigua preservada en España. Data de 1854

hasta la invención de la locomotora y esto, según explican los libros, no ocurrió, al menos en la teoría, hasta 1759, año en que el británico **D. Robinson** trabajó en la idea de aplicar vapor a la tracción. Pero tuvieron que pasar aún diez años para que se construyera el primer coche de vapor, debido al francés **Joseph Cugnot**. Por otra parte, en 1801 se autorizó por vez primera la construcción de un ferrocarril público, cuyos coches eran arrastrados por una caballería en un recorrido de 16 km, entre las localidades inglesas de Wansworth y Croydon.

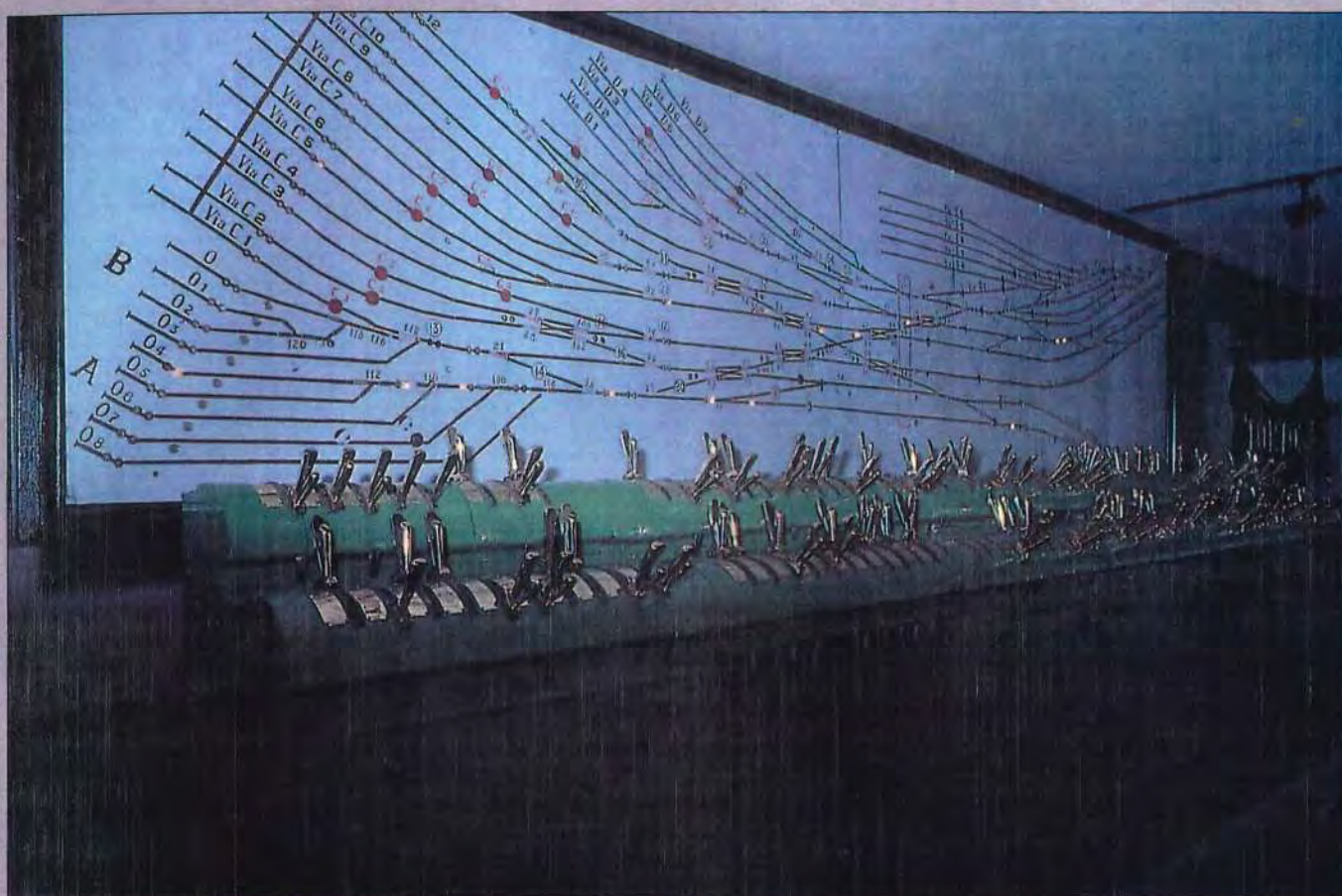
A estas fechas señaladas de la historia del ferrocarril se podrían añadir muchas más, pero tampoco es cuestión de apabullar a nadie con una larga retahíla de datos, por lo que nos quedaremos con una sola fecha más: 1829. En aquel año la máquina *La Rocket* (cochete), construida por **Stephenson**, fue la triunfadora del concurso mun-



«Perruca», locomotora construida en 1880



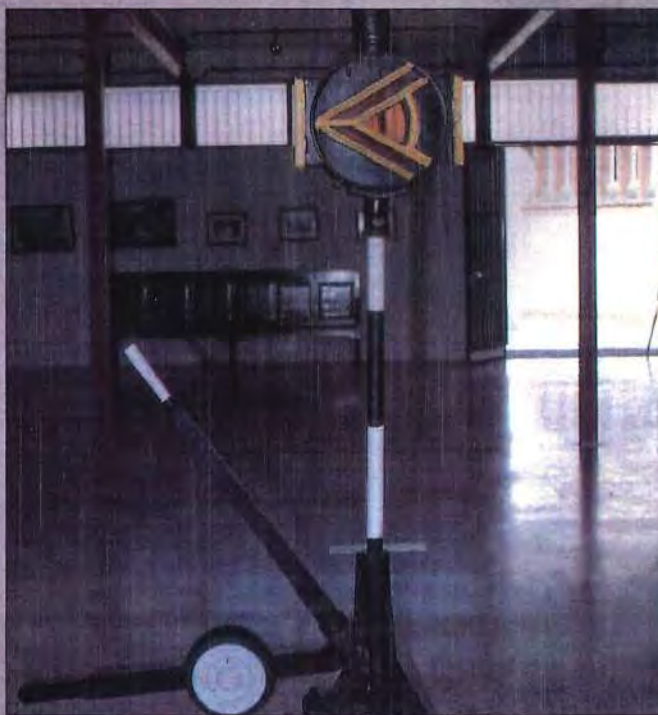
A principios del siglo XX, las locomotoras ya mostraban su gran poder



Mesa de enclavamientos de la estación de Francia. Estuvo en servicio hasta junio de 1988

que había en España se ha perdido. De hecho, de las cerca de 3.500 locomotoras que había en los años cincuenta, en la actualidad deben quedar unas 50 ó 60, de las cuales 27 pertenecen a este museo. El trabajo de recuperación del material expuesto ha sido, por tanto, arduo.

El museo abrió por primera vez sus puertas en 1972 coincidiendo con la celebración del XIX Congreso de Modelistas Europeos de Ferrocarril (MOROP), pero por desgracia la exposición tuvo un funcionamiento irregular y los diferentes acontecimientos, junto con la desidia de los responsables, llevaron a su cierre en 1978. El tiempo comenzó entonces su traba-



Marmita y linterna de cambio de aguja de 1881

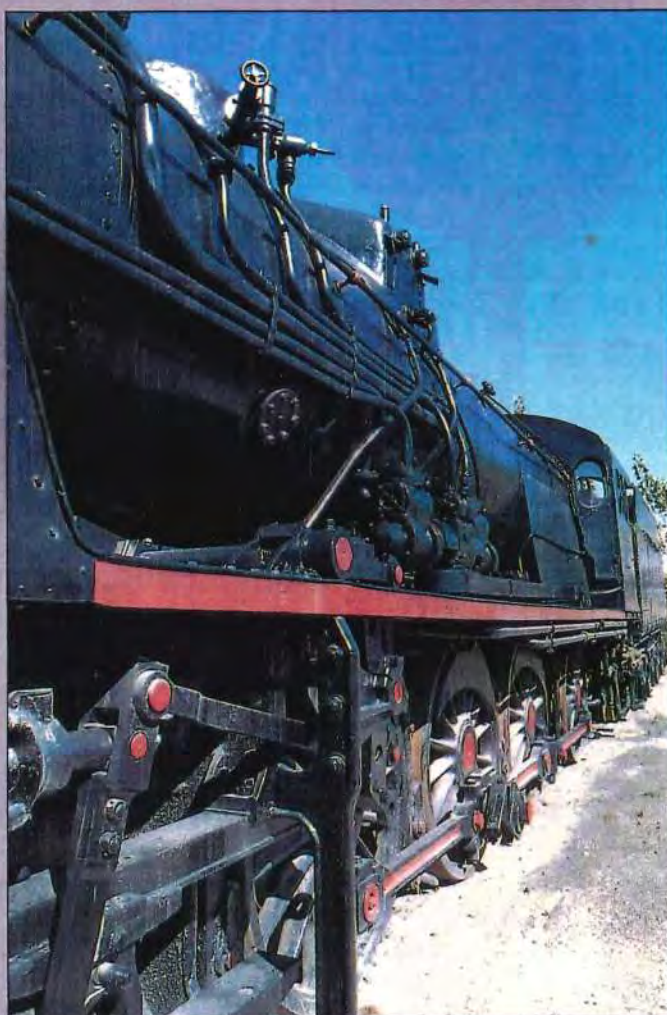
jo lento pero constante de deterioro del material ubicado en el antiguo depósito de Vilanova y cuando en 1988 se decidió iniciar los trabajos de reparación y acondicionamiento del museo fue necesaria una inversión de 50 millones de pesetas. El estado de las locomotoras y los coches era lamentable, pero la ilusión de todos los que han colaborado en el proyecto —entre ellos hay que mencionar a los alumnos de la Escuela Taller de la Fundación Pública «La Papepera»— ha hecho posible que hoy el museo sea mucho más que un proyecto.

De entre las piezas reunidas destacan de forma especial dos: la locomotora más antigua que se

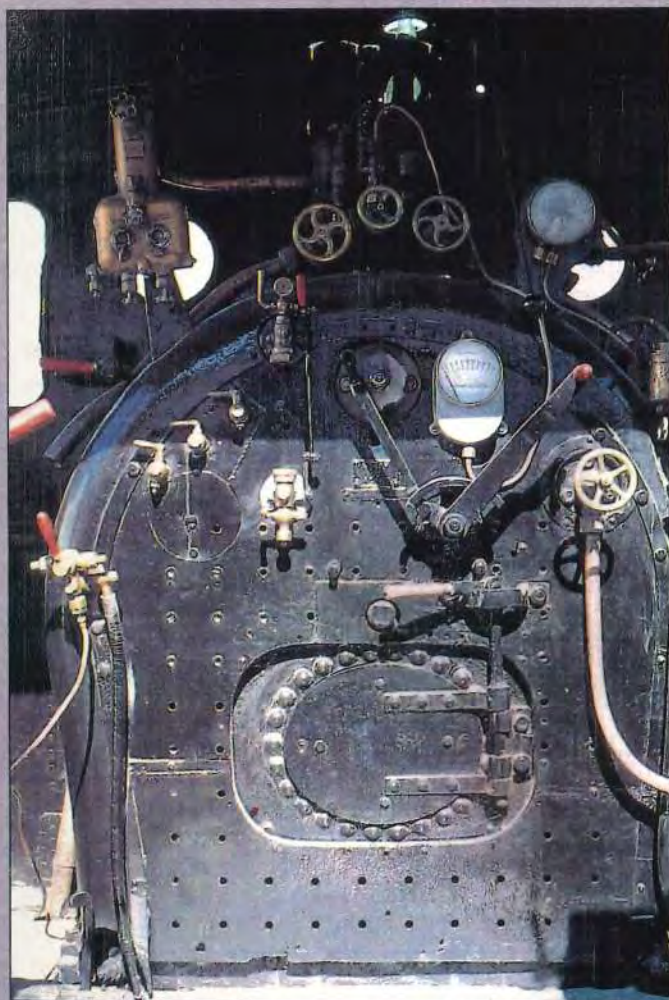
dial de locomotoras de Rainhill al lograr remolcar 12.924 kg a una velocidad de 34 km/h. La Rocket incluía ya todos los elementos esenciales de las máquinas modernas.

Mientras todo esto ocurría, en España el interés por este sistema de transporte empezaba a despertarse, pero, curiosamente, los primeros ferrocarriles españoles que entraron en funcionamiento fueron los instalados en la isla de Cuba, en cortos trayectos que respondían a las necesidades de la industria azucarera: en noviembre de 1837 se inauguró la línea de La Habana a Bejucal. Aquí, en

la Península, las cosas fueron bastante más lentas y hubo que esperar hasta 1849, año en que se inauguró la pionera línea de Barcelona a Mataró, de unos 29 km. Las cosas, sin embargo, no estuvieron muy claras hasta que se dictó la ley general de ferrocarriles en el año 1855. Empezaron a aparecer entonces numerosas compañías privadas y se vivió una época de cierta confusión, pero a principios del siglo XX la red española estaba claramente dominada por las tres grandes compañías, es decir, la del Norte, la de los ferrocarriles andaluces y la de Madrid a Zaragoza



Las ruedas hablan mucho de la evolución de las locomotoras



Antiguo cuadro de mandos

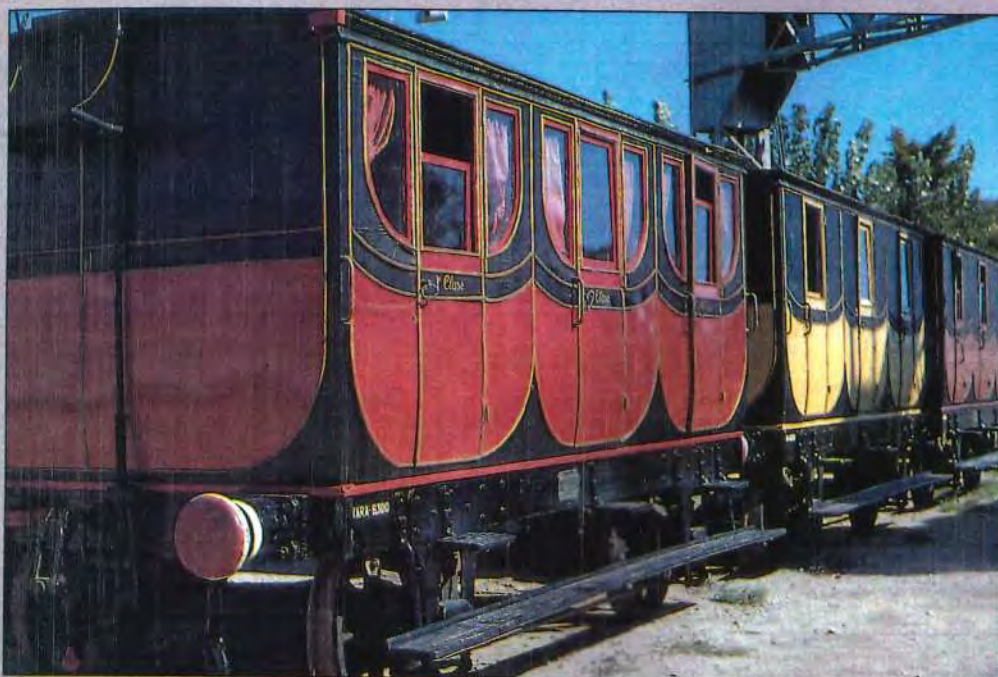
y Alicante (MZA). Pero el tiempo y la política se encargaron de poner las cosas en su sitio y arrasaron con las compañías, que dicho sea de paso no eran demasiado prósperas, y en 1941 se determinó la consolidación de la plena propiedad por el Estado de las líneas de vía ancha y se creó la RENFE.

Exposición de locomotoras

Muchas cosas más ha aportado la historia desde entonces, pero lo que aquí nos interesa son estos difíciles comienzos, porque

a ellos principalmente está dedicado el Museo del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú (Barcelona).

Desde su inauguración —hace ya un año y medio— este museo, que su director prefiere llamar exposición de locomotoras, ha conseguido convertirse en el más visitado de la ciudad con un promedio de 2.000 personas mensuales. Y no faltan razones para que esto sea así, porque aquí se encuentra la que es, probablemente, la más amplia muestra de locomotoras de Europa, y eso a pesar de que la mayor parte del material



Los tres coches del Tren del Centenario (1948)

conserva en España, que fue construida en Inglaterra en 1854; y la última locomotora que circuló por vías españolas, la Mikado 141 E 2348, que fue apagada por Juan Carlos I, cuando aún era príncipe, el 23 de junio de 1975. Pero estas dos son sólo una pequeña parte del importante material reunido en Vilanova, que incluye 24 locomotoras de vapor, tres eléctricas y dos diesel, y piezas de otra índole como tres depósitos de agua originales y restaurados; el puente de señales de la estación de Francia en Barcelona en la salida de Poble Nou; el puente de Pineda de Mar, primer puente metálico construido en España para el ferrocarril por la Maquinista Terrestre y Marítima; la mesa de enclavamientos de la estación de Francia, que estuvo en funcionamiento hasta el cierre de la misma en junio de 1988; y la instalación de un cambio

doble con sus correspondientes marmitas, diferentes tipos de carril y traviesas y tres toperas. A todo ello hay que añadir diversos coches entre los

que destacan los tres correspondientes al Tren del Centenario construidos en 1948, que son una réplica exacta de los que hicieron el recorrido de la histórica

línea Barcelona-Mataró. Posee también el Museo los coches del tran real de Alfonso XIII, pero no se encuentran expuestos dado su estado de degradación.

Los visitantes más interesados por todo lo que rodea al mundo del ferrocarril pueden completar la visita deteniéndose en la sala de exposiciones en la que hay algunas piezas históricas y una importante colección de fotografías y documentación.

El Museo del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú se ha convertido, en definitiva, en una parada obligatoria para quienes visiten la ciudad, así como en un buen reclamo para quienes no lo hayan previsto. Nadie se sentirá defraudado. No en vano, de niños todos hemos soñado alguna vez con conducir un tren. ✕

**TEXTO Y
FOTOGRAFÍAS:
JAVIER MARCH**



Puente de señales de la estación de Francia en Barcelona, salida Poble Nou



MUSEU DEL FERROCARRIL
VILANOVA I LA GELTRÚ

PATRONAT MUNICIPAL DE TURISME
GREMI D'HOTELERIA I RESTAURACIÓ
CLUB GASTRONÒMIC «EL REBOST»

Passeig de Ribes Roges, s/n.

Tel. ~~202 68 57~~

Vilanova i la Geltrú (El Garraf)

No. Telèfon
815 45 17

Vilanova i la Geltrú, 12-4-91

Senyors,

Ens plau comunicar-vos que en reunió celebrada el passat dia 10, el Club Gastronòmic "El Rebost" va acordar atorgar al Museu del Ferrocarril la Nyora de Plata 1990, per l'iniciativa d'instal·lar el Museu i que redundarà en un benefici turístic per la ciutat.

L'acte de lliurament del guardó es desenvoluparà al Gran Casino de Barcelona el proper dijous, dia 25 a partir de les 9 del vespre amb motiu de la celebració de la 10^a Mostra de Cuina i 2^a de Pastisseria de Vilanova i la Geltrú.

En la confiança que podrem comptar amb la vostra presència, rebeu la nostra felicitació per la molt merescuda distinció així com la nostra més cordial salutació.

Signat:

Santi Coll

President del Club Gastronòmic
"El Rebost".

Exposició

Dibuixos i aquarel·les de Manuel Maristany, al Museu del Ferrocarril.

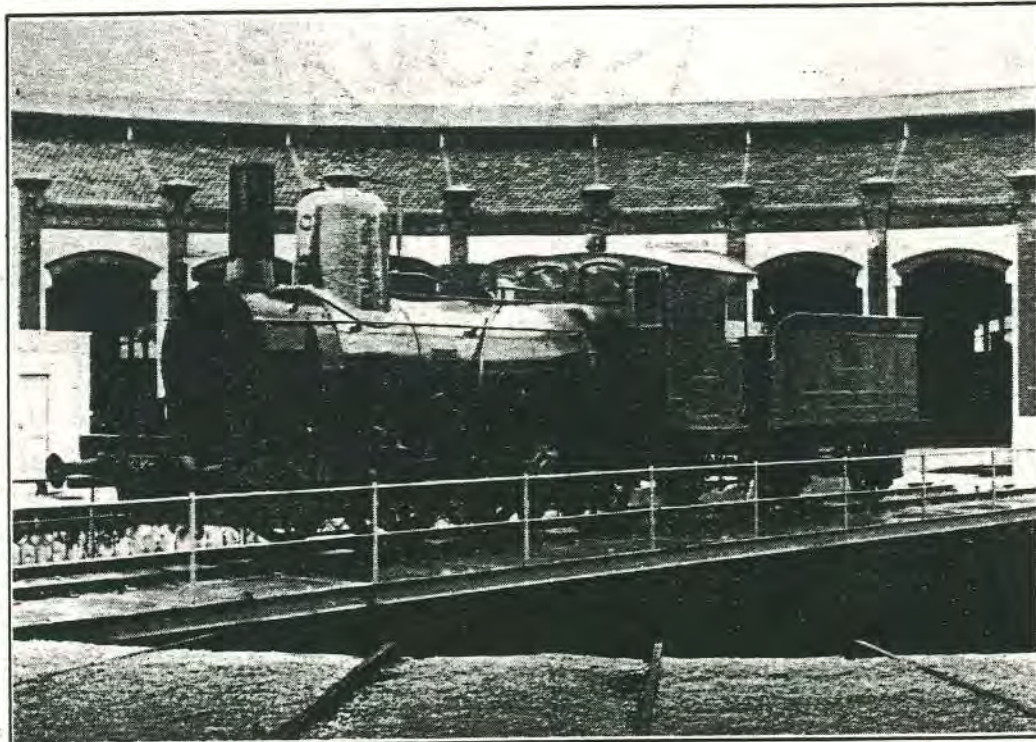
REDACCIÓ

La sala I del Museu del Ferrocarril, a la plaça Eduard Maristany de Vilanova i la Geltrú, és l'escenari des del passat dia 6 de desembre d'una exposició de 15 dibuixos i 5 aquarel·les del pintor Manuel Maristany.

La mostra, que es podrà visitar fins al pròxim 6 de gener, gira al voltant del món ferroviari.

El tranvia de la Rambla de Catalunya, la locomotora de 1752, l'estació d'Atocha, el tunel del Sellés o el carrilet de Sant Feliu són alguns dels motius principals d'aquesta interessant exposició que apropa el visitant al fascinant món de les velles locomotores, a la màgia del viatge i als elements més característics del ferrocarril.





Els problemes del Museu del Ferrocarril s'han solucionat momentàniament

CASAS

Patrimoni

S'apliquen mesures per evitar el seu tancament

Es dupliquen els visitants del Museu del Ferrocarril durant les últimes setmanes

R.F.

La informació publicada al DIARI DE VILANOVA sobre un possible tancament del Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú, com a conseqüència de la finalització dels contractes de tot el personal el dia 30 de novembre passat, ha provocat que el nombre de visitants s'hagi duplicat durant les últimes setmanes, segons ha pogut saber aquesta Redacció de fons pròximes a la direcció d'aquest centre museístic de les velles glòries del Ferrocarril.

L'equip de govern de l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú ha aplicat diverses mesures d'urgència per evitar el tancament d'aquest dipòsit-museu, el més important d'Europa en

les seves característiques.

El primer tinent d'alcalde vilanoví, Esteve Orriols, va contestar per escrit dilluns passat a una pregunta feta pel grup municipal socialista sobre quines eren les mesures que s'havien adoptat enfront la crisi del Museu. La resposta recull que l'equip de govern actual, des del mes de juny, porta a terme diverses gestions per assegurar la continuïtat del Museu. Així, doncs, s'està treballant en la consecució de la firma d'un conveni entre totes les parts implicades, és a dir, Renfe, Generalitat i Ajuntament.

Malgrat els importants progressos, continua la resposta d'Esteve Orriols, quan a l'aproximació de posicions, no s'ha

arribat encara a una solució definitiva. Mentre tant, però, s'han adoptat les mesures d'urgència imprescindibles per tal de mantenir obert al públic el Dipòsit-Museu del Ferrocarril.

D'altra banda, Esteve Orriols ha manifestat a aquesta Redacció que l'Ajuntament mantindrà obert el Museu el temps que calgui davant les garanties manifestades per Renfe de potenciar el Museu i dotar-lo econòmicament.

El primer tinent d'alcalde de Vilanova també ha manifestat que s'estudia una subvenció de la Generalitat i ha agraït la col·laboració i l'esforç de tot el personal del Museu del Ferrocarril vilanoví.



Els dissabtes i dies festius també es pot visitar el Museu del Ferrocarril

DIARI

Patrimoni cultural

Nous horaris des del mes de juliol

Més d'11.000 persones han visitat aquest any el Museu del Ferrocarril

R.F.

Més d'11.000 persones han visitat en el que portem d'any el fons del Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú. Concretament, han estat 11.315 els visitans que ha rebut el museu des de l'1 de gener fins al 30 de juny. Aquestes xifres fan que aquest museu vilanoví sigui el més visitat de la comarca del Garraf.

D'altra banda, els horaris de visita del Museu del Ferrocarril vilanoví s'han vist ampliat des d'aquest mes de juliol. Així, el fons de les belles glòries del ferrocarril a vapor pot visitar-se de dilluns a divendres de 9 a 13 hores i els dissabtes i dies festius de 10 a 13 hores. L'entrada al museu és gratuïta.

La direcció del museu ha informat al DIARI DE VILANOVA que aquests horaris podrien ser definitius.

NOVES ADQUISICIONS

En els últims mesos el fons del Museu del Ferrocarril s'ha vist ampliat amb més trens.

Així, es pot veure la locomotora elèctrica 7.206. Una màquina construïda l'any 1928 per la casa Brown Boveri sota llicència de l'empresa Babcock Wilcox.

També s'ha incorporat al fons del museu l'automotor 9.165, de l'any 1935. Aquest automotor, conegut com a "break", es destinava a les inspeccions de les prefectures de Renfe i va

equipat amb una sala de reunions, llits i, entre d'altres, dutxes.

L'última adquisició ha estat un cotxe-llit, amb número 3.568, construït l'any 1929 per la Compañía Internacional de Coches Camas. Aquest cotxe-llit ha estat restaurat i oferirà servei de bar a totes aquelles persones que visitin el Museu del Ferrocarril.

Per acabar, pròximament s'incorporarà al fons del Museu del Ferrocarril el cotxe C-827 de la companyia Madrid-Zaragoza-Alicante (MZA). Aquest cotxe, construït l'any 1905, està sent restaurat pels alumnes del Centre de Formació Ocupacional la Paperera de Vilanova i la Geltrú.



RAFAEL COSANO

Un ejemplar que despierta la nostalgia de sus admiradores

Bellezas sobre raíles

Rehabilitan el Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú

RAMON FRANCÉS

Después de una larga e intensa remodelación, el Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú, que estuvo cerrado durante dieciocho años, vuelve a ofrecer la posibilidad, con algunas reservas todavía, de admirar lo que han sido viejas glorias de la historia del transporte sobre raíles de nuestro país.

El Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú se inauguró en 1972 coincidiendo con la celebración de una exposición internacional ferroviaria. La ruptura de un protocolo de colaboración por parte de la Generalitat hizo que los responsables de Renfe lo cerraran. No obstante, algunas de las locomotoras fueron trasladadas a Madrid sin que hasta el momento hayan sido recuperadas. Debido a este cierre, la lluvia y el efecto del salitre del mar dañaron considerablemente las máquinas que quedaron en Vilanova.

Finalmente, en 1988, con un presupuesto de cincuenta millones de pesetas y con la colaboración del Ayuntamiento de Vilanova i la Geltrú, Renfe inició los trabajos de reparación y acondicionamiento del museo, que contiene un depósito de locomotoras —principalmente de vapor— que, según opinión de los especialistas, es, junto con el de Lon-

dres, el más importante de Europa.

Finalmente, en febrero del presente año, la dirección de Renfe y el Ayuntamiento de Vilanova i la Geltrú llegaron a un acuerdo con un patrocinador, muy posiblemente una entidad financiera, para que el Museu del Ferrocarril pueda abrirse de forma permanente.

Cabe destacar que por medio de un convenio de colaboración firmado por el Consistorio vilanovés y la

El museo alberga, entre otras, la primera y la última locomotora que circularon por las vías españolas

Quinta Zona de Renfe, alumnos de la escuela-taller del centro de formación ocupacional La Paperera de Vilanova, que a su vez han recibido subvenciones del INEM, han prestado su colaboración en los trabajos de puesta a punto del museo y han participado de forma activa en la restauración de los históricos vagones de madera del depósito.

Los muchos aficionados a los trenes podrán admirar la primera y la última locomotora que circularon

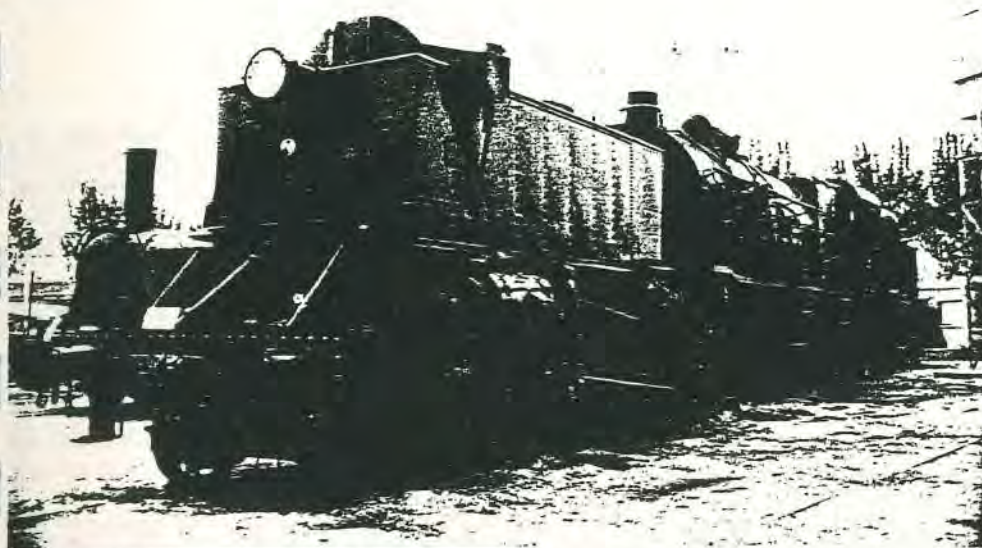
por vías españolas. La primera, la máquina 120-2112, fue construida en Inglaterra el año 1854. La última, la Mikado 141F-2348, fue apagada por Juan Carlos I cuando aún era príncipe, el 23 de junio de 1975.

En el museo vilanovés también puede encontrarse la primera serie Talgo, la primera locomotora de vapor construida en España, el conocido Tren del Centenario, junto a las locomotoras que forman que reflejan con gran fidelidad la evolución de los trenes.

Hasta que no se inaugure de forma definitiva el Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú, Renfe ofrece la posibilidad de organizar visitas concertadas por grupos. Así, todas las mañanas, de 10 a 13 horas, los miércoles, jueves y viernes podrán visitar este depósito ferroviario los grupos que previamente lo hayan solicitado. Las solicitudes y la coordinación de las visitas se organiza desde la oficina de información del Patronato Municipal de Turismo de Vilanova i la Geltrú. Las solicitudes pueden cursarse de martes a sábado, de 10 a 13 horas y de 16.30 a las 20 horas. •

DIRECCIONES ÚTILES

- PATRONATO MUNICIPAL DE TURISMO DE VILANOVA I LA GELTRÚ. ☎ 815-45-17.
- ESTACIÓN DE FRANCIA DE BARCELONA. ☎ 490-02-02.



Musée de Villanueva: la superbe Garratt de l'ancien Central d'Aragon.

Tout ce matériel se trouve exposé sur 30 voies de garage autour de la plaque tournante (dont 12 sont sous une grande halle). Aux locomotives exposées, il faut ajouter un superbe pont de signalisation datant de 1929, ainsi que le premier pont métallique construit par MTM en 1868. Quelques mètres de voie montrent à leur tour les différents modèles de traverses ayant été employés par les chemins de fer espagnols.

Quelques renseignements pour les amateurs de locos à vapeur

Outre le musée de Villanueva, il existe un autre important musée de voie large situé à Madrid (ancienne gare de Madrid-Delicias). Ouvert il y a quelques années, il expose des locos et des voitures. Les salles de la gare abritent maintenant des objets ferroviaires (lanternes, éléments de gares, réseaux modèles réduits, etc). A côté de cette gare, la petite halte de Madrid-Delicias est le point de départ du «Tren de la Fresa», seule relation régulière assurée en traction vapeur par la RENFE, entre Madrid et Aranjuez. Les voitures - à bogies - de la rame sont en bois et à plateformes extrêmes (ex-«Costas» du MZA). Pour la traction, on emploie les locos «actives» garées au Musée de Delicias (voir tableau ci-joint). Le train roule de mai à octobre tous les week-ends (départ de Madrid à 10h10).

Pour conclure cet article, nous donnons une liste des locos circulant sur les voies de la RENFE ainsi que des adresses où se renseigner (la RENFE et des agences de tourisme organisent des voyages avec les locos sur quelques lignes à fort intérêt touristique, se renseigner auprès de la «Fundacion»).

C.Urkiola

Des adresses utiles:

Fundacion de los FC espanoles,
C/Santa Isabel 44, 28012 Madrid
Museo del Ferrocarril,
Pº de las Delicias 61, 28045 Madrid
Museo del Ferrocarril,
Estacion RENFE, 08800 Vilanova

Nota:

Cet article a été fait à partir des notes de l'auteur et d'autres amateurs. Le lecteur est prié de bien vouloir excuser les erreurs éventuelles qui auraient pu s'y glisser.

Musée de Villanueva y la Geltru

Locomotives à vapeur

Nº RENFE	Origine	Constructeur	Date
020-0210	Andaluces 4	Cockerill	1871
Vendue à la société «CELO» en 1942			
020-T 1	Alcaniz-Puebla 4	Cockerill	1885
Chaudière verticale			
120-2112	MZA 168	Sharp Stewart	1854
120-2131	Oeste 77	Esslingen	1884
220-2005	Oeste 9	Hartmann	1881
220-2023	Andaluces 6	Beyer-Peacock	1891
030-0233	ex-FCSB 12	MTM	1887
ex-Mollet-Caldes 6			
030-2013	MZA 246	Wilson	1857
030-2110	Norte 1653	André Koechlin	1881
030-2369	Alcantarilla Lorca 4	Sharp Stewart	1884
030-2471	Central Aragon 1	Couillet	1901
230-2085	Norte 3101	Hanomag	1910
231-4001	MZA 651	Hanomag	1901
040-2019	MZA 571	Sharp Stewart	1879
240-2074	Central Aragon 74	Tubize	1927
240-2135	MZA 1155	Henschel	1913
240f-2591	-	Euskalduna	1947
240f-2705	-	Macosa	1951
141f-2101	-	North British	1953
141f-2348	-	MTM	1958
241f-2108	MZA 1808	MTM	1939
151f-3101	-	MTM	1942
060-4013	Central Aragon 53	Esslingen	1906
462f-0401	Central Aragon 101	Euskalduna	1930

Engins électriques

BB 1004	Estado 1004	CAF / CE Tarbes	1929
BB 7001	Norte 7001	Euskalduna/Oerlikon	1927

Locomotive diesel

350.003.0	Talgo	American Car Fdry.	1956
-----------	-------	--------------------	------

Locomotives à vapeur en état de marche

Nº RENFE	Constructeur	Date	Affectation
(1)	MTM	1948	Villanueva-Musée
130-4001 (2)	Baldwin	1920	Saragosse
140-2054	Babcock-Wilcox	1928	Cadix
141f-2111	North-British	1953	Barcelone-St.A.
141f-2413	Euskalduna	1960	Madrid-Musée
240-2215	Davis	1933	(Armée de Terre)
241-2001	MTM	1925	Madrid-Musée
242-T (2)	Jung	1953	Saragosse
282f-0421	Babcock - Wilcox	1961	Barcelone-St.A.

1 : Reconstitution de la 111 «Barcelone - Mataro» de 1847

2 : ex-Endesa ligne minière Andorra - Escaron.

En septembre 1972, au moment où la traction vapeur vivait ses dernières années sur les voies de la RENFE, les amateurs de Barcelone organisèrent le congrès MO-ROP. Malgré de nombreuses difficultés, mais grâce à l'aide de la RENFE, il fut possible de réunir une importante collection de locomotives à vapeur et électriques, ainsi que quelques voitures anciennes. Le tout fut installé dans le dépôt de Villanueva y la Geltru (en catalan Vilanova i la Geltru); située à 45 km de Barcelone, cette ville avait conservé son dépôt ainsi qu'un important atelier, reconverti pour la modernisation et l'entretien des voitures. Malgré le succès initial, faute de moyens le musée languit et fut fermé au public. Tandis que le matériel s'abîmait, de longs pourparlers commençaient mais n'aboutissaient pas. En 1988, quand on craignait le pire, on réussit à mettre d'accord les autorités, la RENFE, ainsi que le Gouvernement catalan afin de former une fondation qui reconstruirait et remettrait en état toute la collection.

Après deux ans de travaux, le mois d'août dernier a vu la réouverture du musée: des journées «Portes ouvertes» ont attiré le public. Certaines pièces de la collection d'origine, comme les voitures, sont encore en restauration. Mais d'autres s'y sont ajoutées.



L'une des premières motrices du Talgo, à côté des locos 1004 et 7001. (clichés C.Urkiola).

ESTIU'91

REPORTATGE

El Museu del Ferrocarril va obrir les portes ara fa un any, pensant només a exhibir les seves peces, moltes d'elles models únics, durant l'època estiuenca, però l'èxit de públic ha fet que estigui obert durant tot l'any. Les màquines antigues i els models antics de locomotora són les peces més admirades



Fotografies històriques de memorables cotxes ferroviaris, antigues estacions ara desaparegudes, rètols de començaments de segle, rellotges de tren, màquines i locomotors antigues, tot això és el que es pot visitar al Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú.

El plat fort del museu és una vintena de locomotores, que, per ordre cronològic, estan situades al llarg d'una esplanada. Entre elles hi ha la locomotora articulada més llarga que hi ha hagut a Espanya



Viatge en tren cap als temps passats

El Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú és un dels principals atractius culturals de la vila

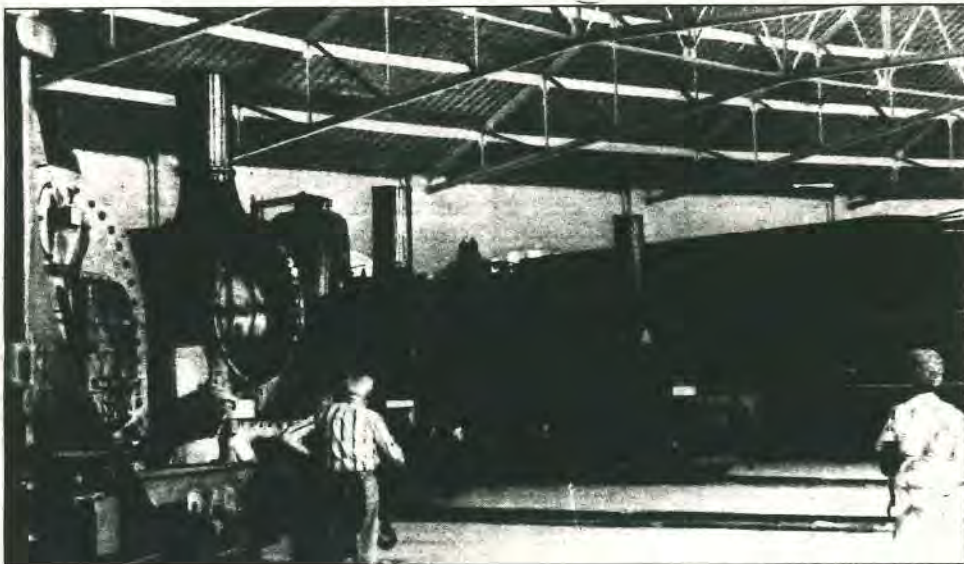
SANTI TERRAZA

Un dels principals atractius culturals i històrics per tots els qui passen les vacances a Vilanova i la Geltrú, o bé, a qualsevol altra localitat de la zona Garraf-Penedès, és el Museu del Ferrocarril, que tot i la seva situació de provisionalitat s'ha convertit en un dels espais més visitats de la geografia vilanovina.

Una mitjana de 2.000 persones al mes —que s'incrementen notablement a l'estiu— visiten cada dia al matí l'únic museu ferroviari, juntament amb el de Madrid, de tot l'Estat. Actualment, el centre està esperant un acord —previst inicialment pel mes de setembre— entre les institucions que integren el patrocini gestor, Renfe, Generalitat i Ajuntament de Vilanova, que permetria que gaudís de les condicions necessàries pròpies d'un museu d'aquestes característiques. El centre va obrir ara fa un any amb la intenció de mostrar durant un mes les peces que conté. L'èxit de l'acollida va animar els promotors a mantenir durant la resta de l'any provisionalment l'entrada —lliure i gratuïta— amb les portes obertes.

Fora de la temporada estiuenca, els grups de jubilats i escolars han estat els que han visitat més el museu. Durant els mesos de juliol i agost, però, nombrosos vilanovins i habitants o estiuencs de la costa del Penedès, o fins i tot algun ciutadà d'altres punts de Catalunya que es desplaça amb aquest motiu a Vilanova, constitueixen l'eix central dels visitants al centre. Mentre que els més grans recorden agradablement haver vist circular per les vies algunes de les peces exposades, els més petits s'entusiasmen quan presencien en viu les locomotores que veuen a les pel·lícules de l'oest. També entre els visitants hi ha un apartat especial pels experts en qüestions ferroviàries —alguns d'ells estrangers— que dediquen hores i passions a contemplar i estudiar els exemplars que descansen en les vies mortes del museu. D'altra banda, maquinistes, jubilats o encara en actiu, que havien conduït algunes de les locomotores exposades acudeixen al centre per dissertar o fer tertúlia sobre les seves experiències i vivències al damunt de les glòries peces museístiques.

El recorregut del Museu del Ferrocarril comença a la sala on es conserven històriques fotografies de memorables cotxes ferroviaris, antigues estacions avui totalment reestructurades o fins i tot desaparegudes, i enllunyables personatges de la



OSCAR HERNÁNDEZ / DAB

Recordar l'ahir i aprendre pel demà

Molts dels visitants que s'acosten al museu de Vilanova són gent gran que vol recordar com eren els trens que durant la seva joventut recorrien les vies ferries del país. També s'hi apropen antics maquinistes, ara jubilats, que havien conduït algunes de les màquines que hi ha exposades o models que se'ls assemblaven. Però també hi ha qui el visita per aprendre alguna cosa. Experts en ferrocarrils, tant espanyols com estrangers, dediquen part del seu temps a estudiar els avantpassats dels trens que ara circulen pel món. El més petit, aliens a aquest món, somien els trens de l'Oest que veuen a les pel·lícules americanes. Hi ha lloc per tot i tothom.

història ferroviària. Amb elles, rètols d'estació de començaments de segle, rellotges de tren amb dècades d'història, premses copiadores manuals, o altres elements propis del món ferroviari antic que han estat progressivament substituïts pels avenços tecnològics. La visita continua per l'àmplia esplanada on descansen les locomotores i cotxes que ja mai més tornaran a transportar viatgers per les peculiars vies de l'Estat. Autèntiques meravelles —algunes de les quals són de model únic— a vapor o elèctriques, que aconseguen arrossegar amb força trens sencers. El plat fort del museu el constitueixen la vintena de locomotores que per ordre cronològic estan situades al llarg de l'esplanada. Entre

aquestes màquines hi ha la locomotora articulada més llarga que ha existit a Espanya, la número 10 que circulava per l'antic tren de Sarrià avui Ferrocarrils de la Generalitat, la primera que va complir a l'Estat els cent anys ininterromputs de servei (datada el 1857). L'espanyola més antiga que encara es conserva (1854), una de les primeres peces de la sèrie suïssa Mallet, un exemplar de la popular *Peluda* o alguns models dels primers elèctrics que van funcionar a la Renfe, entre els quals hi ha antigues peces dels Tàlgo. Entre els cotxes, hi ha un model de la companyia Madrid-Saragossa-Alacant (MZA) del 1905, un *break* del 1935, o un vagó-llit del 1929, a més d'una reproducció del primer tren que el 1848 va fer el recorregut Barcelona-Mataró. El museu compta també amb unes peces úniques del tren reial d'Alfons XIII que no es troben a disposició de les visites a causa del seu estat de degradació.

Molts dels exemplars exposats tenen categoria d'exclusivitat ja que no es conserven més models del mateix estil i constitueixen un ric fons del patrimoni cultural català.



OSCAR HERNÁNDEZ / DAB

Al museu hi ha tot tipus de peces relacionades amb els trens

Necessitat d'una important inversió pública i privada

Els terrenys on avui hi ha situat el Museu del Ferrocarril de Vilanova van ser durant molts anys el dipòsit de tracció del vapor on descansaven algunes de les màquines inservibles o bé que esperaven reparació per part de Renfe. De mica en mica, però, atesa la importància històrica i cultural de les peces que hi havia instal·lades, l'esplanada va adquirir un to diferent fins que als anys 60, en unes condicions pessimes, es va convertir en un centre museístic. Tot i així, el 1972 va tancar les portes per tornar a ser una àmplia esplanada on s'abocaria maquinària fora de servei. El 1981, coincidint amb el centenari de l'arribada del ferrocarril al Garraf, la Generalitat es va interessar a tornar a obrir el museu. Les converses amb Renfe, però, no van arribar a cap acord i el centre va continuar tancat fins que l'any passat va tornar-se a posar en funcionament. Al setembre hi ha prevista una reunió entre la presidenta de Renfe, Mercè Sala, el conseller de Cultura, Joan Guaità, i l'alcalde de Vilanova, Josep González, per aclarir el futur del museu i les formes de finançament previstes.

L'aspecte més important segons han assenyalat els responsables del centre "és una forta inversió que permeti realitzar les millors necessàries". Per l'assessor del museu, Manuel Ramos, "moltes de les locomotores es troben en un estat mínim per ser mostrades, però els cal una restauració més a fons". El museu va arribar a un acord amb UNEM per crear una espècie de fons que treballa en les fases de pintura, fusteria i metal·lúrgia en la reforma dels vagons i les locomotores.

El director del centre, Ricardo Campo, creu que "existeix una bona voluntat política per part de les tres institucions per garantir la supervivència de l'important fons que conté el museu". Campo considera que "la més, però, caldrà buscar també altres vies de finançament perquè la inversió necessària és molt elevada".

El fet que el museu hagi pogut obrir les portes i mostrar els exemplars exposats és degut en bona part a l'esforç personal de Campo i Ramos, que amb els seus coneixements i treballs han aconseguit ordenar el patrimoni automotor de Vilanova.

Una de les peces més preuades és un tren reial d'Alfons XIII que no es pot visitar perquè està molt degradat

Editorial

L'hora de la veritat per al Museu del Tren

El Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú, un dels més singulars de Catalunya i la col·lecció de locomotores de vapor més important d'Europa, es troba en via morta. El 30 de novembre d'aquest mes finalitzen els contractes laborals de tot el personal excepte de l'assessor tècnic, un jubilat de Renfe que fa tasques de director i de gerent i que acaba els seus lligams laborals amb el Museu l'últim dia d'aquest any.

Aquesta situació sumada a la precarietat i a la manca d'entitat jurídica d'aquest centre museístic fan témer per la seva continuïtat. Cal recordar que el Museu es va inaugurar el 2 d'agost de 1990, després de 18 anys de estar tancat i oblidat, i que des d'aleshores l'han visitat unes 42.000 persones, cosa que representa tot un record.

La gran tradició ferroviària de Vilanova i l'importantíssim fons històric del Museu, un dels més visitats de Catalunya, fan necessari que la Generalitat, Renfe i l'Ajuntament confirmen les seves bones voluntats i la solució entre en bona via. No sigui que per problemes polítics el nostre museu acabi descarrilant.

Amb motiu de la reinauguració, el mes de març de l'any que ve, de l'Estació de França, material del Museu del Ferrocarril de Vilanova s'exposarà a l'estació barcelonina. Segons responsables de Renfe, part d'aquest material no tornarà a Vilanova. Tenint en compte els antecedents en què valuoses locomotores van ser traslladades a Madrid per a una exposició i mai més no han tornat, la preocupació és més que justificada davant la pèrdua d'una bona part d'aquest patrimoni.

EL MUSEU DEL FERROCARRIL DE VILANOVA I LA GELTRÚ

Continuant amb el tema del butlletí n^a 4 -Les Visites a Empreses o a altres centres d'interès educatiu i formatiu com a recurs didàctic- tractat a l'edició de Setembre us volem informar d'aquestes possibilitats al Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú, fent a la vegada una breu explicació dels seus inicis i parlar del contingut actual que hi podem veure

• ELS ANTECEDENTS

Inicialment va ser l'any 1972 i amb motiu d'una exposició internacional de modelistes de locomotores i cotxes de ferrocarril celebrada a Vilanova quan va néixer l'idea d'un museu a causa de la relació històrica de la ciutat amb el ferrocarril. Aquesta idea sembla que, en un principi, no va ser molt recolçada, malgrat les visites restringides d'especialistes i de moltes persones interessades, en conèixer el material dipositat i en la idea d'un museu.

Al 1980 Renfe va iniciar la restauració del material avui present a l'exposició que es trobava en mal estat, amb l'objectiu de no perdre definitivament peces i material d'important valor històric-tècnic, amb la il·lusió sempre de la futura instal·lació del museu.

Al 1990 es va donar un pas més amb la celebració d'unes jornades de portes obertes dins del marc de la festa major, com a fruit d'un acord entre l'ajuntament i els responsables de Renfe, per donar a conèixer al públic tot el material recuperat i exposat al museu després d'un important esforç i treball de restauració.

Al llarg de l'any 91 i actualment es treballa intensament per a la restauració i

recuperació de locomotores, cotxes, -tracció, transport- i material auxiliar amb el suport de tècnics de Renfe i d'alumnes en pràctiques del C.F.O. La Paperera, el qual finalment serà destinat a ampliar els dipòsits del museu.

Enguany s'han iniciat negociacions en-

moments són tres, i els podem definir com:

- (1) Sala principal
- (2) Esplanada oberta
- (3) Hangars d'aparcament de màquines

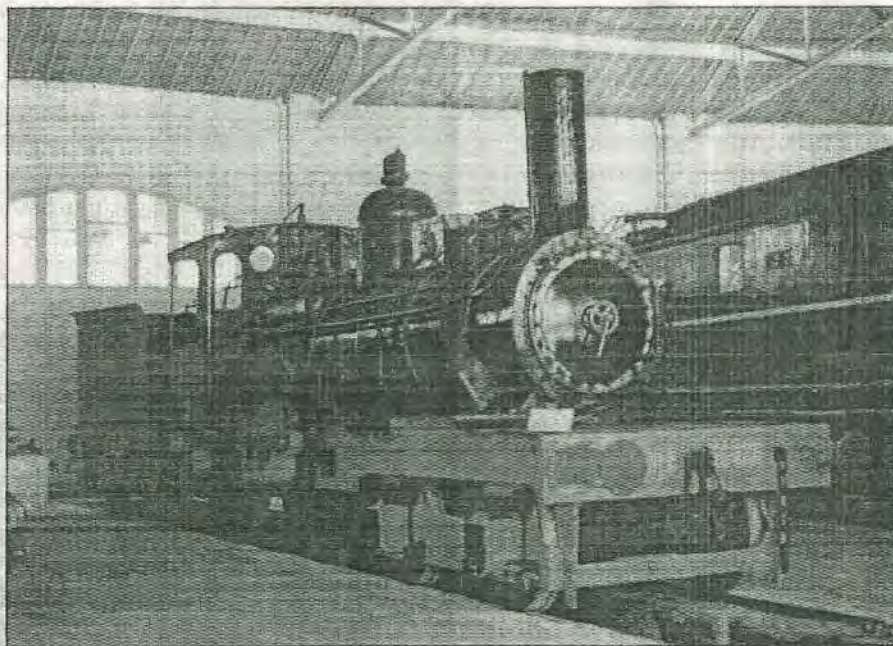
(1) Sala Principal.

Es a la vegada lloc de recepció de visitants, on es troba la persona responsable d'aquesta tasca, i que ens pot informar. Normalment ofereix un full de registre de visites a on hem de signar.

A l'interior d'aquesta sala i en primer terme a l'esquerra, trobem un important equip - Taula i quadre sinòptic - per a control del tràfic ferroviari de les estacions, amb un sistema d'enclavaments electromecànics, que va estar en funcionament a l'estació de Barcelona, fins finals dels 60' essent construït als anys 20'.

El sistema d'enclavament a base de barres amb falques i osques, és un treball de gran qualitat i precisió mecànica, que feia que els moviments no autoritzats fossin impossibles de realitzar.

El sistema mecànic estava complementat amb un altre que suposadament tenia el seu origen a les vies en el qual, en l'actuació corresponent, unes senyals de control feien



tre Renfe, Ajuntament i Generalitat, amb l'objectiu de poder disposar dels mitjans econòmics i humans que es mereix el museu, per tal d'administrar aquest patrimoni i disposar d'una oferta més de cultura i formació per a alumnes, professors i per a tothom.

• EL MUSEU

Continguts i Descripció

Els espais que poden visitar en aquest

l'entrada per darrera donant una bona seguretat al sistema.

La resta de la sala conté una mostra fotogràfica de diferents etapes de la història del ferrocarril, una mostra de diferents relleus d'estacions i una curiosa llibreria coberta que, amb rodes de bicicleta servia per al trasllat de lents de guerra.

(2) Esplanada oberta.

Sortint de la sala principal hi ha una esplanada descoberta amb un gran fossar circular, sobre el qual hi ha disposat un curiós i pràctic sistema amb platíform de rotació per a l'aparcament d'ordres i selectiu de les diferents locomotives i cotxes de viatgers. En aquesta gran superfície podem fer una primera aproximació a les formes, l'estructura i construcció de màquines trobant una àmplia exposició de locomotives de vapor i elèctriques. Hi ha una de color verd fabricada a Alemanya al 1884 la qual podem utilitzar com a model per estudiar els mecanismes de transformació de l'energia del vapor en moviment lineal alternatiu, mitjançant l'embol, i aquest en moviment circular a les rodes, pel mecanisme de biela i manovella.

(3) Hangars d'aparcament de màquines.

Al costat sud hi ha una àmplia nau coberta on es conserva una col·lecció de catifes locomotives de les més antigues, entre elles hi ha una adquirida l'any 1875 per la companyia de Tarragona a Barcelona y Franca (T.B.F.) que és la més antiga conservada a Espanya. També podem trobar algunes de les més modernes, construïdes als anys 60 i 70 com són les unitats del Talgo.

LES POSSIBILITATS DIDÀCTIQUES

Visites docents.

Recomanem una visita primera del professorat per centrar els objectius de la visita amb els alumnes, preparar els aspectes tècnics, i confeccionar una guia de treball per alumnes, com a complement del tema o crèdit programat del curs.

Com que proposem una visita docent, el més operatiu és la de grups reduïts, d'entre 15 i 20 alumnes com a màxim amb un professor per tal de garantir una millor gestió i organització de la visita amb més possibilitats d'aprofitament.

Aquesta pot ser una visita multidisciplinària, recomanable per alumnes d'E.P., Ier grau, Reforma, i Batxillerat Tècnic.

Àrees d'estudi.

Sobre una visita pensada des de l'assignatura de Tecnologia Mecànica, podem fer visites orientades també des d'altres assignatures com són: Física, Dibuix o Tècniques Gràfiques i Geografia-Història. Estudi de construcció, aplicació i manteniment de Mecanismes. De Física, Energia del vapor, Evolució de la tècnica a la història del ferrocarril. Aspectes socials, econòmics i culturals.

Des del punt de vista tecnològic hem dividit les àrees d'estudi i objectius de les visites en Mecanismes, Materials i Sistemes de Fixació.

(A) Mecanismes.

• Estudi d'elements mecànics i mecanismes fonamentals per a la transformació de l'energia en treball i moviment.

1- El mecanisme de biela-manovella com a sistema bàsic de transformació del movi-

ment lineal en circular.

2- La caldera de vapor que produeix energia i els mecanismes de vàlvules que controlen el vapor que finalment arriba al cilindre.

3- Sistemes de frenat. Articulations i arru-

segament, traçat de vagon

(B) Materials

1- Formes, aplicacions i identificació dels materials com l'acer forjat, ferro i fonderia, a les rodes, enganxalls i estructures bàsiques de locomotives i cotxes.

2- Bronze per a coixinets a biela i manovelles.

3- Disseny i formes de construcció per a rodes amb diferents radis i contrapes, per a un equilibri en moviment de tota la massa de material a alta velocitat.

4- Correptes, tubs, conduccions i vàlvules de vapor.

(C) Sistemes de Fixació

1- Rebloms per a unió de vies.

2- Carpió i fentelles de diferents tipus, fentelles amb ranures de seguretat amb passadors.

3- Sistemes de suspensió a les rodes amb buletes.

Per a més informació dades i visites al Museu us podem adreçar a:

MUSEU DEL FERROCARRIL DE VILANOVA I LA GELTRÚ

Plaça d'Edvard Marxistany s/n, 08800 Vilanova i la Geltrú

TT 815 84 91

Visites - Sr. Campos - Fèrries - de 9 a 13 h.

Disabtes i Festius de 10 a 13 h.

Antonio Ruiz
C.D.E.D.T

CONVOCATÒRIES

- Deformació metàl·lica.
- Màquines per a fabricació de matrius
- Tractaments tèrmics
- Soldadura
- Arcament de ferritja
- Per a informació i visites us podem posar en contacte amb:

Fira de Barcelona - (TT 423-31-01)

Un suggeriment: si teniu un treball, apil·loilleu fent una escapada a MAQUITEC'92, amb altres professors i amb alumnes interessats per veure "in situ", allò que no es pot veure cada dia.

Sectors representats més importants:

- Màquines i Eines

Maquitec

- MUESTRA ESPECIALIZADA DE LA MÁQUINA HERRAMIENTA
- MOSTRA ESPECIALIZADA DE LA MÁQUINA EINA
- SPECIALISED EXHIBITION OF MACHINE TOOLS

Maquitec'92, mostra especialitzada de la Màquina Eina se celebrarà al març de la Fira de Barcelona els dies, 21 al 25 de Gener, amb caràcter exclusivament professional.

Després als Jocs Olímpics i a l'ocupació per a aquestes dates del recinte, aquesta mostra avança a Girona la seva celebració

VIRATGE D'ALUMNES

LA CULTURA

Cinema

Fernando Guillén, Álvaro de Luna i Àlex Casanovas són alguns dels artistes més importants que van participar el cap de setmana passat a Vilanova i la Geltrú en el rodatge d'unes seqüències de la pel·lícula La febre d'or, basada en la novel·la de Narcís Oller. Les

seqüències van ser rodades al Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú sota la direcció de Gonzalo Herralde, el director de Últimas tardes con Teresa. El repartiment també compta amb actors com Sergi Mateu, Rosa Maria Sardà o Chano López.

Álvaro de Luna, Fernando Guillén i Àlex Casanovas participen en el rodatge

Gonzalo Herralde roda al Museu del Ferrocarril de Vilanova seqüències de 'La febre d'or', d'Oller

NOVA FRONTERA

L'equip de Gonzalo Herralde, director entre d'altres de la versió cinematogràfica de Últimas tardes con Teresa, va rodar divendres i dissabte passat al Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú seqüències de la pel·lícula La febre d'or. Una obra basada en el conegut text de Narcís Oller. Entre els prop de 25 actors que participen en el rodatge destaquen Chano López, Sergi Mateu, Rosa Maria Sardà. Les seqüències rodades a Vilanova i la Geltrú han comptat amb actors tan coneguts com Álvaro de Luna, Fernando Guillén, Enric Arredón i Àlex Casanovas (el popular presentador del programa Amor a primera vista de TV3).

LES SEQÜÈNCIES

El rodatge d'aquesta pel·lícula es realitza a Barcelona, València, Vilanova i la Geltrú i París. Segons que ha explicat al DIARI DE VILANOVA Àlex Casanovas, les seqüències rodades el cap de setmana passat al Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú corresponen a la compra d'una locomotora de vapor.

Enric Arredón i Àlex Casanovas, pare i fill a la pel·lícula, són els encarregats de comprar la locomotora (de la companyia MZA). Álvaro de Luna, germà de Fernando Guillén a La febre d'or, també participa en les negociacions de la compra del tren per a la companyia de Vilanova fundada per unipolita, Fernando Guillén d'agent de canvi i bens. Aquesta companyia de ferrocarril, a la qual, és la primera fundada a Catalunya.

FIGURANTS VILANOVIENS

Segons fonts del Museu del Ferrocarril consultades per aquesta Redacció, el rodatge a Vilanova no ha costat ni cinc a la producció de La febre d'or.

Segons aquestes mateixes fonts, cada dia de rodatge al Museu de Madrid-Delicias costava un milió i mig de pessetes.

La producció de la pel·lícula



Un moment del rodatge de La febre d'or al Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú

QUIR

se va posar en contacte amb alguns de la Papeteria perquè participessin en el rodatge com a figurants. Amb tot, segons ha pogut saber aquesta Redacció, alguns alumnes del Centre de Formació Ocupacional La Papeteria van rebutjar l'oferta de treball que no se'ls pagaria ni cinc per a la seva tasca de figurants.

Durant el cap de setmana passat van ser moltes les persones que encuriosides pel rodatge i per la presència d'actors importants van entrar al Museu del Ferrocarril, que estava tancat a les visites habituals.

La petita sala-museu del Museu del Ferrocarril es va convertir en un improvisat campament on es maquillaven i vestien els actors.

La novel·la que inspira aquesta pel·lícula va ser escrita

per Narcís Oller entre 1890 i 1893.

'LA FEBRE D'OR'

En aquest llibre, Oller planteja les conseqüències morals del precipit i enlluernament que va provocar l'alta borsa en una família menestral de Barcelona durant la coneguda Febre d'Or, nom amb el qual es designa el període comprès aproximadament entre el 1871 i el 1893 que es va caracteritzar pel boom del mercat del vi (concentrat amb l'aparcament de la filloxa), l'augment de les inversions a l'indústria metal·lúrgica i les explotacions de ferro, plom, coure i fassabiat política de la Restauració. La prosperitat econòmica va atreure sobretot la burgesia catalana, però l'extensió de la

Mexicana i l'Empordà (1870) i el viratge llibrecrívica de la Restauració van posar fi a aquests anys d'aur.

La primera part d'aquesta novel·la narra l'ascens social i polític del protagonista, el Fex, fins a la direcció d'un ambiciós projecte ferroviari, entre l'afiliació interessada d'unia, la desconfiança menestral dels seus i l'afordament autòcrat d'alt mateix, que amaga la contradicció entre l'ambició i la moral tradicional familiar.

La segona part de febre analitza l'esperada felicitat del protagonista: les seves causes i conseqüències morals, de les quals queden al marge, amb moralitzant esquemàtica, tot

els que no es van deixar influenciar per l'opulència i no van abandonar els seus ideals artístics.

L'autor reconeix, tanmateix, al món dels negocis una contribució cega però positiva al progrés.

LA BURGESIA DE LA RESTAURACIÓ

L'obra, narrada en tercera persona i amb moltes inestabilitats, entre el 1880 i el 1892, no aplica, conseqüentment, la Restauració (utilitza deliberadament abundants castellanismes), com una part del relat de la Catalunya contemporània que va incloure amb la papeteria i Vilanova, alguns personatges de la qual esperaven en La febre d'or.

LA CULTURA

Exposició

Els Amics del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú (AFEVI) celebren aquest mes el seu desè aniversari amb una exposició de maquetes i material ferroviari que s'inaugurarà aquest diumenge al Museu del Ferrocarril i que restarà oberta fins el pròxim 17 de novembre. La

mostra compta amb part de la valuosa col·lecció de José Piña i amb material dels mateixos socis de l'associació. El resultat és un món en miniatura on el tren s'erigeix protagonista absolut, un món fascinant de velles locomotores de tots els indrets del món.

La mostra recull part d'una de les col·leccions més importants de Catalunya

L'AFEVI celebra el desè aniversari de la seva fundació amb una exposició al Museu del Ferrocarril

C. DURÁN

Els Amics del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú (AFEVI) celebren aquests dies el seu desè aniversari amb una exposició de maquetes i material ferroviari que s'inaugura diumenge dia 10 a les 12 del migdia a la segona planta del Museu del Ferrocarril.

Aquesta associació va néixer el 1981, any en què es commemorava el centenari de l'arribada del ferrocarril a Vilanova i la Geltrú, gràcies a la voluntat d'unes 20 persones relacionades amb el món ferroviari o el miniaturisme. Fins i tot, abans de crear l'associació, els amics del ferrocarril van treballar en la restauració d'algunes de les velles màquines que es poden veure al Museu.

CIRCUIT DE TRENS EN MINIATURA

Durant aquests deu anys d'existència, moltes han estat les activitats que l'AFEVI ha portat a terme. Entre elles cal destacar la instal·lació del primer circuit de trens a escala reduïda de Catalunya, al parc Gumà i Ferran. Més de 500 metres de via van ser construïts durant tot un any pels mateixos socis, que van posar el seu esforç i la seva il·lusió en la creació d'aquest circuit, treball que s'ha vist recompensat per la gran afluència de públic, uns 25.000 visitants cada any.

De les exposicions que han fet fins al moment, la que s'inaugura diumenge és la que compta amb més maquetes i trens a escala reduïda. La majoria del material pertany als socis i moltes de les màquines són les que s'han pogut veure al circuit de Ribes Roges. Una de les novetats que es podrà admirar en aquesta exposició és la maqueta que reproduceix el circuit del parc i que ha estat construïda recentment.

La mostra, que compta amb la col·laboració de l'Àrea de Cultura i Joventut de Vilanova i la Geltrú, la Fundació dels Ferrocarrils Espanyols i l'Associació Cultural de Festejos Ferroviaris de Tarragona, restarà oberta al públic fins al dia 17 de



Els visitants de l'exposició organitzada per l'AFEVI podran gaudir de la fascinant història del ferrocarril en miniatura

C. VILA

novembre i l'horari de visita serà de 9 a 13 hores els dies laborables, i de 10 a 13 hores dissabtes i diumenges. L'entrada serà lliure.

UNA GRAN COL·LECCIÓ

L'exposició recull també una sèrie de maquetes de màquines de trens propietat de José Piña, un gallec establert a Tarragona. Aquest enamorat del ferrocarril va començar una artesanal tasca de reconstrucció de velles locomotores en miniatura un cop jubilat. La seva idea inicial era reconstruir la primera màquina de la història del ferrocarril de cada país. Per aquest motiu, valgués escriure a totes les ambaixades, perquè em facilitessin la documentació necessària, explica José Piña.

La recerca no va ser gens fàcil i va trigar anys en obtenir

tota la informació. M'interessa, sobretot, la documentació gràfica de la primera màquina espanyola, que no és, com tothom pensa, la de Mataró, sinó una que es va construir a Cuba l'11 de novembre de 1837, quan encara era colònia espanyola. Les autoritats cubanes no contesaven les seves cartes, malgrat que José Piña va insistir durant tres anys. Un dia, veient a la televisió Fidel Castro, valgués pensar d'adreçar-me a ell personalment. I ho vaig fer. Al cap de 20 dies ja tenia a casa tota la informació necessària per poder construir la maqueta.

La història d'aquest home menut i entranyable està plena d'anècdotes relacionades amb el tren. Des que va començar a construir trens en miniatura, ara fa 18 anys, ha realitzat més de

120 màquines, que guarda amb cura a casa seva, com l'obra d'un gran artesà. Moltes vegades ha intentat aconseguir un local de RENFE per poder instal·lar la seva valuosa col·lecció, però mai no ha obtingut una resposta favorable.

REPRODUCCIONS

Com José Piña, altres miniaturistes amics del ferrocarril han reconstruït a escala velles locomotores. És el cas de Manuel Flores, de qui també es poden veure maquetes en aquesta exposició. Són màquines a escala que volen recuperar la història del ferrocarril. Moltes d'elles són reproduccions de les locomotores que hi ha al Museu, comenta Flores.

L'associació d'Amics del Ferrocarril de Vilanova i la Gel-

trú compta amb uns 80 socis. Però no tots poden col·laborar en les exposicions, indica Ramon Reyes, un dels membres fundadors. Molts d'ells treballen i una exposició requereix moltes hores de feina.

Tant el material com moltes de les maquetes exposades són d'importació, bàsicament d'Alemanya i d'Àustria, països amb una gran tradició en aquest sector. El seu cost és molt elevat, ja que la majoria són peces artesanals. Fins i tot els elements decoratius procedeixen d'aquests països, comenta Ramon Reyes.

L'exposició de maquetisme i material ferroviari estarà oberta a tots aquells que vulguin gaudir de la màgia dels petits trens i de la fascinant història del ferrocarril en un món en miniatura.

Mitjans de transport

La presidenta de Renfe, Mercè Sala, va visitar dilluns passat les instal·lacions de Renfe a Vilanova i la Geltrú, on va efectuar una conferència de premsa per explicar les actuacions que pròximament es realitzaran en la nostra estació. Mercè Sala va anunciar l'inici de

les obres a les andanes de l'estació, en un termini de quatre o cinc mesos. Aquestes millores s'emmarquen en el projecte de Renfe d'ubicació del servei de metro-express que ha d'igualar l'alçada de les andanes de tota la línia.

Les obres no comportaran una actuació global en el conjunt de l'estació

Mercè Sala anuncia el remodelatge de les andanes de l'estació en un termini de quatre mesos

A. SILVESTRE

En un termini de quatre o cinc mesos, com a màxim, les tres andanes de l'estació de Vilanova i la Geltrú seran posades al nivell de les andanes de les altres estacions. La presidenta de Renfe, Mercè Sala, va fer aquest anunci en una visita que va efectuar dilluns passat a les instal·lacions de Renfe de Vilanova i la Geltrú i a l'Escola Taller del Ferrocarril del C.F.O. La Paperera.

Sala va explicar, davant un col·lectiu de més de 100 jubilats de vilanovins, que l'adequació de les andanes a l'alçada de les estacions forma part del projecte anomenat **Metro-Express** regional, que ella mateixa va anunciar a la premsa fa uns mesos, i que implica la ubicació d'una xarxa viària d'abast superior a la metropolitana que funcionaria com un metro amb una freqüència de deu minuts, i que, a diferència del metro convencional, no pararia a totes les estacions. Aquest servei segons va declarar entrarà en funcionament l'any 1993.

Durant la intervenció va dir que la dificultat més important per portar a terme el projecte era el complicat entramat de la xarxa viària de la ciutat de Barcelona. En aquest sentit, Sala va explicar que perquè aquest projecte sigui una realitat, cal que els trens funcionin com a metro i que s'adequin les andanes a l'alçada normal.

La presidenta de Renfe va negar que estés previst portar a terme un remodelatge general de l'estació, juntament amb el



Mercè Sala va visitar les instal·lacions de l'Escola Taller del Ferrocarril

QUIM

de les andanes, i en la roda de premsa efectuada després de l'acte va manifestar: desconec l'import de les obres de les andanes, només puc dir que les faré.

AJUTS PER AL MUSEU

La presidenta de Renfe,

abans de la conferència de premsa, va visitar el museu del Ferrocarril acompanyada de l'alcalde de la ciutat, Jaume Casanovas. Sobre el museu, va indicar la necessitat de més aportacions econòmiques. Per aconseguir diners, va dir, cal que ho fem entre diverses parts i espero que amb la

col·laboració de l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú, la de la Generalitat i la de l'Estat central, podrem tirar-lo endavant.

Mercè Sala també va elogiar el fet que el museu, que encara no havia visitat mai, hagués començat a tirar-se endavant, mercès a la il·lusió

que hi havia dipositat la ciutat.

Finalment, Sala es va referir a la necessitat d'un estudi urbanístic per part de l'Ajuntament per tal de recuperar les zones de vies mortes que, tal i com va manifestar, podrien ser destinades a nous habitatges o fins i tot a zones verdes.



AUTOCARS VILANOVA, S.L.

...i deixi's endur

Lloguer d'autocars per a excursions, desplaçaments, transfers, etc.

A llarga distància de la majoria

Reserves i informació: Rbla. Principal, 59. Tel: 893 16 00

El museo ferroviario de Vilanova puede cerrar por cese de todo su personal

ADMINISTRACIÓN

■ Desavenencias sobre quién se ocupa del Museo del Ferrocarril pueden dejar a Vilanova i la Geltrú con su colección de máquinas de vapor bajo llave

RAMON FRANCÉS

VILANOVA I LA GELTRÚ. — El personal del Museo del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú, centro que reúne la mejor colección de locomotoras de vapor de Europa, finaliza su contrato laboral el próximo 30 de noviembre. Aunque la titularidad de la propiedad de este centro museístico de las viejas glorias del ferrocarril de vapor sea de Renfe, los contratos del personal los ha mantenido durante el último año el centro

de formación ocupacional La Paperera, del Ayuntamiento de Vilanova i la Geltrú.

Esta situación, teniendo en cuenta un informe técnico de La Paperera que desaconseja cualquier tipo de prórroga de los contratos, ha hecho que creciera el temor de un nuevo cierre del museo. Este centro fue abierto el 3 de agosto del año pasado, después de 18 años de cierre por desavenencias contractuales, que en los últimos años han protagonizado Renfe y la Generalitat. Por



Algunas máquinas de la colección están deteriorándose a la intemperie

talaciones y del material, la Generalitat tiene competencias exclusivas en materia de cultura y el Ayuntamiento tiene responsabilidad porque la colección de locomotoras está en su término municipal.

El primer teniente de alcalde afirma que "el Ayuntamiento tiene un interés muy especial en que el Museo del Ferrocarril sea un proyecto viable, tanto por la tradición ferroviaria como por los vínculos humanos del ferrocarril con la ciudad".

Hasta el pasado mes de octubre, el Museo del Ferrocarril había recibido la cifra récord de visitantes de

Un borrador de convenio entre la Generalitat y Renfe prevé que la dirección del centro se lleve desde Madrid-Delicias

unas 42.000 personas y de 1.500 la última semana. A pesar de estas cifras se mantiene la situación de provisionalidad y precariedad del museo. En algunas locomotoras ya es visible la degradación por falta de mantenimiento, puesto que algunas máquinas están a la intemperie. La falta de personalidad jurídica del centro no permite que puedan solicitarse subvenciones o ayudas.

Para asegurar la continuidad del museo, Renfe, la Generalitat y el Ayuntamiento se reunieron los pasados 10 y 17 de julio y el 9 de septiembre. En la última reunión se acordó un convenio, redactado por Renfe, que aún no ha sido firmado por ninguna de las tres instituciones. En esta propuesta de convenio se aseguran las vías económicas, la difusión y el mantenimiento futuro del museo, dotándolo de una estructura jurídica propia.

En el convenio también queda previsto que la dirección del museo se llevará desde Madrid-Delicias y que la Generalitat se encargará del asesoramiento museístico y de fomentar y dar apoyo a la actividad de restauración y conservación. ■

CUENTA MULTIRIESGO

La seguridad tiene sus ventajas.



La seguridad tiene muchas ventajas, y vivir con la tranquilidad que le garantiza la Cuenta Multiriesgo de D.B. Seguros las tiene todas. La Cuenta Multiriesgo le tramitará, de una sola vez, todos sus seguros, adaptándolos a sus necesidades personales para darle a usted las mejores ventajas:



Seguro Automóvil:
Pago fraccionado por mensualidades y bonificaciones por no siniestralidad.



Seguro Salud:
Asistencia y reembolso por hospitalización.



Seguro Hogar:
Reparación de daños estéticos y todas las garantías a valor de nuevo y a primer riesgo.



Seguro Vida:
Sin reconocimiento médico y flexibilidad en la contratación de garantías.

Desde 203 ptas. al día

DB-Seguros
Grupo Deutsche Bank

Informe en cualquier oficina de Banca Privada o llamando al teléfono 900-344 344.

BREVES CATALUÑA

LA RIBA

Incertidumbre laboral por el incendio

► Los habitantes de la Riba viven desde este fin de semana momentos de incertidumbre, como consecuencia del incendio que destruyó parcialmente la fábrica de papel Gomà-Camps SA, ya que más de la mitad de la población activa de esta localidad trabaja en esa industria papelera. Ayer, treinta vehículos de los distintos parques de bomberos de Cataluña seguían vigilando los últimos focos de fuego, que comenzó el viernes sobre las cinco y cuarto de la tarde. El sábado por la noche comenzaron a ser controlados los focos de fuego más importantes, que habían destruido en 24 horas tres plantas de la fábrica. Fuentes de los bomberos de la Generalitat indicaron que el fuego ya estaba prácticamente extinguido, aunque durante los próximos días continuarán remojando las balas de papel almacenadas para evitar que se reavive algún foco. — Rosa Mari Bosch

RIUDECANYES

La capacidad del pantano aumenta un 70%

► El presidente de la Generalitat de Catalunya inauguró el sábado las obras de recrecimiento del pantano de Riudecanyes, en el Baix Camp, propiedad de la Comunitat de Regants del Pantà de Riudecanyes. Las obras han supuesto un aumento de la capacidad del embalse en un 70 por ciento y han permitido mejorar el abastecimiento de agua a Reus, Riudoms, Vila-seca, Salou y la propia localidad en que se halla el pantano, todas ellas con graves problemas de agua. El coste de las obras ha sido presupuestado en 1.100 millones de pesetas. — Corresponsal

SALOU

El parque Busch, en el aire

► Jordi Pujol dijo anteayer que "todavía no es segura la construcción del parque de Vila-seca y de Salou", en una visita que hizo a las comarcas de Tarragona. El presidente confía, no obstante, en que "el tema se resuelva favorablemente", aunque recordó a su audiencia que todavía se tiene que cerrar el expediente de división de bienes de las dos comunidades y proceder a la creación del



L'Ajuntament diu que intentarà evitar el seu tancament

El Museu del Ferrocarril pot descarrilar

(Pàgs 3, 4 i Editorial)



DIARI

La majoria dels afiliats d'ERC a Ribes abandona el partit

Deu dels disset militants d'ERC de Ribes han abandonat el partit, en protesta per la negativa de l'actual regidor d'ERC, Xavier Miret, de dimitir del seu càrrec.

(Pàg. 27)

"Mediterrània", dels Comediants, dimecres al teatre Bosc

L'espectacle "Mediterrània", dels Comediants, és el plat fort de la programació de tardor del Teatre Principal. L'obra es representarà dimecres al teatre Bosc, per tal d'augmentar l'aforament.

(Pàg. 49)

Joves olímpics viuran la Festa Major de Vilanova al 1992

(Pàgs. 12 i 13)

El nou pavelló s'acabarà el juny de l'any que ve

(Pàg. 16)



L'Ajuntament manté contactes amb la Generalitat i Renfe per assegurar el futur del Museu del Ferrocarril

DIARI

Patrimoni

L'Ajuntament vilanoví ha manifestat a aquesta Redacció el seu compromís d'evitar el tancament del Museu del Ferrocarril vilanoví, un dels més importants d'Europa de les seves característiques. El fet que el 30 de novembre finalitzin els contractes laborals de la

pràctica totalitat del personal ha fet témer per la continuïtat del Museu. En aquests moments, s'estudia un conveni que subscriurien Renfe, la Generalitat i l'Ajuntament vilanoví que articularia jurídicament el Museu del Ferrocarril i que asseguraria la seva continuïtat.

Els contractes del personal finalitzen el 30 de novembre

L'Ajuntament es compromet a evitar el tancament del Museu del Ferrocarril

FRANCÉS

El personal del Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú finalitza el seu contracte laboral, amb el Centre de Formació Ocupacional la Paperera, dissabte 30 de novembre.

Aquesta situació, tenint en compte un informe tècnic del CFO la Paperera que manifesta que no hi ha cap tipus de possibilitat de pròrroga dels contractes, ha fet que s'obris el temor d'un possible tancament del Museu del Ferrocarril. D'altra banda, el 31 de desembre finalitza el contracte que lliga l'assessor tècnic del Museu, Ricardo Campo, amb el CFO la Paperera. Campo, que realitza tasques de director i gerent tot i que no ha estat nomenat per a aquestes funcions, actualment és jubilat després d'haver estat 42 anys treballant per Renfe. Campo va ser l'encarregat de

dirigir les tasques de restauració de les màquines de vapor depositades al Museu del Ferrocarril, a-bans de la seva última obertura.

Davant d'aquesta crítica realitat, que es veu agreujada per la situació de provisionalitat de funcionament del Museu del Ferrocarril de Vilanova, l'Ajuntament vilanoví s'ha compromès, segons declaracions fetes al DIARI pel primer tinent d'alcalde, Esteve Orriols, ha mantenir els contractes laborals, sigui com sigui.

Actualment el personal del Museu del Ferrocarril està format per una guàrdia (tot i que hi ha dues persones prestant aquest servei), dues persones per a manteniment i neteja. A més, hi ha un contracte per al servei de neteja de la planta baixa i dels vidres de la rotonda.

Segons Esteve Orriols, el

problema principal és que el funcionament del Museu presenta una gran complexitat ja que hi concorren tres institucions diferents: Renfe (titular de la propietat de les instal·lacions i material), la Generalitat (amb competències exclusives en cultura) i l'Ajuntament vilanoví (responsable per la ubicació del dipòsit de locomotores en el terme municipal vilanoví).

pal vilanoví).

Esteve Orriols ha realitzat durant els últims dies intensos contactes per resoldre el problema amb el conseller de Cultura de la Generalitat, Joan Guaità; amb el director general de Patrimoni Cultural, Eduard Carbonell i amb el director del Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya, Eusebi Casanelles.

(Passa a la pàgina següent)

RECAMEN, S.L.

Recadero y mensajero

pequeña paquetería, entrega y recogida de documentos y recados en general
VILANOVA-BARCELONA-VILANOVA
 800 ptas. servicio, y diario.
 De 6 a 16 h. entrega y recogidas a Barcelona
 al tel. móvil 908 14 88 87
 Tardes, recogidas hasta las 20 h. para
 Barcelona al tel. móvil o al tel: 815 06 84

No destruya su hogar
 llámenos sin compromiso

893 40 60
LI-DE

Limpieza y desatascos
 Descalcificamos
 químicamente tuberías,
 agua caliente y fría.
 Limpiamos todo tipo de
 desagües (lavabos, W.C.
 bañeras, fregaderas, etc.)
 Alcantarillados generales
 por sistema
 hidrodinámico.
 Limpiamos cisternas y
 reparamos calentadores
 todas marcas

Servicio de lunes a
 sábado. Quince años de
 experiencia nos avalan.

Per la seva banda, l'assessor tècnic del Museu del Ferrocarril, tot i les incògnites dels últims dies, ha manifestat a aquesta Redacció el seu convenciment que el Museu no es tancarà.

Ricard Campo afirma que la voluntat de mantenir el Museu, una declaració d'intencions del director general adjunt del Gabinet de Informació i Relacions Externes de Renfe i vice-president executiu de la Fundació de los Ferrocarriles Españoles, Martínez Fraile, en què manifesta que la Fundació de los Ferrocarriles Españoles cal dotar-la d'una estructura pròpia de funció i de mitjans econòmics perquè pugui tenir una major presència en el món de la cultura espanyola. Per això, es procedirà a una important rehabilitació de la seva seu en el palau de Fernán Núñez amb l'objectiu que tingui una major utilització en els diversos actes promoguts per Renfe. Aquestes millores també està prevista que afectin als museus de Madrid-Delicias i al Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú.

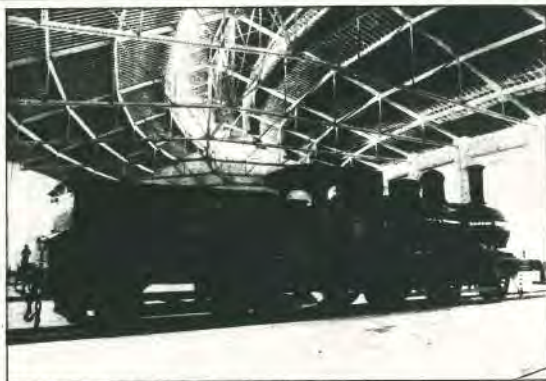
Fins ara, el Museu del Ferrocarril, que ha rebut des del 3 d'agost de 1990, data de la seva reobertura després de 16 anys tancat, la xifra rècord d'uns 42.000 visitants, es manté en una situació de provisionalitat i precariedad donada per la seva manca d'estructura jurídica que no li permet demanar subvencions i ajudes.

Per assegurar la continuïtat del Museu, la Generalitat, Renfe i l'Ajuntament vilanovès han aplegat voluntàriament una mitjana taula tres vegades durant els últims mesos. Les dades de les reunions han estat: l'1 de juliol, el 17 de juliol i el 8 de setembre passats. Com a conseqüència de l'última trobada, es va aconseguir un conveni, redactat per Renfe, que a hores d'ara encara no ha estat firmat per cap de les tres institucions.

En aquesta proposta de conveni s'asseguren les vies econòmiques, la difusió i el manteniment futur del Museu donant-li una estructura jurídica pròpia. En el conveni també queda previst que la direcció del Museu, en portada des de Madrid, La Generalitat, segons aquesta proposta de conveni, s'encarregaria de l'assessorament museístic, de fomentar i donar suport a l'activitat de restauració i conservació, de la documentació i de la difusió.

Amb tot, Esteve Oriols ha afirmat a aquest periòdic que el conveni s'ha d'inscrure en la Llei de Museus aprovada recentment pel Parlament de Catalunya. Oriols manté contactes amb el director del Museu Madrid-Delicias, Rafael del Carro, per accelerar la solució definitiva del Museu. Així mateix, manté contactes, a alt nivell, amb la Generalitat.

En aquest sentit, Ricard Campo declara que ara el més



El Museu del Ferrocarril de Vilanova és dels més importants d'Europa de les seves característiques.

DIAR



Algunes locomotors ja comencen a degradar-se per manca de manteniment.

DIAR

Important és resoldre el tema del personal per poder atreure amb més calma el problema de la provisionalitat i de la precariedad de l'estructura del centre museístic.

Esteve Oriols ha manifestat que l'Ajuntament de Vilanova és un interès molt especial en que el Museu del Ferrocarril tingui un projecte viable, tan en la tradició ferroviària de la ciutat com pels híperes plans del ferrocarril amb Vilanova.

positiva i definitiva. Per la seva part, al cap d'10 dies, a l'Ajuntament vilanovès, Juan Casanova, clari com a tot a Martínez Fraile, manifesta que Renfe no té cap intenció de tancar el Museu tot i que es buscarà una solució per substituir Ricard Campo per un director jove, dinàmic i estable. D'altra banda, la directora de Renfe, Mercè Sala, va prometre a Casanova, quan era alcalde, una solució definitiva. Segons Casanova,

Mercè Sala busca comprometre en aquesta solució a la Generalitat. El Museu vilanovès podria potenciar-se amb la inauguració de l'Estació de França. Material del Museu del Ferrocarril s'exposarà a l'Estació de França, la meitat d'ell podria quedar-se permanentment a Barcelona.

Segons Campo, la solució s'hauria de buscar aviat ja que comencen a degradar-se les locomotors per manca de manteniment.

Vagones exclusivos para los Amigos del Ferrocarril

La firma electrotén ha remitido a todas las Asociaciones de Amigos del Ferrocarril el vagón jaula de la FG, fabricado con carácter especial y exclusivo para dicho colectivo, informa Juan Carlos López Peco.

El ejemplar ahora fabricado reproduce un vagón para el transporte de ganado lanar y de cerda, que fue diseñado como tipo unificado español y adquirido por algunas de las antiguas compañías entre los años 1929 y 1930. Fueron, por tanto, utilizados tanto para la transhumancia como para el abastecimiento a los mercados de las grandes ciudades. A partir de 1941 estos vagones quedaron integrados en el parque de Renfe, dentro de la serie FG.

Se han preparado tres versiones a pesar de que el chasis es idéntico en cada uno de ellos. La primera de ellas representa el vagón en su versión de la Compañía de Andaluces, la segunda es el vagón tal y como circulaba en Renfe en los años cincuenta y, finalmente, en color gris tal y como circulaba en sus últimos años.

Matasellos para el Tren de los Reyes 1992

La importancia de todo lo relacionado con el tren en Catalunya se ha demostrado este año por medio de un matasello conmemorativo del Tren de los Reyes 1992, que el ayuntamiento bilbilano se ha encargado de hacer oficial en correos, informa José Luis Tercero.

En el puede leerse "Tren especial vapor oriente Catalunya" y se adorna con un tren de época. Los amantes del ferrocarril y los filatélicos pueden matasellar sobres y tarjetas postales.



El Museo del Ferrocarril de Vilanova i La Geltrú ocupa un total de veinte mil metros cuadrados. J. C. BARLUCEA

Posee el mayor número de locomotoras de vapor de Europa

Cada año visitan el museo de Vilanova unas 25.000 personas

En Vilanova i La Geltrú se encuentra situado el Museo del Ferrocarril con mayor número de locomotoras de vapor de toda Europa. Más de 25.000 personas visitan anualmente esta muestra ferroviaria.

Maria José RUIZ

Desde su inauguración en 1972, este Museo de Vilanova ha pasado por etapas tanto de florecimiento como de abandono. En 1988, el entonces director de la quinta zona, Carlos García Cañibano, se encargó de llevar a cabo un ambicioso proyecto, que consistió en la restauración del material y la reapertura del museo.

El 3 de agosto de 1990, con motivo de las fiestas de Vilanova i La Geltrú, se celebró una jornada de puertas abiertas iniciándose una nueva andadura.

Este Museo es el único de España situado en un auténtico depósito ferroviario. Allí se pueden encontrar desde la locomotora más antigua conservada en

España, realizada en 1854 para el ferrocarril de Barcelona a Martorell, hasta la última locomotora de vapor, denominada 'Mikado', que prestó servicio hasta 1975.

En los 20.000 metros cuadrados que ocupa el Museo, se distribuyen veinticuatro locomotoras de vapor, dos de tracción diesel, tres de tracción eléctrica, coches de diferentes compañías ferroviarias, objetos representativos del mundo del tren —relojes, faroles, etc.—, así como libros de contabilidad del siglo pasado y diversa documentación.

Es el único museo español situado en un auténtico depósito ferroviario

Cabe destacar una copia del proyecto del túnel de la Argentina, realizado en el año 1892 por Eduardo Maristany y Gibert, marqués de la Argentina.

Se hallan también expuestas las locomotoras 'Mataró', construida en 1948 para conmemorar los 100 años del ferrocarril en España, es ésta una replica fiel de la locomotora del mismo nombre, que fue una de las cuatro que inauguraron la línea entre Barcelona y Mataró en 1848, y la locomotora conocida como 'Linda Tápada' por el carenado que la caracterizaba, que es del año 1939.

Otras muestras representativas del Museo del Ferrocarril de Vilanova son el primer puente metálico construido en España, realizado por la "Maquinista Terrestre y Marítima" para la línea Barcelona-Mataró-Macamet, que data del año 1868, y el puente de señales ubicado en Bifurcación Don Carlos, estación de Francia, en la línea Barcelona-Mataró, del año 1929.

En el último período el Museo ha incorporado una máquina 'Cocodrilo', un automotor y un coche restaurante de la serie portuguesa.

