



Un ejemplo de rehabilitación patrimonial en Cataluña:

*El Depósito de Locomotoras de vapor
de Vilanova i la Geltrú,
un centro productivo convertido en Museo.*



ÍNDICE

• Teoría sobre Patrimonio:

Definición, concepto, origen y elementos integrantes
 Conservación y Restauración
 Cronología y tendencias del Patrimonio Histórico en el mundo y en España
 La tutela del Patrimonio. Organismos y Legislación
 Nivel supraestatal o internacional
 Nivel estatal o nacional
 Nivel autonómico
 Nivel Local

• Breve historia de los inicios del ferrocarril e historia del depósito:

Origen y función
 Años de funcionamiento
 Cierre de la actividad

• La recuperación. De centro productivo a Museo

Introducción general
 Cronología de la primera rehabilitación del depósito
 Un proyecto en marcha

• El Museo del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú

El continente: los edificios
 El contenido: la colección

• Bibliografía

Teoría sobre patrimonio

Definición, concepto, origen y elementos integrantes

La palabra patrimonio procede del latín y nos indica todo aquello que proviene de los padres. Según el significado actual del diccionario, patrimonio es aquello que poseemos o que hemos heredado y, por lógica, también lo que dejaremos en herencia a nuestros sucesores. Aunque en principio podríamos entender dentro de este concepto únicamente lo que se refiere a objetos materiales, no se puede desechar de entrada la idea de un patrimonio inmaterial, más espiritual, transmitido a nosotros por nuestros ancestros y que nosotros igualmente transferiremos a las generaciones venideras. En este sentido, podemos decir que el patrimonio actúa como nexo entre generaciones, vinculando el pasado, con el presente y el futuro. Es, en definitiva, un concepto asociado al paso del tiempo y a la Historia.

Si a Patrimonio le añadimos los diferentes adjetivos que lo suelen acompañar: cultural, histórico, artístico, nacional, etc., resulta mucho más difícil definirlo y, sobre todo, debemos apartarnos de un sentido individualista y pensar en una significación más amplia y simbólica.

Concepto, origen y elementos integrantes (Patrimonio histórico: Monumentos, Obras de Arte, Bienes culturales).

La definición inicial resulta fácilmente entendible en un marco individual, pero si nos referimos a la colectividad estamos hablando de la herencia o legado cultural de la Humanidad y, entonces, el patrimonio se convierte en un factor de suma importancia como transmisor de cultura, que necesita ordenamiento y protección por parte de la comunidad, así como las actuaciones precisas para hacerlo perdurable.

Los bienes, materiales o no, componentes del patrimonio cultural existen desde el preciso momento en que el hombre deja testimonios de su presencia. Dichos testimonios han existido desde los primeros tiempos de la Humanidad. Sin embargo ese reconocimiento como documentos significativos de la actividad humana es muy reciente. De forma estricta el concepto de patrimonio histórico no existe hasta el siglo XIX, cuando se empieza a tener conciencia de los *monumentos nacionales* y el *patrimonio cultural*.

Desde entonces y hasta el actual concepto más amplio de *bien cultural* que integra todas las manifestaciones y testimonios (materiales o inmateriales) más significativos de la actividad humana, el proceso experimentado ha sido una lenta y muy trabajosa evolución.

A partir de la segunda mitad del siglo XVIII, con la apertura hacia las artes medievales, se amplía el valor que se otorga a los *monumentos* sin limitarse exclusivamente a aquellos que hubieran pertenecido a la Antigüedad. No obstante, se utilizaban aún criterios estéticos e históricos que aunque daban enorme valor a las actividades creativas y especialmente a las *obras de arte*, dejaban fuera de consideración otros objetos y testimonios menos valiosos pero que al igual que una escultura o una catedral gótica ayudarían a reconstruir nuestra historia. Este discurso, propio ya de la segunda mitad del siglo XX, es el que ha motivado la moderna incorporación de la denominación de *bien cultural*, entendiendo ésta como cualquier manifestación o testimonio significativo de la cultura humana.

Conservación y Restauración

Similitudes y diferencias fundamentales

La transmisión del patrimonio es un objetivo imposible sin ciertas intervenciones sobre los objetos o bienes culturales que lo componen y es aquí donde surgen dos nuevos conceptos que, en ocasiones, no aparecen correctamente diferenciados y que se utilizan unas veces como términos casi sinónimos y otras de forma antagónica. La diferencia básica entre ambos está en la finalidad y los objetivos propios de cada término y en las distintas intervenciones que particularmente implican.

Finalidad y objetivos

En el caso de la conservación la finalidad es prolongar y mantener el mayor tiempo posible la naturaleza del patrimonio a preservar y para ello se utiliza el análisis, la prevención y el control sobre las posibles causas de deterioro.

En el caso de la restauración, la finalidad va más allá con el intento de restitución, mejora, o restablecimiento de una o varias partes deterioradas o perdidas de la unidad patrimonial, así como otras operaciones de limpieza y eliminación de añadidos perjudiciales en lo que respecta tanto al aspecto físico como al estético. Como tal, la disciplina de la restauración surge en el siglo XIX. Se define, entonces, como una práctica profesional, sistemática y consolidada sobre unos conocimientos teóricos y científicos. Sin embargo, la restauración ya existía con anterioridad, y lo veremos en el siguiente apartado, aunque sus intervenciones sólo se apoyaban en el conocimiento artesanal de los materiales y las técnicas artísticas, sin incluir una reflexión acerca de la pertenencia de la obra a la Historia como objeto único. En la actualidad no se puede decir que la Restauración sea una disciplina superada sino que continuamente surgen nuevas ideas y propuestas para redefinirla teóricamente. En el caso del patrimonio cultural de tipo industrial, como excepción, las intervenciones de restauración garantizan la conservación de bienes que de otro modo se perderían en operaciones especulativas. Tanto en el ámbito de la conservación como en el de la Restauración, el primer paso para llevar a cabo un correcto trabajo es necesario el conocimiento previo del patrimonio cultural sobre el que se ha de actuar. Esa tarea se lleva a cabo a través de los catálogos e inventarios de bienes culturales, que no han existido plenamente organizados y jerarquizados en todas las épocas. Es a partir de la segunda mitad del siglo XX cuando se introduce un nuevo concepto en este sentido: la *gestión patrimonial*, entendida ésta como el conjunto de actuaciones programadas con el objetivo de conseguir una óptima conservación de los bienes patrimoniales y un uso adecuado de los mismos.

Cronología y tendencias del Patrimonio Histórico en España y el mundo

La mayoría de seres humanos, llegados a cierta edad, valoran de forma especial aquello que representa su memoria y es esta vieja afirmación la que ha hecho difícil distinguir históricamente entre las meras acumulaciones de objetos valiosos, el coleccionismo y el desarrollo de formas de conservación del patrimonio.

De la Antigüedad al Renacimiento y la Casa de Austria

En cualquier caso podemos decir que la conciencia patrimonial es un fenómeno antiguo si observamos detenidamente algunas de las actuaciones llevadas a cabo desde tiempos remotos. Así, las aplicaciones hechas a las pinturas parietales por los hombres del Paleolítico Superior, para hacer perdurar su efecto mágico-simbólico, podemos considerarlas un primer testimonio de conservación.

De entre las civilizaciones más antiguas, Egipto es un claro ejemplo del interés de la Humanidad por conservar aquello que le es valioso, no sólo lo material sino también algunas ideas que forman parte de la vida como la religión y los cultos derivados de ella.

También los misterios alrededor de la muerte encerrados por ellos en verdaderos museos funerarios, monumentos creados para perpetuarse. La idea de la conservación para la eternidad estaba igualmente en la forma de trabajar de sus artistas y artesanos, empleando los materiales más nobles y resistentes, demostrando así un afán de pervivencia que se podría entender como conservación preventiva. Especialmente los escultores eran conocidos como "conservadores de la vida", por la función de sus obras venciendo a la muerte y uniéndola en la representación el espacio y el tiempo. Se encuentran, incluso, en esta cultura ejemplos excepcionales de restauración como es la del brazo de la estatua de Ramsés II por el Faraón Seti en el templo de Abu Simbel, ordenada en el segundo milenio a.C. y dejando constancia de la misma en una inscripción conmemorativa. No obstante, la mayoría de las actuaciones son destrucciones, reutilizaciones y redecoraciones en los monumentos para adaptarlos a nuevas ideas religiosas o políticas o simplemente para dejar huella inconfundible del paso de un nuevo faraón. Igualmente, en el segundo milenio antes de nuestra era se encuentran en Larsa, Mesopotamia, vestigios de actuaciones conservadoras, concretamente en copias de algunas inscripciones más antiguas. Los reyes sumerios recibían instrucciones de sus dioses para que excavasen, ampliases o restaurasen los templos de dinastías anteriores. Los Asirios conservaban y exponían en determinados templos y palacios de Nínive trofeos bélicos, admirando especialmente los obtenidos de Egipto.

Esta tradición mesopotámica de conservar trofeos y recuerdos de guerra adquiere un gran relieve con Nabucodonosor, en el siglo VI a.C., en cuyo palacio ubica un "gabinete de las maravillas de la Humanidad". Las invasiones, conquistas y contactos entre diversas culturas dieron lugar a influencias y mestizajes culturales que motivaron los instintos por conservar, recuperar o eliminar las manifestaciones de sus antecesores, aliados o enemigos.

En la antigua China la conciencia del pasado les preparaba para vivir el presente y por eso coleccionaban determinados objetos que representaban el culto sagrado al pasado, los mitos y las fuerzas fundacionales de su civilización. Igualmente, en Mesoamérica, las ceremonias colectivas de mayas y aztecas implican un claro sentido de culto al pasado.

El precedente antiguo más cercano en cuanto a interés en la conservación es Grecia, aunque con un criterio más bien preventivo eligiendo cuidadosamente los materiales y las técnicas empleadas en la producción artística o tomando medidas para retardar el deterioro. Nos ha llegado documentación al respecto de la calidad y preferencia de los materiales, las técnicas de ejecución y cuidado, e incluso noticias de restauraciones aportadas por Plinio, Pausanias y otros. Lo que hoy conocemos como museos y monumentos lo inventaron en la antigua Grecia.

Los vocablos *museion* y *pinakothekai* ya se utilizaron con el mismo sentido que les damos hoy. Es célebre la descripción de la pinacoteca o galería de pinturas de los Propileos en la Acrópolis de la Atenas de Pericles. Pronto Roma siguió los pasos de Grecia en este aspecto, aunque cobra mayor interés el coleccionismo privado por el hecho de que la posesión de objetos de alto valor artístico constituía un signo de poder y alto nivel social. No obstante, la política del Imperio favorable al desarrollo de los bienes públicos se inicia con Agripa, quien cede su propia colección personal obtenida mediante el expolio de los pueblos sometidos al pueblo de Roma para ser expuesta en el Panteón, convertido en museo público.

Ese afán por el coleccionismo da lugar a la publicación de tratados teóricos que fomentan el interés por el arte. Más tarde proliferan las colecciones personales que se albergan en edificios privados. Podemos considerar a Adriano como precursor de la "Arquitectura de Museos", ya que se hizo construir expresamente un edificio, al que denominó *antiquarium*, donde guardar su colección, teniendo muy en cuenta la iluminación natural y otras características. La cultura romana reúne una combinación de las aportaciones culturales y artísticas de los pueblos conquistados. Son muchas las intervenciones en las provincias para restaurar o reconstruir templos u otros monumentos que ellos después dedican a sus dioses o a las actividades administrativas del Imperio.

Al igual que en Grecia, se observa un especial cuidado en la restauración de las obras que denota conciencia de conservación preventiva y lo sabemos gracias a multitud de tratados como *Los Diez Libros de la Arquitectura de Vitrubio*, donde se habla de las técnicas y materiales más adecuados. Por otra parte, por vez primera se ve una clara relación entre el arte y el derecho, regulando y afectando a los aspectos más diversos del coleccionismo y las intervenciones sobre las obras. Hacia el final se dan numerosas destrucciones, reutilizaciones y reciclajes relacionados con las invasiones bárbaras y la caída del Imperio romano.

Con el feudalismo surge una gran inseguridad, la cultura está marcada por el cristianismo de forma primitiva y supersticiosa. El arte asume formas fantásticas y pesadas como reflejo de opresión. En estas circunstancias, en el aspecto de la conservación y la restauración sólo resalta la recuperación de materiales de monumentos abandonados. Los templos, termas, teatros y otros sirven como canteras de mármol o incluso son quemados para obtener cal para las argamasas durante toda la Edad Media.

A partir de los siglos XII, XIII y XIV se produce un gran cambio, sobre todo social, que propone un arte más humanizado, dándose modificaciones por razones espirituales o estéticas, al tiempo que se desarrollan las técnicas y la artesanía. Aparecen libros y documentación específicamente dedicados al arte. En el occidente medieval se impone la idea de coleccionismo como "tesoro", acumulando piezas de oro, joyas, reliquias, etc. Las Cruzadas sirvieron para traer a Europa botines considerables.

El lugar más apropiado para la conservación de los tesoros sobre todo las iglesias y dentro de ellas, el espacio bajo el ábside o una cámara oculta ("cámara santa"). Una preocupación creciente por regular el cuidado de los bienes eclesiásticos dio lugar a los *Fueros Reales* y a las *Partidas*. Los Fueros se ocupaban de la protección de los bienes entregados a la Iglesia y las Partidas de los bienes muebles e inmuebles de la realeza y sus símbolos de poder (cetros, coronas, anillos...). El Derecho medieval, no obstante, no ordenaba ni regulaba el coleccionismo.

Con el Renacimiento se consolida la periodización de la Historia en edades: Antigua, Medieval y Moderna. Se produce un ensalzamiento de la Antigüedad y por ello se visitan las ruinas romanas, se copian inscripciones, estatuas y edificios. El Humanismo fomenta un coleccionismo de caballeros con representación en la aristocracia y la burguesía. El modelo inicial surge en Florencia con la familia de los Medici, pero enseguida viene Roma con su corte papal que pretende mostrarse como heredera del Imperio romano. También, las grandes casas reales de Europa se inician entonces en el coleccionismo, en el que a veces se reunían dentro de espacios diferenciados trofeos de guerra, galería de pinturas y *antiquarium*. El elemento clave de este coleccionismo renacentista es el "gabinete de curiosidades", en el que se guardaban objetos de origen natural modificados artísticamente, dándoles formas mitológicas, etc. Reconocidos coleccionistas reales son Francisco I de Francia, Carlos I de España y Felipe II.

Del Renacimiento y los Austrias al siglo XX

Contrariamente a lo que se supone del gran interés que se despierta en el Renacimiento por los clásicos, también se producen graves destrucciones del arte del pasado. Un terrible ejemplo es el gran expolio sufrido tras el *Saco de Roma* por la ciudad y sus tesoros. Aunque los daños a obras de arte no han sido siempre a causa de las guerras, a veces han sido producidos por los propios artistas. No debemos olvidar que Miguel Ángel para pintar el *Juicio final* tuvo que destruir los frescos de Perugino de la zona del altar. Podemos decir, por tanto, que la actitud en lo que se refiere a la intervención (¿restauración?) sobre obras anteriores sigue estando influenciada por el esteticismo, en este caso para dar gusto a coleccionistas y mecenas o a dictados morales de la Iglesia después del Concilio de Trento.

Atendiendo a que el objeto del trabajo se centra en España y a que los Austrias contribuyeron ampliamente a la creación de la importante y extensa colección artística del país es conveniente pasar con mayor detenimiento por su época, aunque no hay que olvidar que la Iglesia y la Nobleza fueron dos estamentos igualmente importantes por su labor respecto al mecenazgo y protección hacia las artes. Es una constante entre estos monarcas ordenar la realización de inventarios de sus bienes y hay que resaltar este hecho pues sólo conociendo lo que se posee se pueden tomar medidas para protegerlo y conservarlo.

Los inventarios de los bienes que Carlos I (1500-1558) reunió en Yuste nos dan idea del alejamiento de su colección de los gustos medievales y su mentalidad ciertamente manierista. La documentación refleja un carácter ecléctico del conjunto y la existencia en el mismo de objetos y aparatos científicos impensables en las colecciones de los reyes del siglo XV. En un plano más artístico, en los inventarios vemos la combinación de un gusto entre la pintura del Norte (pintores de Flandes) y la veneciana.

Los intereses de su hijo, Felipe II (1527-1598), suman, además, su curiosidad hacia la naturaleza, tanto en la colección de huesos de animales (se han documentado de ballena, de elefante y rinoceronte), como de libros en los que se recoge la historia de todo tipo de animales, y también el coleccionismo de mapas, creando una auténtica galería con los realizados por los mejores geógrafos y cosmógrafos del siglo XVI. De este modo reforzaba su imagen como rey con importantes dominios en todo el mundo. Pero, con todo, el gusto de Felipe II por la pintura lo señala como el punto de inflexión en el coleccionismo de arte español: Ticiano, el Bosco y otros pintores flamencos representan sus preferencias en esta área. La colección regia estaba formada también por multitud de objetos diversos (relojes, juegos de ajedrez, piezas de unicornio...). Los inventarios nos hablan de millares de objetos suntuarios en plata, vajillas y otros exóticos venidos de las Indias. Por otra parte, a él se debe la organización en museo de la gran colección de armas, dentro de un pabellón especial dedicado a caballerizas y armería. Por lo demás, los edificios núcleo de su colección fueron El Escorial, el Alcázar de Madrid y El Pardo. A su muerte dejó, no sólo un impresionante conjunto de palacios y residencias reales en torno a Madrid con una magnífica colección de pinturas y obras de arte, sino, también, un importante tesoro de instrumentos científicos, piezas naturalistas, una armería perfectamente organizada, valiosas joyas y una biblioteca. Todo ello intenta transmitirlo a sus herederos e incluso vincularlo inalienablemente a la Corona en sus disposiciones testamentarias.

Felipe III (1578-1621) inicia un cambio de gusto que se centra mayormente en la pintura y va abandonando el gusto ecléctico anterior. Abundan las noticias de compras de cuadros y los traslados pictóricos entre residencias. Hay que tener en cuenta que este Rey cambia temporalmente la corte a Valladolid. La llegada de Rubens a España y sus trabajos aquí introducen el gusto por el arte barroco internacional.

Con Felipe IV (1605-1665) la tendencia hacia el coleccionismo pictórico adquiere enormes proporciones, añadiendo 2000 cuadros a los más de 1000 que ya había en la colección. Este Rey se sitúa a la cabeza de los mecenas de las artes por decisión de su valido, el conde-duque de Olivares. Los historiadores Elliot y Brown piensan que este mecenazgo real aparece como necesidad política, para poner a la nobleza en su lugar y que su lujo y esplendor no sobrepasaran al del Rey. En la década de 1640, Felipe IV había remodelado y ampliado en profundidad la colección de sus antepasados y había comenzado a convertir el Alcázar de Madrid en una galería de pintura superior a la de cualquiera de sus contemporáneos. Felipe IV, además, no dejó de lado a los pintores españoles, es así como Velázquez, que ya había tenido una importante intervención en la decoración del Buen Retiro tras su segundo viaje a Italia, se convierte en "conservador" de las colecciones regias. En la década de 1650 el Rey, asesorado por Velázquez, encamina el gusto de las colecciones hacia un gusto plenamente barroco.

El reinado del último Austria, Carlos II (1661-1700), afianza los gustos barrocos tanto en lo que respecta a la colección como en los gustos decorativos de los palacios y residencias regias. No obstante, en su época desaparece el refinado mecenazgo de su padre y la colección no experimentará cambios de relevancia, aunque sí traslados de pinturas en los que se ven más criterios funcionales y ocasionales que gusto artístico.

El siglo XVIII comienza con la misma línea del arte como símbolo del poder y arma propagandística para la realeza y los estamentos privilegiados. Pero a fines del siglo surge un nuevo pensamiento político que deriva de la Revolución Francesa. El siglo XVIII se convierte en el de las luces, la ilustración y la razón. Cobra importancia el estudio de la historia por su valor para explicar el progreso de las distintas sociedades. Los inventarios de bienes se convierten en una herramienta decisiva. Nuevos descubrimientos arqueológicos en Europa (Pompeya y Herculano) y en América (antiguas ciudades precolombinas) ayudan al nacimiento de la arqueología moderna como procedimiento de investigación del pasado.

Para la Ilustración las colecciones debían tener una utilidad pública y así las galerías de bienes propiedad de los poderosos deberían abrirse a la gente corriente. Tras la Revolución se establece una identificación entre monumentos históricos y monumentos nacionales, naciendo un concepto, inédito hasta entonces, de Patrimonio que designa una forma de posesión simbólica de la colectividad.

No obstante es importante no confundir el Real Patrimonio, bienes de la Corona que no pasan a ser Patrimonio Nacional hasta 1942, y el actual Patrimonio Artístico Nacional regulado por ley desde 1985.

Desde finales del siglo XVIII y las primeras décadas de 1800 se producen importantes decisiones y cambios respecto al patrimonio en algunos países europeos y la propia España. La corriente cultural del Romanticismo, reivindicando las emociones del ser humano, acerca a los individuos a la memoria y, por tanto a la historia. Napoleón es animado por sus colaboradores a realizar un censo de monumentos y a invertir en su conservación. Todo ello unido a una nueva seducción por lo exótico y lejano, le llevó a apropiarse de lo conseguido en sus conquistas en Egipto. De igual manera, Inglaterra se adueñaría de fragmentos del Partenón griego, enriqueciendo de este modo los fondos de los nuevos museos nacionales.

En España, ya en el siglo XIX, la revolución burguesa liberal de 1835 y las repercusiones derivadas de las desamortizaciones obligan al Estado tomar medidas de carácter conservacionista, aunque abundan también las medidas tomadas por particulares y asociaciones privadas. El Museo de Bellas Artes de Sevilla es uno de los primeros museos que se forman en el país. En 1844 se crean las *Comisiones Provinciales de Monumentos Históricos y Artísticos* mejor dotadas que las antiguas Juntas Provinciales para censar y proteger los monumentos y otros bienes culturales. Como ejemplos a resaltar del gran avance, la Comisión Provincial de Monumentos de Tarragona se plantea la salvación de los monasterios de Poblet y Santes Creus y la creación de un museo arqueológico para el legado romano de la ciudad, que se funda finalmente en 1849.

En 1853, Víctor Balaguer, historiador y político catalán, añade, para ser restaurados, los monasterios de Ripoll y Sant Cugat y contribuirá a la difusión del arte creando a partir de 1884 un museo en Vilanova i la Geltrú para albergar su propia colección. En Madrid destacan las figuras de Amador de los Ríos y los Madrazo como importantes figuras conservacionistas. Varios son los problemas que hacen fracasar algunas de estas iniciativas. Por un lado la pobre financiación y falta de apoyo político de los proyectos (mal muy moderno, por otro lado) y la dificultad de discernir el mérito artístico, además de la historia, la antigüedad y el valor formal.

Es en el siglo XX cuando la defensa hacia el patrimonio adquiere gran importancia y ya desde los primeros años se abre un relevante marco legislativo. Se inicia éste con la aprobación de dos leyes de alta significación proteccionista: la *Ley de Excavaciones arqueológicas de 1911* y de 1915 la *Ley de Conservación de Monumentos Histórico-Artísticos*, que establece las bases para una adecuada catalogación de los bienes. En plena dictadura de Primo de Rivera, se aprueban dos Decreto-Ley, en 1926 el del Tesoro Artístico Nacional, por el que se dificulta la salida de la nación de todo aquello susceptible de formar parte del Patrimonio y en 1930 el Real Decreto 1605/1930, que ordena que toda venta de obra de arte en España se haga mediante subasta pública, aunque esta norma no se llegaría a cumplir. Con la II República (1931-1936) se toman importantes medidas que emanan de la Constitución de 1931: la Ley (vigente hasta la actual de 1985) de 1933 y su reglamento de 1936. Con la II República se dará un impulso definitivo a la protección del patrimonio, declarando más de 700 monumentos en todo el país, mejorando los procedimientos de catalogación y tratando de ordenar y globalizar el proceso. Una circunstancia muy a tener en cuenta y que sin duda influyó es que en 1931 tiene lugar el primer manifiesto internacional con la *Carta de Atenas* sobre conservación del patrimonio arquitectónico y con la que se intenta regular las intervenciones sobre los bienes culturales.

Las décadas de los años 30 y 40 del siglo XX aunque, debido a la incidencia de las guerras, podríamos pensar que se trata de un período de crisis, no podemos decir que dicha crisis sea universal. Durante ese tiempo el gobierno nazi en Alemania utilizó políticamente la cultura, como exaltación de la identidad nacional y por esa razón se dio un intenso desarrollo museístico y lo mismo pasó en otros países con gobiernos totalitarios como el caso de Rusia, donde el triunfo del comunismo permitió al nuevo gobierno "salvar" el patrimonio para disfrute de todos. En EE.UU. tiene lugar la gestación de importantes museos y se introducen muchas innovaciones, especialmente en los aspectos didácticos. A partir de 1959, año en que Frank Lloyd Wright construye para los Guggenheim su museo en Nueva York, se marca un punto de inflexión en el mundo del patrimonio y el arte en general.

Tendencias actuales

En la segunda mitad del siglo XX se determina de forma amplia el significado y los tipos de patrimonio según diversas categorías: artístico, cultural, histórico, natural, arquitectónico, monumental, arqueológico, etnológico, bibliográfico, documental, material, inmaterial, industrial, público, privado, etc. También se llevan a cabo intensos debates, congresos, convenciones y otras manifestaciones que cuestionan y dan lugar a una extensa legislación a escala internacional en cuanto a las medidas a tomar respecto a la conservación y protección del patrimonio. Por otro lado, es en este período cuando tiene lugar un gran desarrollo en materia de museología que, a parte de profesionalizar el sector, amplía considerablemente el número de establecimientos museísticos y sus prestaciones, sobre todo en el plano educativo.

En un plano más práctico, los criterios, teorías y metodologías respecto a la restauración serán perfeccionados. En este punto hay que destacar, como aportación más importante, la *Teoría del Restauro* de Cesare Brandi, quien defendía la necesidad de unificar criterios y analizar la obra de arte desde una valoración crítica en la que no se dejara de lado el paso de la historia por encima de ella. No obstante, los debates respecto al tema de la restauración continúan siendo intensos.

Hay consenso respecto a cómo se ha de devolver a la obra u objeto a restaurar su legibilidad estética, pero salvaguardando todos sus valores documentales sean de la época que sean por el testimonio que dan de la actividad cultural humana, a no ser que supongan un peligro para la conservación del bien en sí.

Pero lo más llamativo en la actualidad es el papel político y la influencia como gran elemento dinamizador de la economía que ha adquirido el patrimonio. En este sentido, muchos gobiernos tanto locales como estatales apuestan por la creación de nuevos centros de interpretación del patrimonio o la dinamización de cualquier elemento cultural ya existente en sus territorios, para que les sirvan como importantes polos de atracción de turismo y ejes vertebradores de la actividad económica. Es frecuente, también, que el patrimonio sea utilizado por los partidos políticos para sus propios fines.

Hoy en día, el turismo cultural es uno de los grupos de actividad con mejor proyección en el mercado. Algunos destinos turísticos han asumido la necesidad de incorporar la cultura como componente imprescindible a la oferta turística como valor añadido y para aumentar la calidad. Además, este tipo de turismo rompe la estacionalidad al poder practicarse en cualquier época del año. De esta forma, el patrimonio pasa de ser un recurso a convertirse en un producto capaz de generar riqueza y empleo. Lo más importante es establecer un equilibrio entre la propia conservación del patrimonio y la explotación del mismo.

Es necesario combinar los objetivos de la política turística y la cultural para compatibilizar la conservación y el desarrollo turístico, de otra forma el turismo cultural se puede convertir en un arma de doble filo que en vez de contribuir a la mejora del patrimonio tenga un efecto totalmente contrario. La conservación de los recursos patrimoniales y su proceso de transformación en productos turísticos son un incentivo que revitaliza la identidad cultural a nivel regional, nacional o internacional. En el caso de la Unión Europea, a través del articulado del FEDER (Fondo Europeo de Desarrollo Regional) se conceden ayudas a municipios orientadas a la restauración de monumentos y centros culturales que sirven a estos objetivos.

La tutela del Patrimonio. Organismos y Legislación

En los Estados democráticos de nuestro tiempo ha tomado un auge importantísimo la gestión patrimonial y todos los aspectos derivados de ella entre los que debemos destacar el de la protección, la conservación y la restauración de los bienes que forman el patrimonio. El compromiso de mantener esos bienes para la posteridad y garantizar el uso y disfrute de los mismos al conjunto de la ciudadanía es hoy algo más que un derecho social y forma parte del cuerpo legislativo de cualquiera de estos países democráticos.

Para un análisis adecuado del marco legal e institucional referente al patrimonio de cualquier país de nuestro tiempo, debemos examinar los diferentes niveles que promueven la legislación necesaria en relación con el patrimonio.

En la mayoría de países se aplican tres niveles: el internacional o supraestatal, el nacional o estatal y el local. En el caso de España, como Estado descentralizado, los niveles aplicables son cuatro, añadiendo a los anteriores el nivel autonómico.

Nivel supraestatal o internacional

Desde finales de la Segunda Guerra Mundial y debido a los grandes destrozos ocasionados en el patrimonio histórico de los pueblos, los estados miembros de la ONU reconocieron la necesidad de emprender acciones legales conjuntas en el ámbito internacional. La importancia de este planteamiento para la defensa del patrimonio se resalta por dos aspectos. Por un lado, la unión de esfuerzos en un compromiso común y por otro el hecho de asumir una doctrina que, por vez primera, habla de la existencia de un patrimonio común para toda la humanidad.

A instancias de la ONU, el 16 de noviembre de 1945, se crea la *UNESCO* (Organización de Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura) con una red de organismos e instituciones vinculados desde los que se toman las diversas resoluciones destinadas a la protección del patrimonio:

- . *Asamblea General*, convocada cada dos años y de la que forman parte todos los Estados miembros.
- . *Comité de Patrimonio Mundial*, responsable de la inscripción de bienes del Patrimonio Mundial y de elaborar los informes necesarios de conservación.
- . *Centro del Patrimonio Mundial* (creado en 1992), órgano asegurador y coordinador de la administración diaria.
- . *ICCROM* (*Centro Internacional de Estudios de Conservación y Restauración de Bienes Culturales*), creado en Roma en 1959 como organismo intergubernamental para suministrar asesoría técnica.
- . *ICOMOS* (*Consejo Internacional de Monumentos y Lugares Históricos*), fundado en 1965 para fomento de la Carta de Venecia, que se encarga de la evaluación de los posibles bienes de patrimonio mundial.
- . *ICOM* (*Consejo Internacional de Museos*), fundado en 1946, como organización profesional encargada de la promoción y el desarrollo de los Museos.
- . *OCPM* (*Organización de las Ciudades del Patrimonio Mundial*), creada en 1993 para desarrollo de la cooperación entre las ciudades que ostentan este título.

De las reuniones mantenidas por la Conferencia General de la UNESCO han surgido dos tipos de documentos jurídicos proteccionistas que se detallan a continuación cronológica y brevemente:

-Las Convenciones: Tratados multilaterales destinados a reforzar la protección del patrimonio en todo el mundo.

- . Conferencia de la Haya de 1954, Convención para la protección de los bienes culturales en caso de Conflicto armado. Revisada en 1993
- . Conferencia de París de 1970, Convención sobre las medidas que se han de adoptar para prohibir e impedir la exportación, importación y transferencia de propiedad ilícita de bienes culturales.
- . Conferencia de París de 1972, Convención sobre la protección del patrimonio cultural y natural del mundo. Revisada en 1992.
- . Conferencia de París de 2003, Convención sobre la protección del patrimonio cultural e inmaterial del mundo.

-Las Recomendaciones: A diferencia de las anteriores no son documentos jurídicamente vinculantes para los estados participantes, sino que tienen un carácter orientativo en lo referente a la aplicación de los criterios establecidos comúnmente.

- . Recomendación que define los principios internacionales de aplicación en materia de yacimientos arqueológicos, Conferencia de Nueva Delhi de 1956.
- . Recomendación sobre los medios más eficaces para hacer más accesibles los museos de todo el mundo, Conferencia de París de 1960.
- . Recomendación sobre la salvaguarda de la belleza y carácter de los paisajes y los lugares, Conferencia de París 1962.
- . Recomendación sobre las medidas que se han de tomar para prohibir e impedir la exportación, importación y transferencia de propiedad ilícita de bienes culturales, Conferencia de París de 1964.
- . Recomendación sobre la preservación de bienes culturales en peligro por la realización de obras públicas y privadas, Conferencia de París de 1968.
- . Recomendación sobre la protección en el ámbito nacional del patrimonio cultural y natural, Conferencia de París de 1972.
- . Recomendación sobre el intercambio internacional de bienes culturales, Conferencia de Nairobi de 1976.
- . Recomendación sobre la protección de bienes culturales muebles, Conferencia de París de 1978.
- . Recomendación para la salvaguarda y la conservación de las imágenes en movimiento, Conferencia de Belgrado de 1980.
- . Recomendación para la salvaguarda de la cultura tradicional y el folclore, Conferencia de 1989.

Otro nivel a escala internacional o, en este caso, continental es el Europeo. En este nivel tenemos el Consejo de Europa con sede en Estrasburgo que nace en 1949 con la voluntad de promover la unión de los países europeos bajo unos mismos principios de democracia política. Es una organización obligadamente sensible a los aspectos culturales y que dedica, por tanto, especial atención a la promoción de una conciencia en este sentido. Entre los principales instrumentos de derecho aprobados por el Consejo de Europa destacan:

- . Convenio Cultural Europeo de 1954
- . Convenio Europeo para la protección del patrimonio arqueológico, Londres 1969
- . Carta europea del patrimonio arquitectónico, Congreso de Amsterdam de 1975.
- . Convenio europeo sobre las infracciones cometidas contra los bienes culturales, de 1985.
- . Convenio para la salvaguarda del patrimonio arquitectónico de Europa, de 1985.
- . Convenio europeo para la protección del patrimonio arqueológico (revisión del convenio de Londres), Malta 1992.

En este mismo nivel tenemos la Unión Europea, fundada por el Tratado de Roma en 1957 como Comunidad Económica y convertida en 1992 en *Unión Europea* por el Tratado de Maastrich, que sólo en los últimos años ha empezado a desarrollar desde su sede de Bruselas una política cultural. El mismo año de su creación, 1992, la Unión Europea incorporó un compromiso explícito a favor del patrimonio cultural de los países miembros y a partir de entonces ha aprobado diversas disposiciones y recomendaciones en este sentido. Las que más concretamente afectan a nuestro país son:

- . El Reglamento (CEE) núm. 3911/92 del Consejo, de 9 de diciembre de 1992, relativo a la exportación de bienes culturales.
- . El Reglamento (CEE) núm. 752/93 de la Comisión, de 30 de marzo de 1993, relativo a las disposiciones de aplicación al Reglamento (CEE) núm. 3911/92 del Consejo, relativo a la exportación de bienes culturales

En abril de 1996, la Comisión general difundió su primer informe sobre la "consideración de los aspectos culturales en la acción de la Comunidad Europea" y ha puesto en marcha diversas iniciativas y programas que fomentan la cooperación cultural como CALEIDOSCOPIO (en los ámbitos de las artes vivas), ARIANE (en la literatura), RAFAEL (en el patrimonio).

Nivel estatal o nacional

En los últimos tiempos la consolidación del modelo *Estado del Bienestar*, característico de las sociedades democráticas europeas del siglo XX, ha originado una creciente demanda ciudadana de bienes culturales por la generalización de la educación y el aumento del tiempo libre. En España esta circunstancia se ha potenciado con la reclamación de identidad cultural por el Estado autonómico creado a partir de la *Constitución Española de 1978*. En el artículo 1.1 de dicha constitución se proclama que España es un "Estado social y democrático de derecho", y por ello debe facilitar a los ciudadanos la participación en todos los ámbitos de la vida humana, entre ellos la cultura. El Patrimonio Histórico se transforma así, por vía constitucional, en instrumento de ayuda para mejorar la personalidad de los ciudadanos y se debe garantizar su disfrute y puesta en valor.

En España, las competencias sobre Patrimonio Histórico son compartidas entre el Estado y las Comunidades Autónomas. La ley estatal que delimita las competencias es la *Ley del Patrimonio Histórico Español de 25-6-1985*, que se desarrolla a escala autonómica en función de los diferentes gobiernos locales, en obligada cooperación entre las diversas administraciones públicas.

Todas ellas deben cooperar en la ejecución, gestión y conservación del Patrimonio Histórico comprendido en su territorio y, además, elaborar planes específicos de protección en los municipios.

Resumiendo, las competencias constitucionales que se reserva el Estado central en materia de patrimonio son: el control de la exportación y la lucha internacional contra el expolio, la gestión de archivos, bibliotecas y museos de titularidad estatal y la coordinación entre las distintas comunidades autónomas. El registro de actuaciones, dejando a parte las pioneras leyes de 1911 (sobre excavaciones arqueológicas) y de 1915 (sobre conservación de monumentos histórico-artísticos), en cuanto a protección jurídica de nuestro patrimonio se puede resumir en los siguientes documentos:

- . *Constitución Española* : Artículos 9, 44, 46, 48, 50, 148 y 149
- . Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las *Bases del Régimen Local*. Artículos 2 y 25
- . Ley 16/1985, de 25 de junio, del *Patrimonio Histórico Español*
- . Ley 36/1994, de 23 de diciembre, de incorporación al ordenamiento jurídico español de la Directiva 93/7/CEE del Consejo, de 15 de marzo, relativa a la *restitución de bienes culturales que hayan salido de forma ilegal del territorio de un Estado miembro de la Unión Europea*.
- . Decreto de 22 de noviembre de 1901, por el que se aprueba el *Reglamento de Archivos del Estado*.
- . Decreto de 12 de noviembre de 1931, sobre *régimen y denominación de los Archivos históricos de protocolos e históricos de provincias*.
- . Decreto de 24 de julio de 1947, sobre *ordenación de los Archivos y Bibliotecas y del Tesoro histórico-documental y bibliográfico*.
- . Decreto 914/1969, de 8 de mayo, de *creación del Archivo General de la Administración Civil*.
- . Decreto 798/1971, de 3 de abril, por el que *se dispone que en las obras y en los monumentos y conjuntos histórico-artísticos se empleen en los posibles materiales y técnicas tradicionales*.
- . Real Decreto 111/1986, de 10 de enero, de desarrollo parcial de la Ley 16/1985, de 25 de junio, del *Patrimonio Histórico Español*, modificado por Real Decreto 64/1994, de 21 de enero.
- . Real Decreto 620/1987, de 10 de Abril, por el que se aprueba el *Reglamento de Museos de titularidad Estatal y del Sistema Español de Museos*, modificado por Real Decreto 496/1994, de 17 de marzo.
- . Real Decreto 582/1989, de 19 de Mayo, por el que se aprueba el *Reglamento de Bibliotecas Públicas del Estado y del Sistema Español de Bibliotecas*.
- . Real Decreto 1680/1991, de 15 de noviembre, por el que se desarrolla la disposición adicional novena de la Ley 16/1985, de 25 de junio, del *Patrimonio Histórico Español*, sobre *garantía del Estado para obras de interés cultural*.
- . Real Decreto 211/2002, de 22 de febrero, por el que se actualizan determinados valores incluidos en la ley 36/1994, de 23 de diciembre, de incorporación al ordenamiento jurídico español de la directiva 93/7/CEE del consejo, de 15 de marzo, relativa a la restitución de bienes culturales que hayan salido de forma ilegal del territorio de un estado miembro de la unión europea.

Un apartado importante, no tanto en el ámbito jurídico pero sí en el aspecto de las posibles ayudas a la prevención y la conservación de los bienes y de la protección patrimonial en general, es el que se deriva de los artículos 22 (sobre el derecho de asociación) y el 34 (sobre el derecho a fundaciones de interés general) de la Constitución y de los que después han emanado diferentes leyes "sobre el régimen fiscal de las entidades sin ánimo de lucro y de los incentivos fiscales del mecenazgo", en este caso, las *Leyes 49 y 50 de 2002*, cuyo reglamento se especifica en el *Real Decreto 1270/2003* de 10 de octubre.

Nivel autonómico

Entre 1979 y 1986 se transfirieron las competencias en materia de Patrimonio Histórico a las Comunidades Autónomas. Desde entonces, poco a poco y bajo el amparo de distintos marcos legales, se han ido creando y desarrollando, por parte de las distintas administraciones autonómicas, mecanismos de tratamiento y de protección del Patrimonio que suponen un importante aumento, tanto en calidad como en cantidad, respecto a lo establecido en la ley 16/1985.

Desde que se constituyeron las primeras Cortes democráticas en 1977 la presión regional empezó a constituir uno de los elementos más característicos de la transición. El precedente de los Estatutos republicanos de autonomía en Cataluña y en el País Vasco, más la propia existencia de partidos nacionalistas con relevante representación parlamentaria pusieron al Gobierno español ante un reto de inmediata resolución. Como consecuencia de la negociación directa del Presidente Suárez con el Presidente, en el exilio, de la Generalitat de Cataluña, Sr. Tarradellas, se inició la fórmula de los regímenes provisionales de autonomía que aprobaba el Gobierno por Decreto-Ley y que se extendió por casi todo el territorio nacional. Antes de constituirse las Comunidades Autónomas, los Entes Preautonómicos empezaron a recibir competencias, funciones y servicios del Estado.

En materia de Patrimonio Histórico y otras vinculadas como el urbanismo, los Entes Preautonómicos que recibieron competencias fueron:

- . *País Vasco* (Real Decreto 1981/1978, de 15 de julio: urbanismo). *Galicia* (Real Decreto 212/1979, de 26 de enero: urbanismo; y Real Decreto 1634/1980, de 31 de julio: Centro Nacional de Lectura y Tesoro Bibliográfico)
- . *Aragón* (Real Decreto 298/1979, de 26 de enero: urbanismo; y Real Decreto 3529/1981, de 29 de diciembre: Centro Nacional de Lectura y Tesoro Bibliográfico)
- . *Comunidad Valenciana* (Real Decreto 299/1979, de 26 de enero: urbanismo; y Real Decreto 278/1980, de 25 de enero: Centro Nacional de Lectura y Tesoro Bibliográfico), (Real Decreto 698/1979, de 13 de febrero: urbanismo)
- . *Cataluña* (Real Decreto 2210/1979, de 7 de septiembre: Centro Nacional de Lectura, Bibliotecas, Tesoro Bibliográfico incluyendo la exportación de los bienes constitutivos del Tesoro Bibliográfico)
- . *Islas Baleares* (Real Decreto 2245/1979, de 7 de septiembre: urbanismo; Real Decreto 2873/1979, de 17 de septiembre: Museo Saridakis; y Real Decreto 2567/1980, de 7 de noviembre: Centro Nacional de Lectura, Bibliotecas, Tesoro Bibliográfico)
- . *Canarias* (Real Decreto 2843/1979, de 7 de diciembre: urbanismo y Centro Nacional de Lectura y Tesoro Bibliográfico). *Asturias* (Real Decreto 2874/1979, de 17 de diciembre: urbanismo y Centro Nacional de Lectura y Tesoro Bibliográfico). *Extremadura* (Real Decreto 2912/1979, de 21 de diciembre: urbanismo y Centro Nacional de Lectura y Tesoro Bibliográfico). *Castilla - La Mancha* (Real Decreto 3072/1979, de 29 de diciembre: Centro Nacional de Lectura y Tesoro Bibliográfico). *Región de Murcia* (Real Decreto 466/1980, de 29 de febrero: Centro Nacional de Lectura y Tesoro Bibliográfico). *Castilla y León* (Real Decreto 3528/1981, de 29 de diciembre: Centro Nacional de Lectura y Tesoro Bibliográfico)

De este modo, antes de crearse las Comunidades Autónomas, once Entes Preautonómicos empezaron a gestionar sus bienes culturales a través del Urbanismo y del Patrimonio Bibliográfico, más un Museo en el caso de las Islas Baleares.

Constituidas las Comunidades Autónomas, empezó un proceso, largo y complejo, para traspasar las competencias, los servicios y los medios. Como curiosidad, el primer Decreto específico de traspaso en materia de Patrimonio Histórico a favor de una Comunidad Autónoma ya creada fue el Real Decreto 1676/1980, de 31 de julio, de traspaso a la Comunidad Autónoma de Cataluña de la gestión de las Bibliotecas de titularidad estatal. En el ejercicio de su competencia, las Comunidades Autónomas organizaron los servicios encargados de las políticas públicas de cultura. La normativa que se ha producido es extensa y difícil de resumir, aunque el modelo aplicado suele el mismo con pocas variantes. El prototipo organizativo se apoya sobre una Consejería que puede circunscribirse únicamente a la cultura o, con mucha frecuencia, comparte la gestión de la cultura con otras materias como puede ser la educación, el medio ambiente o el turismo. La gestión específica del Patrimonio Histórico corre a cargo habitualmente de una Dirección General, bien de Bellas Artes o de Bienes Culturales.

La o las (algunas Comunidades más extensas pueden tener incluso una segunda) Direcciones Generales se componen de un mínimo de dos o tres Subdirecciones dedicadas, como poco, a los Museos, a las Bibliotecas y Archivos, a las excavaciones arqueológicas, a la promoción y difusión y, también, a la tramitación de las diversas categorías de declaraciones con la consiguiente administración y control de registros e inventarios. Al aprobarse la Ley Estatal se abrió la posibilidad de que las Comunidades Autónomas prepararan sus propias Leyes Generales que, además, han ido complementando con diferentes leyes sectoriales y que convierten la gestión del Patrimonio de la Nación en una gestión completamente descentralizada, aun lo recogido expresamente en los artículos 148 y 149 de la Ley Estatal de 1985.

Debido a la continuación de este trabajo teórico en un ejercicio práctico basado en un ejemplo patrimonial situado en la Comunidad Catalana, brevemente se enumera la legislación desarrollada por esta Autonomía y que de una manera u otra afecta al patrimonio cultural:

- . *Estatuto de Autonomía de Cataluña*. Ley Orgánica 4/1979, de 18 de diciembre. Artículos 9 y 26.
- . *Real Decreto 1010/1981*, de 27 de febrero sobre traspaso de funciones y servicios del Ministerio de Cultura a la Generalitat de Cataluña.
- . *Ley 6/1985*, de 26 de abril, de *archivos*, modificada por la Ley 8/1989, de 5 de junio.
- . *Ley 17/1990*, de 2 de noviembre, de *Museos*.
- . *Ley 4/1993*, de 18 de marzo, del *sistema bibliotecario de Cataluña*.
- . *Ley 2/1993*, de 5 de marzo, de fomento y protección de la cultura popular y tradicional y del asociacionismo cultural.
- . *Ley 9/1993*, de 30 de septiembre, del *Patrimonio Cultural catalán*.
- . *Decreto 110/1988*, de 5 de Mayo, por el que se regula la organización de la *Red de Archivos históricos Comarcales*.
- . *Decreto 340/1989*, de 19 de diciembre, sobre la *organización y gestión de los archivos de la Generalitat*.

- . *Decreto 15/1990*, de 9 de enero, sobre las comisiones del Patrimonio Cultural del Departamento de Cultura.
- . *Decreto 117/1990*, de 3 de mayo, sobre *evaluación y selección de documentación de la Administración Pública*, modificado por Decreto 128/1994, de 16 de Mayo.
- . *Decreto 176/1990*, de 16 de julio, sobre gestión de monumentos.
- . *Decreto 231/1991*, de 28 de octubre, sobre *intervenciones arqueológicas*.
- . *Decreto 267/1991*, de 25 de Noviembre, sobre la *declaración de los bienes de interés cultural y el inventario del patrimonio cultural mueble de Cataluña*.
- . *Decreto 35/1992*, de 10 de febrero, de desarrollo parcial de la Ley 17/1990, de 2 de noviembre, de *Museos*.
- . *Decreto 175/1994*, de 28 de junio, sobre el *1 por 100 cultural*.
- . *Decreto 175/1999*, de 29 de junio, de regulación de la junta de calificación, valoración y exportación de bienes del patrimonio cultural de Cataluña.
- . *Decreto 78/2002*, de 5 de marzo de 2002, por el que se aprueba el Reglamento de protección del patrimonio arqueológico y paleontológico.

El propio gobierno autónomo catalán ha descentralizado, a su vez, la gestión patrimonial a través de diferentes órdenes y decretos que dan forma a una estructura organizativa, en la que cabe, además de la Dirección General del Patrimonio Cultural otros organismos que gestionan diversos centros o espacios patrimoniales concretos como son el *Centro de Promoción de la Cultura Popular* (decreto 127/1993), *Biblioteca Nacional de Cataluña* (creado como un ente autónomo desde la ley 4/1993), el *Museo de Arqueología de Cataluña* y el *Museo Nacional de Arte de Cataluña* (creados a partir de la Ley 17/1990, pero con diferentes fórmulas jurídicas de gestión, un ente autónomo el primero y un patronato el segundo), el *Museo de la Ciencia y de la Técnica de Cataluña* (al que me referiré más ampliamente en el trabajo práctico, creado también a partir de la ley 17/1990 y que se gestiona con un ente autónomo).

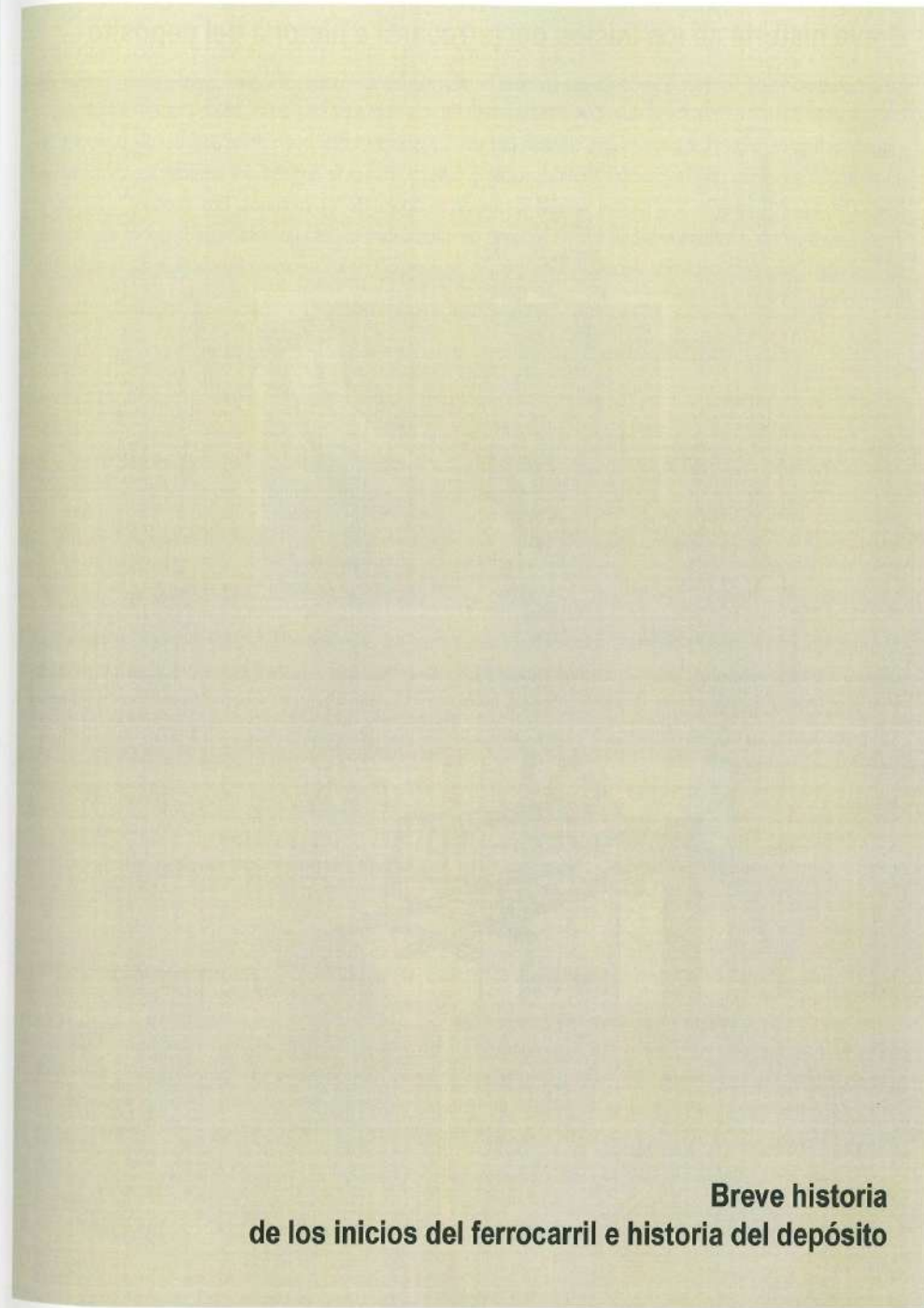
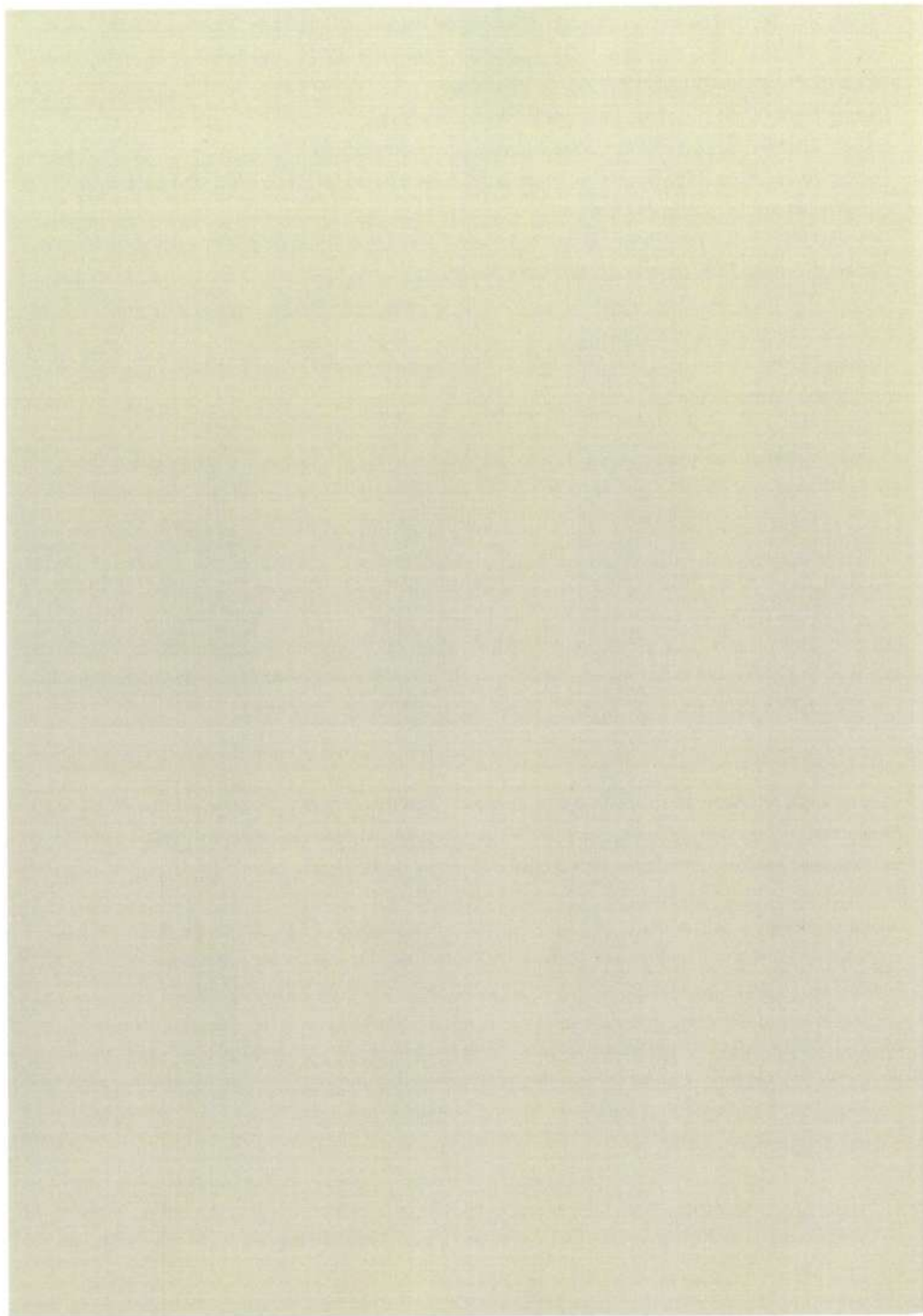
Nivel local

Este nivel está constituido básicamente por los municipios, que gestionan el patrimonio cultural a través de sus Ayuntamientos. Hay que decir que la capacidad de actuación, en este caso, es muy limitada por falta de recursos tanto técnicos, como humanos y económicos.

A esto se añade un peligro mayor y es que la gestión patrimonial de los municipios se ve afectada por la interferencia, no aclarada en la Ley de Patrimonio Histórico, de la aplicación de la legislación urbanística. La Ley del Suelo otorga a los Ayuntamientos grandes facultades a la hora de ordenar su territorio.

En el caso de Cataluña, con la ley 9/1993 se quiso dar protagonismo a los entes locales para gestionar sus Bienes de Interés Local, muebles o inmuebles. Para evitar posibles actuaciones en contra de la protección patrimonial, la Generalitat obliga a presentar junto a los *Planes Especiales del Suelo* una lista de los bienes culturales del municipio.

En conclusión, la importancia de los Ayuntamientos respecto de la dinamización y conservación del patrimonio no es precisamente insignificante, más bien al contrario las entidades municipales pasan por ser la clave del futuro del patrimonio.



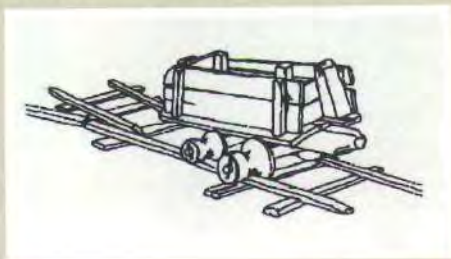
**Breve historia
de los inicios del ferrocarril e historia del depósito**

Breve historia de los inicios del ferrocarril e historia del depósito

La denominación de ferrocarril viene de los iniciales carriles de hierro que se utilizaron para la construcción de las primeras líneas. El ferrocarril es un sistema basado en dos componentes esenciales. Por un lado la vía o infraestructura, y por otro, los trenes que circulan por ella. La característica más destacable desde su aparición es el haber supuesto una revolución técnica, social y cultural. Hasta la llegada del ferrocarril el hombre se desplazaba prácticamente a la misma velocidad que en la época de los romanos. Los largos e incómodos viajes en diligencia o tartana estaban sólo al alcance de unos cuantos y era corriente que la gente muriera en su lugar de nacimiento habiéndose desplazado no más de unos pocos kilómetros o sin conocer otras ciudades o territorios.



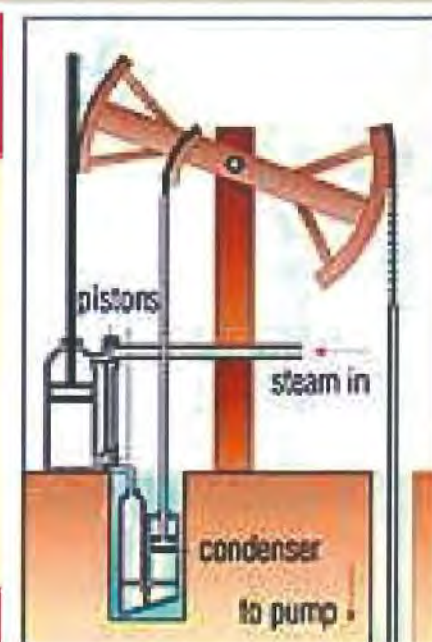
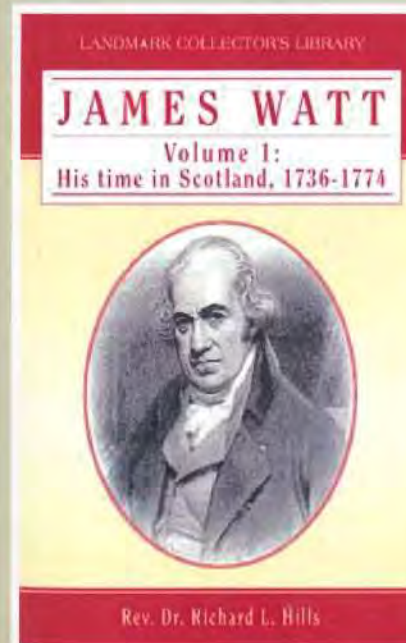
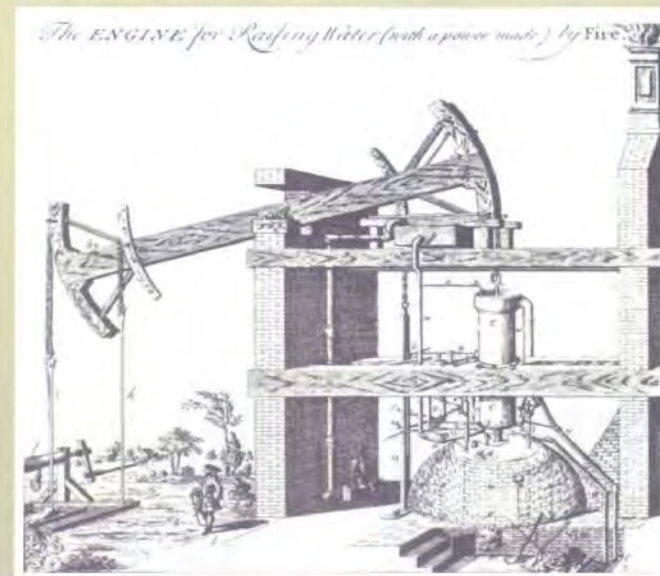
El ferrocarril cambió este panorama añadiendo a una mayor rapidez, la socialización del viaje, situándolo a disposición de mucha más gente, y además la democratización del mismo, de manera que aunque separadas, todas las clases pudieran optar al desplazamiento ferroviario. De todos modos la invención del ferrocarril tiene sus precedentes en la idea de construir "raíles" para arrastrar grandes pesos por encima de ellos.



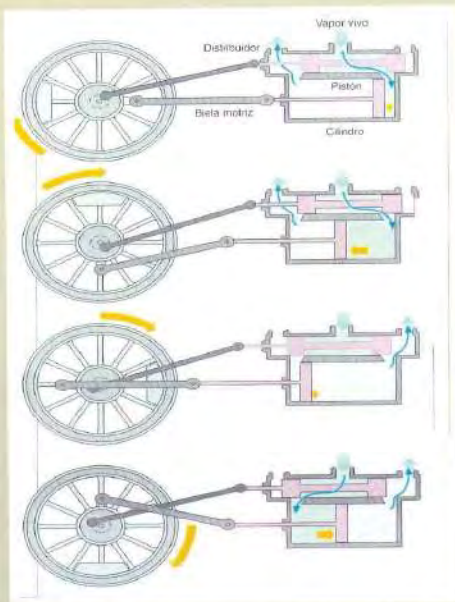
Desde hacía siglos el hombre había colocado troncos de madera sobre los que desplazar vehículos de carga, aunque era necesaria una fuerza mayor que la humana o la animal para acabar de evolucionar este sistema. Así es como el invento surge de la unión de la evolución de dos técnicas, la siderúrgica y la de las máquinas de vapor.



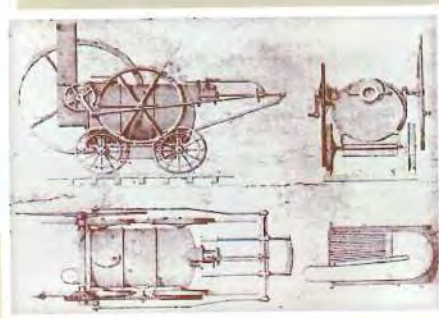
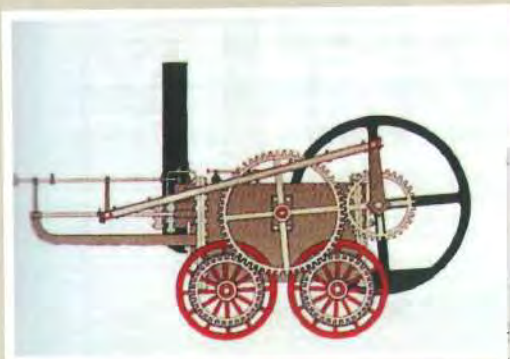
La primera máquina de vapor de uso industrial la construyó el británico Thomas Newcomen en 1712 y se utilizó para extraer agua estancada del fondo de las minas. Basada en esta primera, James Watt consiguió una máquina de mayor rendimiento en 1769, que se utilizó en la industria textil.



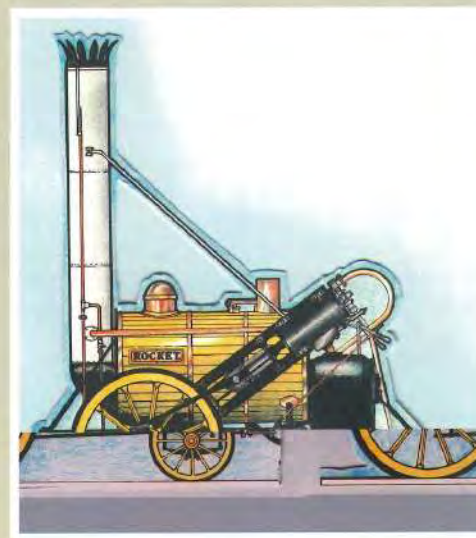
Con el vapor como fuerza motriz y la decisiva invención de la biela (brazo articulado que unido a una rueda conseguía convertir el impulso en un movimiento rotatorio) se acabó de dar el gran paso hacia el ferrocarril.



El ingeniero inglés Richard Trevithick obtuvo en 1802 la primera patente de invención de una locomotora de vapor. En 1817 consigue realizar una máquina lo suficientemente pequeña para poder montarla sobre un chasis con ruedas. Trevithick contribuyó, además, al desarrollo del ferrocarril situando el escape de gases y vapor en la chimenea. Su primera locomotora "Cath-me-who-can" (Cójame quien pueda) se utilizó como atractivo de feria.



Pocos años más tarde, en 1825, George Stephenson inaugura, con su locomotora "Locomotion", la primera línea ferroviaria del mundo con el objetivo de transportar carbón desde la zona minera de Darlington al puerto fluvial de Stockton. En 1830 se abre la primera línea comercial de viajeros uniendo Liverpool con Manchester. La locomotora "Rocket" (Cohete), conservada en el museo ferroviario de York, fue la primera en utilizarse para ese primer desplazamiento de viajeros. El éxito y la utilidad que demostró el nuevo sistema hicieron que otros países lo adoptaran como medio de transporte.



Por lo que respecta a España, podemos decir que fue una de las pioneras. Ya en 1829, sólo cuatro años después de la inauguración del primer ferrocarril del mundo, se presenta la primera solicitud de construcción de una línea española para unir Jerez con el Muelle del Portal (6 kilómetros de trayecto), pensada para el transporte de vino. El proyecto no frugó por falta de apoyo municipal.



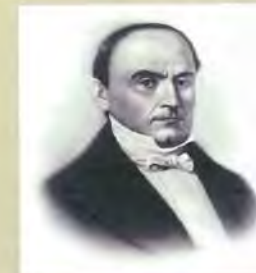
Proyecto del ferrocarril de Jerez al Puerto. (De un grabado de la época.)

Hasta 1837 hubo varios proyectos más de este tipo que fracasaron por idénticas razones, pero ese mismo año se inauguraba un tramo de 28 kms -en la entonces colonia de Cuba- entre La Habana y Bejucal de la futura línea hasta Güines. El interés en este caso era el transporte de la caña de azúcar y representaba el primer proyecto ferroviario de Iberoamérica. Hoy en día España no puede celebrar como suyo este acontecimiento, pero sí corresponde situarlo históricamente. Las obras de construcción de este primer ferrocarril español comenzaron en 1835 bajo los auspicios de la Real Junta de Fomento y los materiales fueron importados de Inglaterra.

EL CAMINO DE HIERRO.
DE LA
HABANA A GÜINES



El primer ferrocarril peninsular cubrió el trayecto de Barcelona a Mataró en 1848.



Se llevó a cabo bajo iniciativa de Miquel Blada i Bunyol, comerciante catalán enriquecido en América. El primer viaje se hizo a una velocidad de 48 km/hora, realizando el trayecto de ida en 58 minutos y el de vuelta en 48, con un total de 900 viajeros, repartidos en 25 coches. Las obras corrieron a cargo de ingenieros ingleses y también el material rodante procedía de nuevo de Inglaterra. Hasta bien entrado el siglo XX España no dispuso de máquinas de diseño y construcción autóctona. Los trabajos más difíciles fueron la construcción del túnel de Mongat y el puente de madera sobre el río Besos.

Entre 1837 y 1848, ante las constantes solicitudes de construcción y debido al interés que suscitaba el medio, que demostraba ser un claro instrumento de progreso y modernización, el gobierno español se vio obligado a definir una política ferroviaria. Tres tipos de factores eran determinantes para la evolución del ferrocarril en nuestro país: tecnológicos (la técnica era en España un aspecto todavía sin evolucionar), geográficos (el nuestro es un país de orografía difícil para el ferrocarril que provoca trayectos largos con muchas rampas y curvas) e institucionales (el gobierno no favoreció la industria española impulsando la entrada de capital exterior). En 1844 se encarga un informe a los ingenieros Juan y Jose Subercase y Calixto Santa Cruz. El estudio realizado es más conocido como "Informe Subercase" y recogía tanto recomendaciones económicas (indicaba la conveniencia de que fuera el Estado quien construyera los ferrocarriles o conciliara los posibles intereses de empresas privadas) como técnicas, entre las que destaca la recomendación de utilizar un ancho de 1,67 metros, superior al utilizado en Europa de 1,43 metros debido a la accidentada orografía española, creyendo que ello facilitaría locomotoras más potentes y veloces. El estudio fue la base del primer decreto español sobre ferrocarriles de ese mismo año, en el que se establecía un sistema combinado de iniciativa privada y concesión pública. Las primeras compañías estuvieron muy vinculadas al capital exterior, hecho que, por un lado facilitó la entrada de capital pero, por otro lado, dificultó la creación y desarrollo de una industria siderúrgica nacional.

En los primeros años se fueron sucediendo la creación de pequeñas compañías ferroviarias y las inauguraciones de tramos cortos de carácter local, principalmente en Cataluña, y otros importantes como el de Madrid a Aranjuez en 1851 o el de Valencia a Játiva construido por tramos entre 1852 y 1854.



En 1855, cuando se promulga la Ley General de Ferrocarriles, se disponía de 405 km. de red ferroviaria. La ley era de tipo aperturista respecto de las subvenciones, la importación de material y la temporalidad de las concesiones. El resultado fue el nacimiento de las grandes compañías ferroviarias que dieron un gran impulso al desarrollo de la Red. Las dos empresas mayoritarias creadas fueron MZA (*Madrid-Zaragoza-Alicante*) en 1856 y la *Compañía de los Ferrocarriles del Norte* en 1858, ambas de capital mayoritariamente francés. En poco tiempo se abrieron al público casi cinco mil kilómetros de vía que fue adquiriendo un carácter fundamentalmente radial, de modo que en 1865 España ocupaba el tercer lugar europeo en construcción de líneas después de Inglaterra y Francia. Los siguientes hitos de importancia ya tuvieron lugar en el siglo XX y están relacionados, por un lado, con la fabricación española de los materiales utilizados en la construcción y también del material rodante, y por otro, con el interés de reducir los costes de explotación sustituyendo la energía de vapor que se utilizaba en este transporte por las más económicas del diesel y la electricidad.



No obstante el abandono definitivo del vapor en España no se realizó hasta 1975, cuando el entonces Príncipe Juan Carlos apagó simbólicamente la caldera de una Mikado que hoy se encuentra en la colección de Vilanova i la Geltrú.

Las dificultades provocadas por la Primera Guerra Mundial, 1914-1918, para adquirir locomotoras a los países beligerantes pusieron en evidencia la conveniencia de potenciar la industria interior. Fue así como en 1917 *La Maquinista Terrestre y Marítima* llegó a un acuerdo con las dos grandes compañías ferroviarias antes mencionadas para aumentar la fabricación de locomotoras en sus instalaciones.



En cuanto al cambio de energía, la electricidad proporcionó ventajas añadidas y algunas mejoras como mayor fiabilidad, más potencia, más comodidad y menos problemas de mantenimiento. El aprovechamiento energético es muy alto, aparte de ser una energía barata y ecológica como podemos observar en los trenes de hoy mismo. En la primera mitad del siglo XX la red ferroviaria se fue electrificando progresivamente, en 1925 se hizo en la línea del Puerto de Pajares, uno de los tramos ferroviarios españoles más difíciles por los fuertes desniveles y la gran cantidad de curvas y túneles.

Otro de los acontecimientos a señalar en la historia del ferrocarril español es el paso dado en 1941, al acabar la guerra civil española, nacionalizando la red de ferrocarril de vía ancha con la constitución de RENFE (Red Nacional de Ferrocarriles Españoles). Si los inicios habían estado ligados a empresas privadas que obtenían concesiones de explotación de las líneas, ante las graves dificultades financieras de las empresas, se pasó a que el Estado asumiera la explotación directa de la red. No fue un caso exclusivamente español, sino que la fórmula fue adoptada en ese momento por diversos estados europeos. En la actualidad, en Europa se han ido probando otros sistemas de explotación orientados a reducir el monopolio estatal con desigual resultado. En cualquier caso, parece que el futuro de la gestión ferroviaria pasa, según la normativa europea de transportes, por la división de la explotación, por un lado, en una "empresa" estatal gestora de la infraestructura e instalaciones, sobre todo para potenciar la continuidad de inversiones en nuevas tecnologías y seguridad y, por otro, en la apertura a diferentes compañías operadoras, incluidas las estatales y otras de carácter privado, de la posibilidad de ofrecer servicios de transporte ferroviario tanto de viajeros como de mercancías y liberar, así, el uso de la infraestructura ferroviaria.

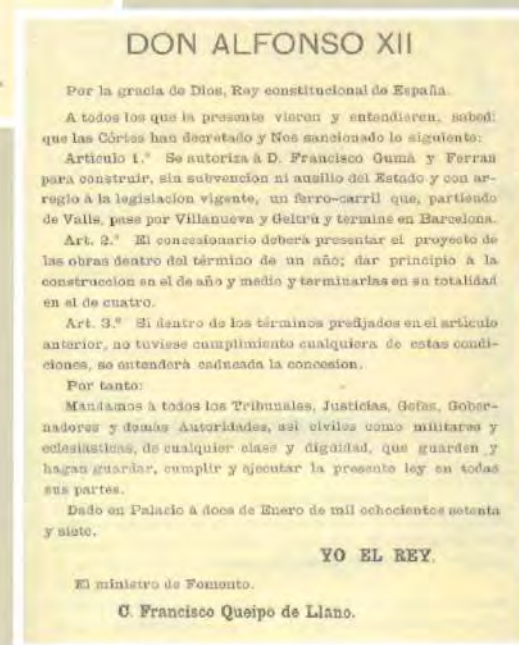
Origen y función del depósito

La llegada del ferrocarril a Vilanova i la Geltrú fue relativamente tardía por diversas razones. Entre ellas, en 1861 el gobierno había aprobado por ley que la línea de Barcelona a Tarragona se construyera por el interior, es decir, por Vilafranca del Penedés, como prolongación del pequeño ferrocarril inaugurado en 1854 de Barcelona a Martorell. No obstante, la potente burguesía industrial y comercial de Vilanova no renunció a su interés de construir una línea por la costa para asegurar la circulación de sus mercancías y promover el futuro desarrollo de la localidad. Otros motivos de tardanza para este ferrocarril eran las dificultades del trazado, por la necesidad de atravesar el macizo del Garraf y los enormes costes que ello produciría. En 25 años se registraron doce intentos de solicitudes al Estado para la construcción de esta línea, pero hasta el número trece no llegará la concesión.

Francesc Gumà i Ferrán, fue un personaje trascendental en la historia de Vilanova. Era hijo de un industrial de la localidad que había emigrado a Cuba y allí, asociado con sus hermanos, había regentado una compañía naviera. Regresa en 1871 por motivos de salud pero no se queda parado, sino que entre 1871 y 1878 despliega una notable actividad introduciendo profundas mejoras en la ciudad como son sus planes de ensanche de la "vila" y de construcción del puerto, además de diversos proyectos de carácter benéfico obsequiados por él a su ciudad (plantación de árboles, construcción de la rambla, escuela para los niños del barrio de mar...).



En noviembre de 1876, Gumà recoge el testigo de la última iniciativa presentada por Cristóbal Raventós respecto de la construcción del ferrocarril y se traslada a Madrid para reunirse con una serie de diputados, entre los que se encontraban Víctor Balaguer y Emilio Castelar y a los que expone su proyecto. La concesión llega por ley especial de 12 de enero de 1877 "sin subvención ni auxilio del Estado", firmada por el Rey Alfonso XII.



Francesc Gumà fundó la *Sociedad Anónima de los Ferrocarriles de Valls a Villanueva y Barcelona*. Quizá buen conocedor del funcionamiento de los negocios financieros afirmó que era necesario evitar dependencias del capital extranjero. Encargo y financió la confección de los planos y el presupuesto de construcción de la línea. Formalizó un gran número de contratos de adquisición de terrenos, algunos también fueron cedidos gratis por los propietarios y otros donados a cambio de acciones de la sociedad concesionaria. Consiguió compromisos de suscripción de 500 acciones de 5000 pesetas de valor nominal, en Cuba, y 14.000 de 500 pesetas, en España, aunque quedó una cantidad importante de estas últimas sin colocar, 17.000 en total, que representaban un enorme agujero en el presupuesto total. Las obras de construcción se iniciaron el 10 de julio de 1878. La empresa decidió asumir directamente la construcción convencida de conseguirla a menor coste que si se hubiera encargado a una gran empresa, seguramente extranjera. Las obras se cedieron a pequeños contratistas mediante subastas públicas. Entre los adjudicatarios destaca Ramón Miralles, que se encargó de la construcción del tramo más conflictivo entre el delta del Llobregat y la localidad de Sitges. Esta sección incluía el paso de los acantilados del Garraf, que exigía la perforación de 15 túneles en roca y la construcción de algunos viaductos. A comienzos de 1880 trabajaban en este tramo 1300 obreros, que terminaron la perforación de los túneles en agosto. Paralelamente, la empresa efectuó la compra del material fijo y móvil para la explotación de la línea. Únicamente los tramos metálicos de algunos puentes y del material para los servicios e instalaciones de las estaciones fueron adquiridos en España a la Maquinista Terrestre y Marítima. El resto se encargó a diversos talleres ingleses y norteamericanos, como el que se encargó de la construcción de los 24 coches de viajeros: *The Harlan and Holigsworth C^o Ltd.*

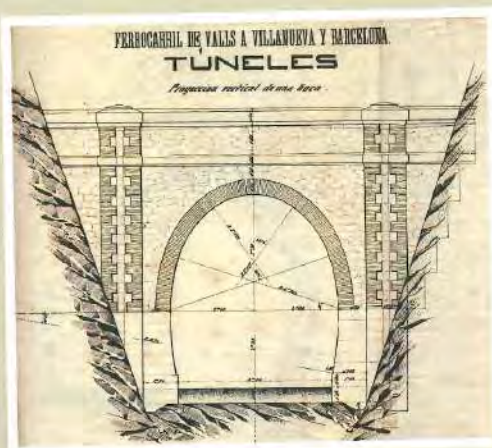


Todo parecía ir bien y así hubiera sido si la compañía no hubiera decidido tomar parte en ciertas operaciones bursátiles y se hubiera empeñado en crecer, antes de terminar la primera línea, convirtiéndose en una sociedad diferente, la *Sociedad Anónima de los Ferrocarriles Directos de Madrid y Zaragoza a Barcelona*, entrando directamente en conflicto con las dos grandes compañías ferroviarias del momento, *Norte* y *MZA*. También influyó la *febre d'or* (fiebre del oro) período de "orgías" financieras entre 1880-1881, que terminó en 1882.



El primer tramo que se ponía en explotación era el Barcelona Villanueva y Geltrú, el 29 de diciembre de 1881 y representó el punto álgido del prestigio de Gumà y el inicio de su caída. El crac bursátil sucedido en los últimos días de enero siguiente provocó el hundimiento de la cotización de valores en el mercado barcelonés, influyendo sobremedida a las acciones de la compañía recién formada. Estas dificultades determinaron que la construcción de lo que quedaba de línea avanzara con extrema lentitud entre 1882 y 1885. En este último año, la empresa se encontraba perdida en la titánica obra de la construcción del túnel de la Argentera (el túnel ferroviario más largo de Cataluña con sus 4,044 m. de longitud, que se encuentra entre las estaciones de Pradell y Dosaiguas-Argentera, en el trayecto entre Reus y Mora, de la línea Barcelona-Zaragoza). La sociedad no tuvo más remedio que paralizar obras. El 2 de marzo de 1886 se firman pactos de fusión con otra compañía catalana, los *Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia* (TBF), para hacer frente a la situación.

Tras el proceso de concentración empresarial que se produjo durante los últimos años del siglo XIX y primeros del XX, también esta última sociedad pasó a integrarse en una de las grandes compañías, concretamente en la de *Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA)* como la línea de Madrid a Barcelona, aunque siempre mantuvo una cierta independencia de explotación al formar parte de la llamada *Red Catalana de MZA*. Con la llegada de 1941, cuando se rescataron todas las concesiones de ferrocarriles de ancho ibérico (1674 mm), también esta línea pasó a formar parte de RENFE. Sin embargo, la organización, instalaciones logísticas y hasta la cultura empresarial de estas antiguas compañías fueron perviviendo y aún hoy se advierten rastros de aquellas compañías. Viajando hoy día en esta línea, si estamos atentos durante el recorrido, todavía podemos ver en la portada de la estación de Castelldefels el escudo de MZA, sobre la puerta principal. También en muchos elementos de los que se conservan en el museo como los bancos de madera de algunas estaciones.



Años de funcionamiento del depósito

El hecho de que Vilanova fuera cabecera de la compañía se debía, en parte, a la importancia de su puerto marítimo que facilitaba la recepción y el envío de mercancías a distintos lugares de forma fácil y barata. La localidad también tenía una considerable actividad industrial y comercial, a la vez que, como capital de comarca, era el núcleo urbano más poblado. Indudablemente, parecía el lugar adecuado para instalar una estación de importancia, un depósito y un taller de locomotoras que permitiera atender las necesidades de tracción de los trenes que atravesaban el Macizo del Garraf y la Serranía Litoral.



La estación de Vilanova i la Geltrú el día 29 de diciembre de 1881, cuando se inauguró la línea

En la Memoria Descriptiva, Facultativa y Económica de 1878, presentada por Gumà como resumen de la concesión que el Rey le había otorgado para la construcción de la línea de Valls a Villanueva y Barcelona (VVB), la única referencia que se hace a la instalación de un depósito o taller de locomotoras es la que se encuentra en este párrafo de la página 34 de dicha memoria y que también habla de la estación: "...la de Villanueva y Geltrú será de primer orden, como corresponde a la importancia de esta industriosa, mercantil y hermosa villa. Esta estación se colocará en el punto más céntrico posible, entre la villa y el barrio marítimo, cerca y por la parte de abajo de la Rambla Transversal, al Este de la calle de Isabel II. En esta estación, centro de nuestra vía, se levantarán vastos talleres para construcción y reparación del material móvil. Proponemos además la construcción de varias calles y paseos y la de una gran plaza donde estará el edificio para viajeros y las principales dependencias del ferro-carril, lo cual contribuirá en alto grado al ornato de la población y a su desarrollo..."



La de Villanueva y Geltrú será de primer orden, como corresponde a la importancia de esta industriosa, mercantil y hermosa villa.

Esta estación se colocará en el punto más céntrico posible, entre la villa y el barrio marítimo, cerca y por la parte de abajo de la Rambla Transversal, al Este de la calle de Isabel II.

En esta estación, centro de nuestra vía, se levantarán vastos talleres para construcción y reparación del material móvil.

Proponemos además la construcción de varias calles y paseos y la de una gran plaza donde estará el edificio para viajeros y las principales dependencias del ferro-carril, lo cual contribuirá en



Ferro-carril de Valls a Barcelona por Villanueva

Poblaciones que servirá

Valls.
 Viladonada
 Vendrell
 Calafell
 Cubelles
 Villanueva
 Ribas
 Sitges
 Castelldefels
 Gavà
 Viladecans
 S. Gervasi
 Prat
 Barcelona.

La utilidad general de establecer la línea física de que se trata, es evidente: concebida ya por las Cortes una vía de Olot a Valls, la que ahora se propone viene a ser la natural prolongación de aquella, hacia la capital del Principado al través de una comarca tan importante por la densidad de su población como por su producción y riqueza agrícola e industrial.

Las poblaciones de Valls y de Villanueva comparan por sí mismas en lugar preminente entre las de segundo orden del Principado por sus productos naturales y manufacturados, como por el activo comercio que sostienen con Barcelona, con las demás provincias y con las posesiones de Ultramar. Hoy día, aisladas, sin comunicación directa y económica con las capitales inmediatas, sin el poderoso estímulo que prestan los ferrocarriles al desarrollo de todos los ramos de la actividad humana, estas poblaciones se encuentran en condiciones muy desfavorables para competir con los centros productivos situados en la red de los caminos de hierro ya establecidos, y para seguir el progreso de sus negocios morales y materiales.

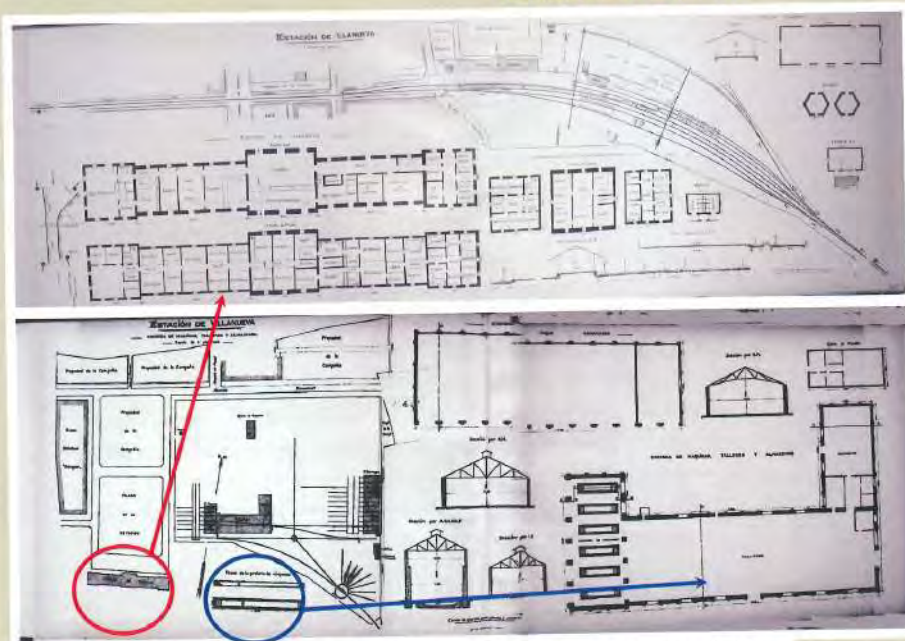
El Congreso de los Diputados, al tomar en cuenta tan interesante obra pública iniciada por el país, sin sacrificio de la Patria, en cuyo provecho viene a resultar al cabo, responde a la paternal misión del Estado de que se halla investido.

Hay una gran ausencia de estudio documental sobre la construcción y la arquitectura de estaciones no sólo de esta línea, sino de gran parte de las que existieron antes de la creación de RENFE. Por eso, aunque muchos datos inducían a pensar que las actuales instalaciones en las que hoy se ubica el Museo del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú, fueron ideadas y construidas desde prácticamente los inicios de la concesión, los últimos documentos estudiados nos han situado en otra línea de investigación.

Como puede verse en los planos de 1909 y 1926 (reproducido más adelante), se construyeron inicialmente algunas instalaciones dedicadas a las funciones de mantenimiento, pero el gran depósito de locomotoras no se documenta plenamente hasta la segunda década del siglo XX. Las dependencias iniciales, tal como podemos observar en el álbum de estaciones de MZA sobre la línea de Valls a Villanueva y Barcelona, de 1909, se reducen a varios muelles, cubiertos y descubiertos para la carga de carbón y dos aguadas para abastecer a las locomotoras.

Edificio de estación

Edificio inicial de talleres



Álbum de estaciones de MZA sobre la línea de Valls a Villanueva y Barcelona, de 1909

En el *Plano General de la Estación de Villanueva de 1926*, igual que el anterior editado por la compañía MZA, se advierte que se ha llevado a cabo la construcción de la Rotonda (edificio semicircular en el que converge el haz de vías que forman el depósito, dotado de fosos para que las locomotoras que allí se guardaban pudieran acceder a pequeñas operaciones de mantenimiento) y otras instalaciones más completas.

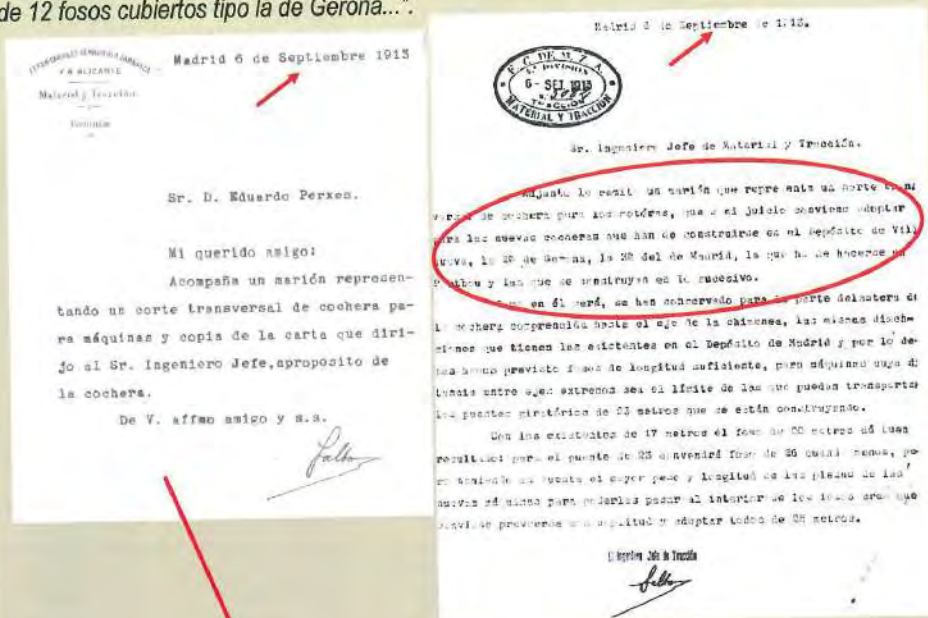


Edificio de estación

Edificio de talleres antiguo y nueva Rotonda



Según la documentación encontrada en el archivo de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, desde 1913 se envían cartas desde la Jefatura de Material y Tracción de esta sección de MZA a la de Vía y Obras aportando documentación orientada a la construcción de un gran depósito de locomotoras que facilitara los trabajos en Vilanova: "...por la situación actual y la del tráfico es de necesidad que se de carácter de urgente... Se propone una cochera de 12 fosos cubiertos tipo la de Gerona..."



En este marion o corte transversal de cochera como vemos enviado en 1913 para decidir el tipo de "cochera" que se debía construir, se ve perfectamente el detalle de fosos, chimeneas, tejado a dos aguas, etc. que se asemeja mucho al que se acabó construyendo. Es una pena que no se dispusiera de un plano similar cuando se llevó a cabo la rehabilitación de 1985. De ese modo se hubiera observado la necesidad de incorporar las chimeneas. (ver nota 47, en siguiente apéndice de imágenes)

En estas dos imágenes antiguas de las Rotondas o cocheras de Gerona (arriba) y Villanueva (abajo) podemos apreciar la semejanza entre ambas. Era lo que se solicitaba en las cartas de 1913 antes mencionadas, y que al parecer finalmente se adoptó a la hora de construir el "tipo" de edificio para Vilanova.



En el *Plano General de la Estación de Villanueva* de 1926, observamos que muchos de los terrenos adyacentes a las dependencias de la estación y los talleres son también propiedad de MZA. Sólo una pequeña parte de esos terrenos muestran en la actualidad los usos a los que fueron dedicados, como es el caso de las casitas con jardín delante, de las que hoy en día quedan únicamente ocho o diez en pie, algunas con pequeñas modificaciones. Parece que o bien la compañía ferroviaria cedió los terrenos como acto benéfico o llegó a algún tipo de acuerdo con el ayuntamiento para facilitar el acceso a la vivienda a los menos favorecidos, pues en las crónicas de la ciudad se especifica que fueron construidas a partir de 1927 por la cooperativa de casas baratas "Palau de l'obrer" (Palacio del obrero). Son muy conocidas entre los habitantes de Vilanova por esta característica y también porque en ellas pudieron vivir trabajadores del ferrocarril.



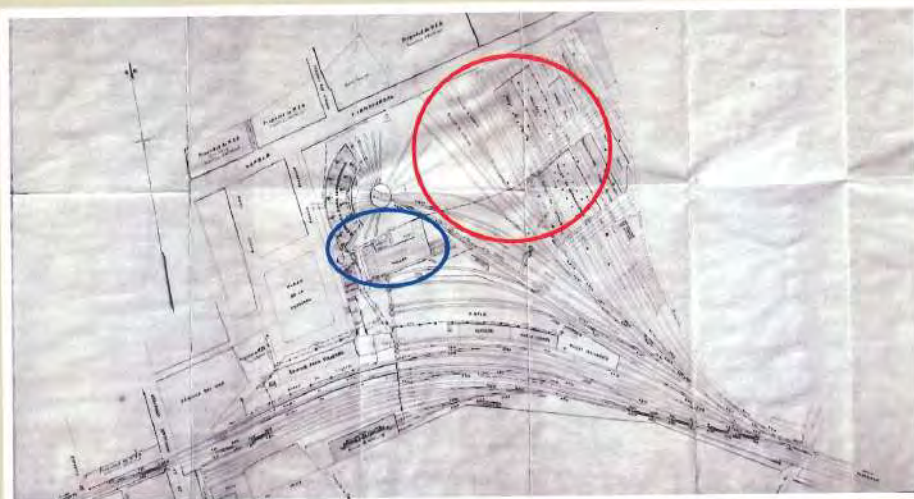
Las instalaciones del depósito de locomotoras respondían a las necesidades del mantenimiento y funcionamiento de la tracción a vapor, sistema que fue evolucionando a lo largo del siglo XX desde las sencillas máquinas de final del siglo XIX hasta otras más impresionantes y potentes.

El mantenimiento preparación y reparación de máquinas y vagones de viajeros y mercancías exigía numerosas operaciones y una gran cantidad de personal. Muchas operaciones, hoy automatizadas o innecesarias como el transporte y la carga de agua y carbón, el encendido de las máquinas o el servicio de los frenos, la calefacción o el alumbrado de los coches de viajeros, eran realizadas por trabajadores con oficios que hoy en día han desaparecido.



El depósito propiamente dicho contaba con una dotación de entre 40 y 50 locomotoras a las que atender y reparar.

Las dependencias constaban de dos secciones principales. Una era la del taller en donde unos 250 trabajadores realizaban las reparaciones generales de mayor importancia, las diarias y el aprovisionamiento de agua y carbón a las locomotoras. La otra sección era la conocida como "recorrido" y contaba aproximadamente entre 300 y 400 trabajadores encargados de los trabajos de reparación y mantenimiento de toda clase de vehículos ferroviarios, al margen de las locomotoras del depósito. En el "recorrido" las dos secciones principales eran la carpintería –casi todos los vehículos antiguos eran de madera– y la mecánica. También era importante el taller de tapicería. Desde 1941 el taller, donde trabajaban 350 personas, se especializó en la reparación de vagones y coches de viajeros.



Dependencias conocidas como **Taller**

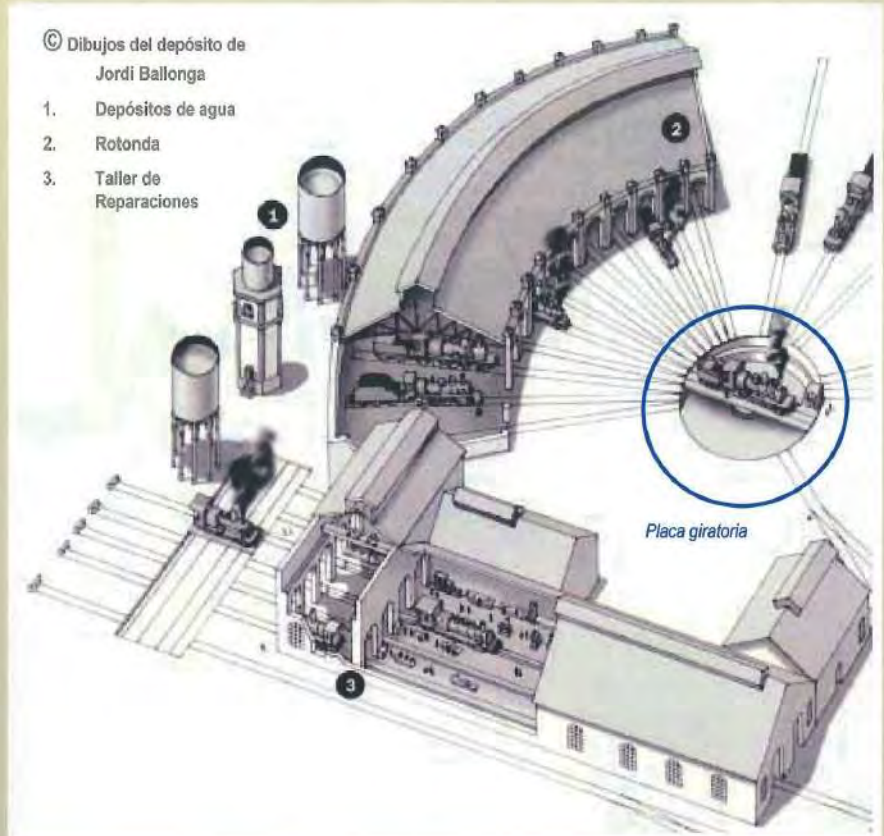
Dependencias conocidas como **"Recorrido"**



Cierre de la actividad en el depósito

Cierre de la actividad en el depósito

Uno de los elementos clave del conjunto de instalaciones que forman el depósito es la placa giratoria. Las treinta y dos vías del depósito conflúan en esta placa, de 23 m de diámetro. Su función era la de permitir la movilidad de los vehículos que accedían al depósito, de manera que gracias a ella las máquinas podían (aún hoy pueden, pues está operativa) cambiar de vía o de sentido.



En los últimos años de la etapa del vapor en España se empezaron a utilizar grandes y potentes locomotoras de enormes dimensiones, que hicieron que su capacidad fuera insuficiente. Durante el decenio de 1950, con los nuevos motores diesel o eléctricos y la electrificación de las principales líneas catalanas, las locomotoras de vapor y sus depósitos y talleres comenzaron a perder importancia. El depósito de locomotoras de vapor de Vilanova i la Geltrú estuvo en servicio hasta 1967, ocho años antes de que desapareciera la tracción vapor en las líneas de RENFE. La continuidad de la actividad del centro productivo pasó a lo que hoy es el *Taller Central de Reparaciones* de RENFE, desempeñando las mismas funciones que se desarrollaban originalmente, aunque con diferente tecnología. Desde 1994 esas dependencias se encargan del mantenimiento de los trenes regionales y de cercanías, con una plantilla de unas 200 personas.

Una parte de las instalaciones del antiguo taller y del depósito son la actual sede del Museo del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú. El Museo se encuentra situado en la Plaça Eduard Maristany, al lado mismo de la estación de Vilanova, en uno de los lugares más transitados de la localidad. Debido a la cercanía con Barcelona, Vilanova ha crecido espectacularmente en los últimos años y son muchos los que se desplazan a diario en tren hasta la capital catalana.



Dos imágenes de la plaza Eduard Maristany donde se encuentra situado el museo. En la más antigua observamos un ovalo con la faz de Francesc Gumà, promotor del ferrocarril en Vilanova. La actual se ha obtenido desde la azotea del edificio de servicios del Museo.



En la imagen portada y acceso a la Biblioteca – Museo Víctor Balaguer, en la que podemos preciar un detalle de la linterna sobre la cúpula central del edificio de estilo neoclásico.

En un lugar estratégico de la plaza se encuentra el monumento dedicado a los personajes más relevantes relacionados con el ferrocarril en la ciudad: *Gumà, Soler y Torrens*, que están representados en sendos medallones a los lados de la escultura. La plaza recibe su nombre del que fue durante muchos años director de MZA y que además vivía en la finca *Mas Soler* de las inmediaciones. Maristany obtuvo el título de Marqués de la Argentera, gracias a la difícil perforación del túnel del mismo nombre, al que ya me he referido. A principios del siglo XX, cuando se construyó la doble vía, la compañía cedió al municipio 4.592m² de terreno en la plaza de la estación. Parte de ese terreno fue devuelto posteriormente por el consistorio al Estado para edificar la que en su día fue Escuela Industrial y hoy es una sección de la Universidad Politécnica de Cataluña (UPC). Al lado mismo de este edificio y muy cercano a la plaza se encuentra la Biblioteca-Museo fundada por Víctor Balaguer en 1884 y que contiene entre otras colecciones una gran muestra de pintura catalana del XIX, un fondo pictórico del Museo del Prado, cerámicas de diferentes estilos, etc. Son unos cuantos metros cuadrados en los que se reúne una gran muestra de historia y cultura, pero Vilanova tiene otros museos. Se puede decir que es una ciudad con un amplio y valioso patrimonio cultural. En cuanto al depósito, la colección de locomotoras y material ferroviario expuesta en el Museo forman parte del rico patrimonio industrial de Cataluña, que permiten conocer y comprender lo que ha supuesto el ferrocarril en la revolución de los transportes, en general, y en la revolución industrial y en el proceso de industrialización de Cataluña, en particular.

**La recuperación:
de centro productivo a museo industrial**
Introducción y breve cronología de museos ferroviarios

La recuperación: de centro productivo a museo industrial

Introducción y breve cronología de museos ferroviarios

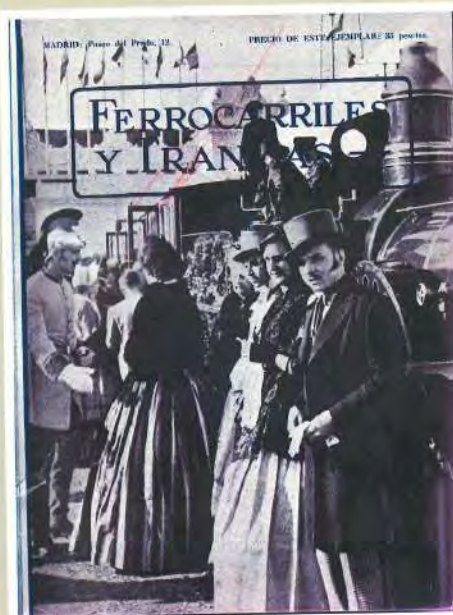
La ubicación de un museo del ferrocarril está condicionada por la necesidad de un espacio amplio y dotado de vías en las que exponer los vehículos. Esta es la razón por la que muchos de estos museos se encuentran situados en instalaciones ferroviarias como estaciones o depósitos y, en definitiva, la génesis de la recuperación de este tipo de centros productivos y operativos en su día, para convertirlos en espacios de patrimonio cultural. En estos museos hay que reconocer un importante factor diferenciador y es que el objeto real vuelve a ocupar su lugar históricamente natural, consiguiendo, de esta manera, potenciar la contextualización y mejorar el entendimiento de la historia y el objeto en sí. Estos museos se alejan de las tendencias actuales según las que, no sólo se aprovechan edificios que nada tienen que ver con las colecciones que albergan, sino que se construyen de nueva planta a modo de iconos urbanos, constituyéndose en la primera o más importante pieza del museo.

La creación de Museos ferroviarios en Europa vino determinada por el comienzo de las celebraciones de los centenarios de las líneas. Los patrocinadores de dichos eventos eran partidarios de reunir y enseñar al público ciertas "reliquias" ferroviarias para complementar los fastos. En 1925 se cumplieron los cien años de la línea entre Stockton y Darlington y en 1930 el de la de Liverpool a Manchester. En España, también las grandes compañías existentes en el momento, comenzaron la labor de concentración, conservación y colección de ciertas piezas históricas. Normalmente se trataba de objetos de pequeño tamaño y alguna locomotora, entre las que destaca la *Martorell* (MZA 168, 120/2112) de 1854 -la locomotora original más antigua que se conserva en el Estado Español-, que tras participar en la Exposición Internacional de 1929 de Barcelona en el stand de MZA, no volvió a ser utilizada activamente y se mantuvo siempre expuesta en talleres ferroviarios barceloneses del Clot, desde donde pasó a la colección de Vilanova.



Única imagen localizada hasta el momento del stand de MZA en la Exposición Internacional de 1929, en Barcelona, con la locomotora Martorell a la derecha.

Durante la Guerra Civil española gran parte del material que se había ido conservando se dispersa y no es hasta la celebración del primer centenario del ferrocarril español en 1948 cuando se retoma la idea de crear un museo ferroviario español. No fue posible llevar a cabo el proyecto pero, la conmemoración de 1948 consiguió algunas cosas buenas como fue la construcción desde un año antes por la Maquinista Terrestre y Marítima de la réplica del primer tren que circuló en España. Se trata de la misma que hoy en día forma parte de la colección del Museo de Vilanova y que también participó en los actos organizados en 1998 con motivo del Sesquicentenario del Ferrocarril en España (150 años de la circulación del primer tren, el 28 de octubre de 1848), entre ellos la macro exposición organizada en la estación de Francia de Barcelona: *Express cap al futur* (Expreso al futuro)



Arriba, imágenes de la celebración del Centenario del Ferrocarril en 1948, reseñadas en la revista *Ferrocariles y Tranvías*. Abajo, El Tren del Centenario (locomotora Mataró y coches de 1ª, 2ª y 3ª), en las instalaciones del museo



La locomotora original desgraciadamente se había perdido tras su participación en la exposición que se llevó a cabo en la universidad de Barcelona en 1877 a la que acudió el Rey Alfonso XII. La locomotora había sido exhibida sobre un puente-pedestal a la entrada del recinto ferial y al bajarla se destruyó.



Portada y titulares del catálogo de la exposición. Abajo, a la derecha de la entrada se mostraba un vagón de mercancías representando la riqueza minera, a la izquierda la desaparecida locomotora Mataró.



Otro de los logros de la celebración del centenario fue la realización de una gran exposición de objetos y algunas máquinas, con la que se intentó representar la situación del ferrocarril en aquellos momentos.

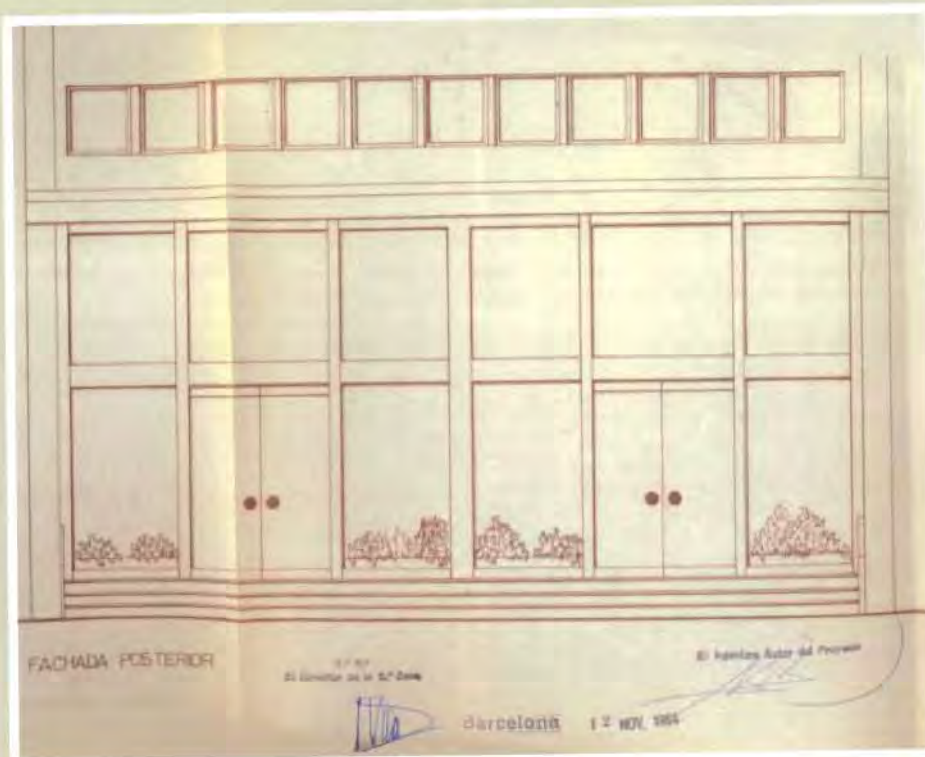


Vista general del exterior de las instalaciones realizadas para la gran exposición conmemorativa del Primer Centenario del Ferrocarril en España. Barcelona, 1.948.

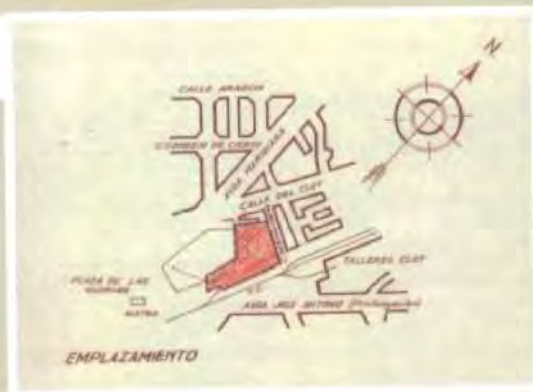


Vista parcial de una de las secciones de la Exposición del Primer Centenario del Ferrocarril en España. Barcelona, 1.948.

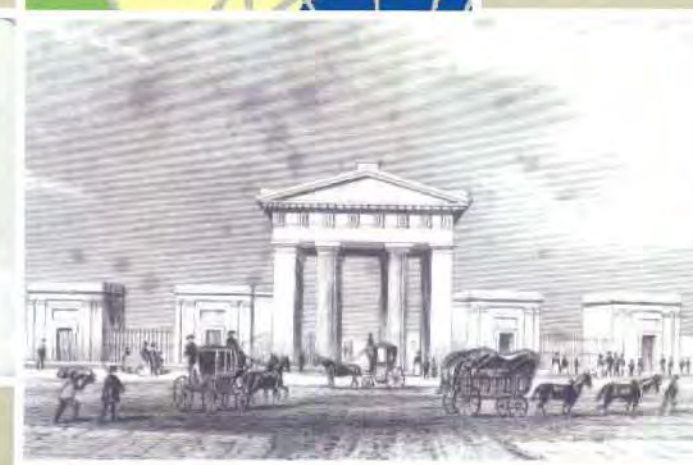
El proyecto de creación de un museo ferroviario en España quedó paralizado veinte años más hasta que en 1964, cuando se cumplían los centenarios de algunas otras líneas como la de Madrid-Zaragoza y Madrid-Irún, RENFE se plantea nuevamente la cuestión. Una prueba hasta ahora poco o nada conocida de este interés por retomar el tema es el proyecto (según las imágenes inferiores) presentado por la Dirección de la 5ª Zona de RENFE (Cataluña y Aragón) en diciembre de 1964, para convertir en museo parte de las instalaciones del taller del Clot.



El proyecto original forma parte de la documentación y archivo del Museo de Vilanova.



Es preciso considerar que ni en el ámbito nacional ni en el internacional había una conciencia popular orientada a la conservación de este tipo de patrimonio, excepto quizá en Gran Bretaña. Del mismo modo en que hoy se nos hace difícil contemplar la posibilidad de encontrarnos en los museos nuestros ordenadores o teléfonos de última generación, los ciudadanos de los primeros años de la década de 1960 no se imaginaban un museo dedicado a los trenes que aún estaban en funcionamiento.



La sensibilidad hacia el patrimonio industrial nace a partir de 1962, cuando en Inglaterra la opinión pública se movilizó contra el gobierno por el derribo de la antigua estación de Euston, abierta en 1837 para dar servicio al ferrocarril de Londres a Birmingham. El diseño original del fantástico arco dórico que daba entrada al recinto se debió a Philip Hardwick, arquitecto del Duque de Wellington. La estación inicial contaba únicamente con dos andenes, uno para entradas y otro para salidas, tras la demolición se ampliaron a veinte. La propia reina Isabel II asistió a su reapertura en 1968. Pero la creación de una nueva y moderna estación que daba servicio, en pleno centro de Londres, a un mayor número de usuarios y actuaba como intercambiador de transportes (estación en la que coinciden diferentes modos de transporte -tren, metro y/o autobús-), no evitó el gran movimiento contrario al derribo y pérdida de la antigua arquitectura que cobijaba las instalaciones. Este movimiento reivindicativo, a partir de entonces fue seguido en otros países respecto de sus propios ejemplos patrimoniales con desigual fortuna.

En España, por lo que se refiere a la preservación de este tipo de patrimonio, en una primera fase, se creó un "Museo de Salón" en Madrid, que fue abierto al público en 1967. El emplazamiento más idóneo que se pudo encontrar fue el emblemático y céntrico Palacio de Fernán Núñez en la calle Santa Isabel muy cercano a la actual ubicación del Museo de Arte Contemporáneo Reina Sofía en Atocha. El inmueble del siglo XIX, que había sido adquirido en su día por la *Compañía de los Ferrocarriles del Oeste*, pasó en 1941 a los fondos patrimoniales de RENFE.



Interiores del Palacio de Fernán Núñez, actual sede de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles.



Se utilizaron algunos locales de la planta baja del edificio, habilitando el acceso al público por un lateral, en la calle San Cosme y San Damián. La distribución de los fondos, únicamente referidos a los ferrocarriles de vía ancha o "ancho nacional", se hizo en cuatro salas tratándose en la mayoría de los casos de objetos de pequeño tamaño como maquetas, cuadros, documentos, etc. y sólo una excepción en lo que se refiere a objetos de gran tamaño o vehículos: la locomotora 01 de Andaluces -máquina más pequeña que se conserva de ancho nacional y pertenecía al *Ferrocarril Urbano de Jerez* de 1872. La máquina fue introducida en una de las salas de forma fragmentada y se reconstruyó *in situ* para ser mostrada a los visitantes.



Aspecto de la exposición de piezas ferroviarias en el pequeño Museo de Salón en San Cosme y San Damián. 1.967.

La locomotora 01 de Andaluces puede verse al fondo de la sala en esta imagen.

El Director de este primer museo ferroviario fue Francisco Wais, precursor en la investigación de la historia ferroviaria de España. Algunas de sus publicaciones son todavía hoy objeto de consulta. También quiero destacar su labor en cuanto al temprano intento de recuperación del patrimonio industrial ferroviario, pues son numerosas las cartas enviadas desde esa dirección del museo al Consejo de Administración de RENFE y otras dependencias, solicitando se tuviera en cuenta la comunicación al museo de todo aquel "material" que fuera considerado "fuera de uso" para que pasara a formar parte del fondo patrimonial.



D. Francisco Wais, primer director del Museo del Ferrocarril, con el Duque de Zaragoza en la entrada del Museo del Ferrocarril en su sede de San Cosme y San Damián. 1.967.

Hasta 1980 no se da ningún otro paso oficial hacia delante en la cuestión de los museos ferroviarios. El 29 de abril de ese año, el Ministerio de Cultura y RENFE firman un acuerdo por el que se reconoce a la estación de Madrid-Delicias (inactiva desde 1968) como "Monumento histórico-artístico". El Ministerio se encargaba de subvencionar las obras de restauración del edificio para situar en él el Museo del Ferrocarril y el de la Ciencia y la Tecnología. En 1982, La Dirección General de RENFE publica su *Circular 481* por la cual se crea el *Consejo del Patronato del Museo Nacional Ferroviario* con la asignación de "ofrecer a la colectividad la dimensión histórica de la realidad ferroviaria: evolución del ferrocarril y del hecho cultural ferroviario, incidencia social y económica de la relación del hombre y el transporte a través del tiempo, etc."



El primer gran museo ferroviario de España abre sus puertas en la estación madrileña de Delicias el 19 de diciembre de 1984. Desde unos años antes se había ido recopilando otra colección ferroviaria en Vilanova i la Geltrú, como se detallará más ampliamente en el siguiente apartado, pero tardará aún en ser visitable.

Fundación de los Ferrocarriles Españoles

En 1985 los presidentes de los Consejos de Administración de RENFE y FEVE (Ferrocarriles de Vía Estrecha) se reúnen para constituir una fundación cultural de carácter privado, con sede en Madrid. La *Fundación de los Ferrocarriles Españoles* se constituyó el 20 de febrero de 1985 como Fundación Cultural privada (por Orden Ministerial de 27/05/1985, reconocida como Fundación Cultural Privada de promoción con el carácter de benéfica).

Como entidad sin ánimo de lucro, fue dotada con un fondo social de 57,5 millones de pesetas, de las cuales la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE) aportó 50 millones de pesetas y los Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE) destinaron 7,5 millones. En la reunión del Patronato del 17 de enero de 1996 se aprobaron los nuevos Estatutos, que delimitan los fines y actividades de la Fundación, adaptados a la Ley 30/1994, de 24 de noviembre, de Fundaciones y de Incentivos Fiscales a la Participación Privada en Actividades de Interés General. La Fundación de los Ferrocarriles Españoles es ahora una fundación del Sector Público Estatal (artículo 44 de la Ley 50/2002, de 26 de diciembre, de Fundaciones). En mayo de 2005 ha habido un nuevo cambio de Estatutos para incluir la separación de Renfe y Adif.

Los fines de la Fundación son los siguientes:

- Fomentar el conocimiento y la utilización por la sociedad del transporte por ferrocarril.
- Potenciar la investigación sobre el transporte y sus modos.
- Velar por la conservación de los fondos materiales y documentales de valor histórico o artístico que guarden relación con los mismos.
- Difundir los aspectos culturales relacionados con el ferrocarril y dar coherencia a la política cultural de los ferrocarriles españoles.
- Difundir los beneficios socio-económicos, medioambientales y de integración urbana de este medio de transporte.

Los patronos actuales de la Fundación han aumentado y, en un futuro, podrá incorporarse cualquier otra empresa de ferrocarril que el Patronato considere conveniente. Todo y este incremento, las aportaciones tanto en recursos humanos, como económicos y materiales siguen siendo mayoritariamente de RENFE. Actualmente, las empresas que forman el patronato, que se reúne ordinariamente dos veces al año, son:

- [Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles \(RENFE\)](#)
- [Ferrocarriles de Vía Estrecha \(FEVE\)](#)
- [Gestor de Infraestructuras Ferroviarias \(GIF\)](#)
- [Eusko Trenbideak / Ferrocarriles Vascos, S. A. \(EuskoTren\)](#)
- [Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya \(FGC\)](#)
- [Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana \(FGV\)](#)
- [Serveis Ferroviaris de Mallorca \(SFM\)](#)
- [Metro Bilbao, S.A.](#)
- [Metro de Madrid, S.A.](#)
- [Transports Metropolitans de Barcelona \(TMB\)](#)
- [Asociación de Constructores Españoles de Material Ferroviario \(CEMAFE\)](#)
- [Asociación de Empresas Constructoras de Ámbito Nacional \(SEOPAN\)](#)

Es de reconocer el importante paso hacia la conservación de este patrimonio que ha significado todo este proceso, pero ¿deben ser únicamente las empresas de transporte las que se ocupen de aportar los recursos necesarios para la conservación de los bienes que representan el patrimonio histórico y cultural de todos?. Indudablemente, no. La función de una empresa pública de transporte es otra y así se lo exigen los usuarios que pretenden cada vez un servicio mejor. Para la conservación patrimonial se necesita una mayor aportación, sobre todo en el apartado económico. Parece lógico que ésta debe venir de una mayor y más activa implicación de las instituciones públicas, tanto estatales como autonómicas y locales, sin descartar las acciones de patrocinio privado que se pudieran conseguir.



**Cronología de la primera rehabilitación
del depósito de locomotoras de Vilanova i la Geltrú**

Cronología de la primera rehabilitación del depósito de locomotoras de Vilanova i la Geltrú

Intentar situar el inicio de la recuperación de estas instalaciones nos lleva a hablar del cierre de sus actividades. En 1967, coincidiendo, como ya he señalado con la apertura del primer pequeño museo ferroviario, se clausuran las dependencias del depósito. Muchas de las actividades que se llevaban a cabo, simplemente dejan de hacerse y otras continúan desarrollándose en los nuevos talleres de RENFE con modernas tecnologías. Son muchos los nostálgicos entre antiguos trabajadores, aficionados al ferrocarril y ciudadanos anónimos de Vilanova, que se esfuerzan durante años para que las instalaciones no acaben destruidas. La propia compañía utiliza parte de los espacios como almacén. Además, durante un tiempo, se ubica en uno de los edificios el Economato, que anteriormente era servido a los trabajadores en vagones de mercancías situados en los andenes de la estación cercana.

Hay una serie de fechas desde el inicio de los años 70 del siglo XX que son clave para la rehabilitación. En el año 1972, la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Barcelona se ocupa de organizar el *XIX Congreso de la Unión Europea de Modelistas Ferroviarios y Amigos del Ferrocarril* (MOROP). Se escogen, entonces, estas instalaciones (cerradas desde cinco años antes) para mostrar la más completa, extensa y representativa colección de material ferroviario de vía ancha, que hasta entonces hubiera sido posible agrupar. Para la ocasión se eligieron fundamentalmente máquinas de vapor que ya prácticamente no funcionaban en Cataluña y que estaban a punto de desaparecer de las líneas de RENFE. El resultado fue que se consiguió formar una colección de máquinas de vapor hoy considerada de las más amplias de Europa en la especialidad. Por el contrario, no se consideraron en aquel momento otro tipo de vehículos como máquinas eléctricas o diesel, coches de viajeros o vagones de mercancías que no parecían en peligro de extinción y todavía no habían pasado a formar parte de la memoria colectiva. El contexto temporal en que se celebra la muestra explica que, el lugar elegido para la exposición de las piezas fuera en terrenos de RENFE, junto a los talleres activos de reparación de material, en un lugar que disponía de una rotonda donde guardar los vehículos y de una placa giratoria que permitía el movimiento de las máquinas. Por otra parte, se encontraba muy cerca de Barcelona, sede del Congreso.

Es de lamentar que tras la celebración de la mencionada reunión, no hubiera una continuidad en el cuidado y conservación de las piezas agrupadas. Ni siquiera se consiguió mantener unida la selección inicial de máquinas y algunas de ellas fueron cedidas a instituciones públicas o asociaciones. Por lo que respecta a los edificios y el conjunto de instalaciones, fueron sufriendo un progresivo deterioro tanto externo como estructural. En el archivo administrativo del Museo existen numerosas cartas de esos años dirigidas al Consejo de Administración de RENFE que piden la rehabilitación del depósito. Los remitentes son colectivos ciudadanos y algunas de representantes del consistorio vilanoví. Aquí debo insistir en la reflexión anterior. Tomar decisiones de estas características en ese momento era difícil, pues en el panorama nacional ni siquiera se había promulgado la Ley de Patrimonio Histórico que, como sabemos, no se publica hasta 1985. Todos debemos volver a pensar sobre la cuestión de si es una empresa pública de transporte quien debe utilizar parte de sus presupuestos en otras actividades, aunque éstas sean culturales. Yo creo definitivamente que no.

En el año 1980 confluyen diferentes iniciativas en las que se va gestando la idea de crear un Museo permanente del Transporte o del Ferrocarril en Cataluña. El entorno sociocultural y las indudables transformaciones del país, en pleno inicio de la transición democrática, junto al hecho de la desaparición de la tracción ferroviaria a vapor, abrían paso a una mentalidad más dispuesta a conservar esta clase de patrimonio.

En este contexto, entre 1980 y 1981 tuvieron lugar una serie de muestras culturales de relevancia que, junto a la organización de los actos del Centenario del Ferrocarril en Vilanova i la Geltrú (1981), crearon el escenario adecuado para impulsar el proyecto. Estas muestras culturales son: la celebración, en 1980 en Madrid y unos meses más tarde en Barcelona en el antiguo mercado central del Born y la Estación de Francia, de la Exposición "Trenes y Estaciones"; la Muestra de la Compañía Wagons Lits realizada en Madrid sobre la Historia de los Viajes (noviembre-diciembre 1980) y la Exposición itinerante "Les Temps des Gares" (organizada por el Centro Georges Pompidu de París) que visitó Barcelona en febrero de 1981. En los años siguientes se firman diferentes Convenios que pretenden regular el marco de gestión de lo que sería el Museo de Vilanova y consolidar su existencia, a la vez que la vida del depósito pasa por diferentes altibajos.

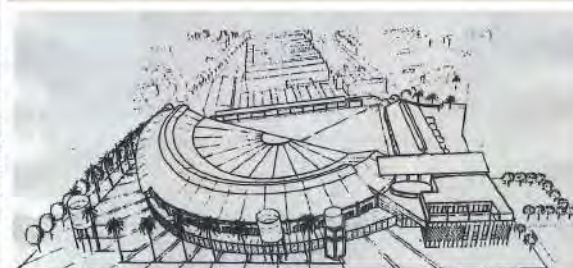
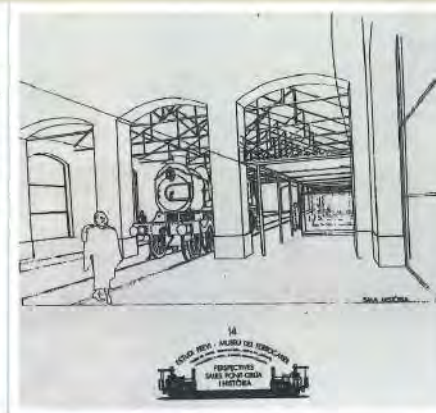
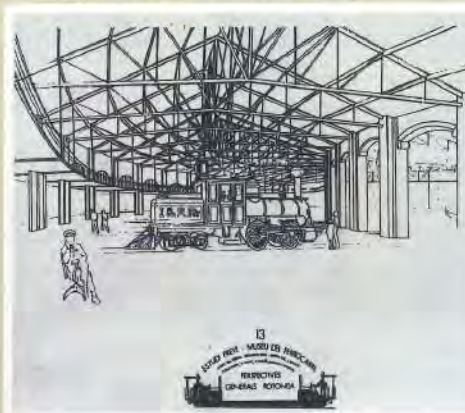
Coincidiendo con los actos de celebración del Centenario de la llegada del ferrocarril a Vilanova, el 13 de diciembre de 1981, se firma el primer Convenio entre RENFE y el Departamento de Cultura de la Generalitat de Cataluña para la constitución de un Museo del Ferrocarril en Vilanova i la Geltrú. En el documento se fijan los siguientes acuerdos: RENFE aportaría los terrenos, el edificio, los vehículos y las diferentes piezas que forman la colección; la Generalitat debería elaborar un proyecto de obra (bajo supervisión de RENFE) para habilitar terrenos y edificaciones, así como las inversiones necesarias para la puesta en funcionamiento del Museo.

El 18 de febrero de 1983 se firma un segundo Convenio entre RENFE y el departamento de Cultura de la Generalitat para fijar las bases de explotación del Museo. Se decide que el Museo sería una sección del Museo de la Técnica y de la Ciencia de Cataluña. Se crea una Junta Rectora por delegación de las dos instituciones con una copresidencia y una vicepresidencia del Ayuntamiento de Vilanova i la Geltrú. El Director sería nombrado por RENFE y el Director Técnico por el departamento de Cultura. La Generalitat aportaría el asesoramiento en materia museística, la colaboración del *Servei de Museus*, una subvención anual, otra persona técnica (en función del presupuesto) y algún material ferroviario. En cuanto a RENFE se haría cargo de la partida presupuestaria, bienes materiales e instalaciones. Se añade una aportación por parte del Ayuntamiento de la localidad, referida a servicios del Consistorio y una subvención anual (en función del presupuesto). Para dar cumplimiento a la cláusula tercera de este convenio, el 28 de abril de 1983 se firma un acta de constitución de la Junta Rectora, donde se concretan las aportaciones económicas de las tres instituciones, se determina el material a exponer y se decide que la Generalitat rehabilite la Rotonda y las Salas del Museo.

Como consecuencia de este último acuerdo, en los dos años siguientes se acomete una restauración parcial de los edificios. Previamente, por parte de la Generalitat se convoca un concurso de ideas para la restauración del espacio.

En diciembre de 1986, se tienen tres trabajos entre los que se escogerá el mejor proyecto a llevar a cabo. Los equipos de arquitectos finalistas son:

- Cristian Cirici con sus colaboradores Alfonso Guiu y Jordi R. Roda,
- A&D Arquitectura (Ricard Gili Vidal y Jordi Cuadrat Cuadrat)
- Estanislao Roca y colaboradores (Josep A. Val, J. Dávalos, P. Erlandsen, M. Morte, X. Nogués, X. Romani i R. Sastre).



Dibujos del proyecto de Estanislao Roca, al parecer el que se vio como más adecuado.



Resulta elegido el estudio previo del proyecto presentado por Estanislao Roca, pero no se llegaría a realizar. Sólo se llevaron a cabo obras de restauración en el edificio de la Rotonda (cochera semicircular), destinada a albergar máquinas de vapor, en la que hoy podemos observar una llamativa carencia respecto de la utilización, por parte de todos los responsables de sacar adelante la restauración de un inmueble histórico, de la necesaria documentación. Asimismo, se echa de menos un criterio de restauración orientado a la reconstrucción, más o menos fiel, del original teniendo en cuenta los usos y funciones del edificio y un estudio previo con base de arqueología industrial. Parece claro que en esos años no estaban todavía muy desarrolladas las actuales tendencias restauradoras o bien no hubo la suficiente voluntad por parte de todas las partes implicadas. Por otro lado, tampoco se pensó en una importante restauración de las máquinas que se iban a exponer, de manera que pudieran algún día volver a funcionar. En la actualidad, el Museo ofrece a los visitantes todos los primeros domingos de mes el encendido y puesta en marcha de una de las locomotoras de vapor.

El tejado del edificio se reconstruyó sin incluir las necesarias chimeneas que en el original se habían ideado para permitir la salida de humos por encima de cada uno de los fosos. Eran estas chimeneas, además, uno de los rasgos más característicos de la arquitectura industrial catalana de tipo modernista, hoy desgraciada y definitivamente perdidas.



Aspecto actual de la Rotonda sin las magníficas chimeneas modernistas que se observan en las fotos antiguas de arriba, tanto su parte interior como en la exterior.



RENFE, por su parte, iniciaría en 1987 el proceso de restauración de los vehículos. Todo el material se encontraba en muy malas condiciones debido a la falta de mantenimiento y limpieza, situación agravada también por la agresión climática de la zona y porque una parte de los vehículos se ubicaban en vías descubiertas. En la misma línea de recuperación patrimonial, se incorporan otras piezas y elementos diversos relacionados con la infraestructura de vía, estaciones etc., procedentes del cierre de instalaciones y, en menor medida, de la renovación de estaciones y vehículos.



Lamentablemente la mayor parte de los términos acordados en los diferentes convenios y acuerdos mencionados no se cumplen. Por tanto, el proyecto se desarrolla con irregularidad, caracterizándose por la ausencia de una posición estratégica conjunta. A partir de 1988 desde RENFE se denuncia el incumplimiento en la restauración de edificios (debemos recordar aquí que el conjunto del depósito de locomotoras de vapor lo forman varias edificaciones, no únicamente la Rotonda) por parte de la Generalitat, a la vez que ésta propone la firma de un nuevo convenio en el que RENFE ceda la propiedad, mueble e inmueble, por un plazo de 30 años.

Estos sucesivos cambios de ritmo, la falta de objetivos comunes entre los diferentes organismos y, por qué no decirlo, el diferente "color político" que siempre tuvieron las instituciones políticas implicadas, explican que el Museo, por una parte haya podido acumular un patrimonio industrial, sin duda, muy valioso en un recinto histórico de gran interés, pero a la vez muestre importantísimas deficiencias y evidentes vacíos.

El 1 de septiembre de 1990 el Ayuntamiento solicita a RENFE y a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, como gestora del patrimonio histórico de la citada empresa de transporte, la apertura oficial del Museo. La entidad municipal se compromete a contribuir logística y económicamente a la apertura concertada del Museo. Todo había surgido a raíz de unas Jornadas de Puertas Abiertas celebradas con motivo de la fiesta Mayor de Vilanova para presentar la colección recogida hasta entonces y el espacio donde había quedado situada. La sociedad civil y algunos representantes políticos reclaman que este importante patrimonio sea disfrutado por todos. Por fin, el Museo abre sus puertas al público con un horario restringido: de miércoles a viernes entre las 10.00 y las 13.00 horas.

A través del *Museo de la Técnica y de la Ciencia* se intentan retomar los contactos con la Generalitat de Cataluña. Se celebra alguna reunión tripartita (RENFE-Generalitat-Ayuntamiento de Vilanova) como la que se mantuvo en septiembre de 1991 en Tarrasa, sin que se llegue a materializar ningún acuerdo. En 1993, tras un período en que el Museo funcionó sin apenas presupuesto, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles constituye la primera organización real de Museo y designa una Dirección para el mismo. Hasta entonces su coordinación y funcionamiento fue llevado a cabo por diferentes profesionales a tiempo parcial, sin una estructura definida y estable.

Como anteriormente, los sucesivos incumplimientos de los compromisos adquiridos por cada una de las entidades e instituciones involucradas, imposibilitaron la natural marcha del proyecto. En ese mismo año se crea una imagen corporativa propia y se realizan diversas actividades de promoción. En esa misma línea de potenciación, se procede a la producción y edición de un espectacular audiovisual titulado "Sube al Tren de la Historia", que pretende crear un marco de referencia articulando un discurso sobre la historia del ferrocarril.



Vista de la sala donde se proyecta el audiovisual

El montaje audiovisual se inaugura en febrero de 1994, consiguiendo unos meses más tarde el premio europeo Laus'93 de Comunicación y Diseño. La labor de expansión y difusión del Museo ya es, aunque discontinua, imparable.

La década de los noventa del siglo pasado es prolífica en acuerdos y otros compromisos de cara a difundir y dinamizar los espacios, la colección y, en definitiva, todo el conjunto del museo en un proceso firme pero frustrantemente lento. El 13 de octubre de 1994 se firma un convenio entre la Fundación de los Ferrocarriles Españoles y el Ayuntamiento de Vilanova i la Geltrú que permite continuar la labor de reforzar y consolidar el Museo como un equipamiento cultural de interés para la ciudad, en el que se toman los siguientes acuerdos:

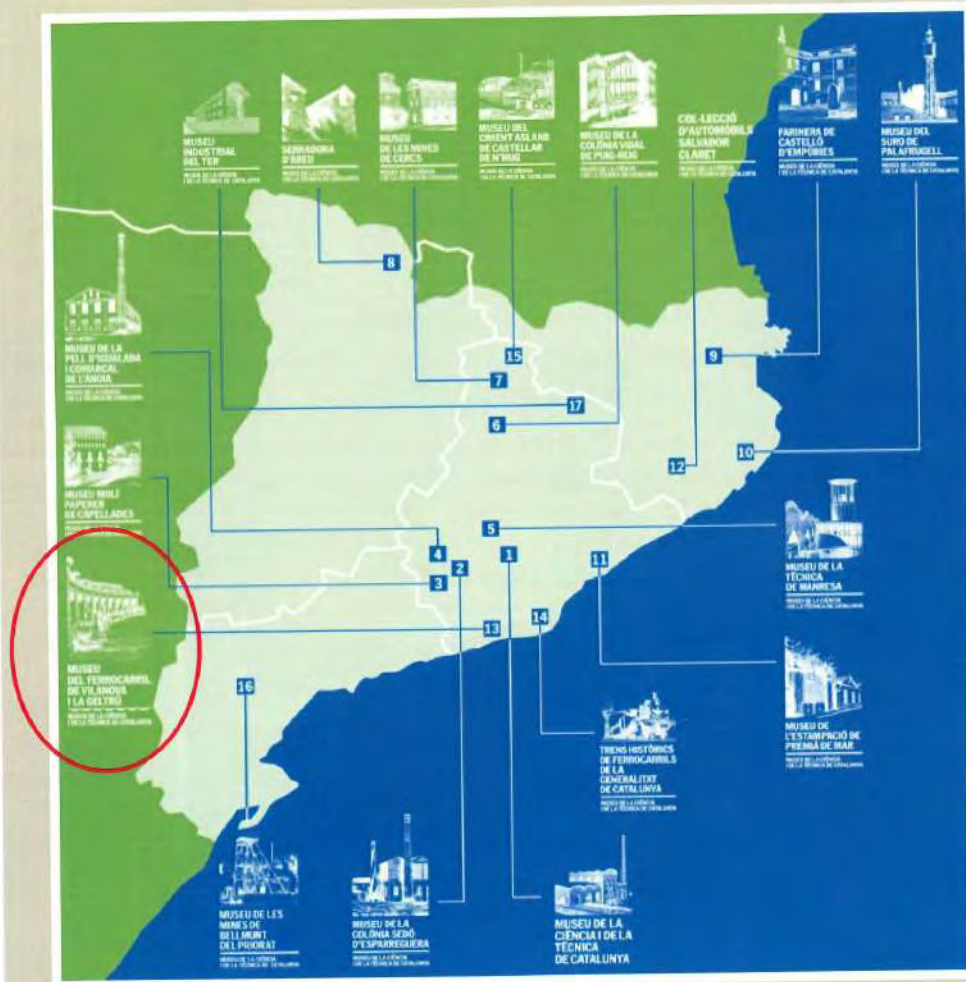
- Las dos instituciones se comprometen a promocionar el Museo y la ciudad conjuntamente y a insertar su imagen en todos los materiales que se editen.
- La Fundación garantiza la plantilla de personal necesaria para su funcionamiento y la señalización interior adecuada.
- El Ayuntamiento incluye al Museo en su oferta turística e instala señalización urbana sobre la ubicación del museo.
- El Ayuntamiento materializará una aportación económica anual.
- Se crea una Comisión Mixta entre ambas instituciones y una Comisión Técnica de coordinación.

De forma contradictoria con todo lo anterior, en 1995 se firma entre RENFE y la Generalitat de Cataluña un convenio para la redacción de un proyecto que pretende crear el Museo del Transporte de Cataluña. En un principio se piensa que la estación de Francia podría ser la ubicación ideal para albergarlo y se hacen algunos estudios previos, que no llegarán a ver la luz públicamente. Ese mismo año se iniciaron los trámites para inscribir al Museo del Ferrocarril de Vilanova en el Registro de Museos de la Generalitat de Cataluña.

Dos años más tarde, en noviembre de 1997, se firma un convenio de colaboración entre la Fundación de los Ferrocarriles Españoles y el Museo de la Ciencia y de la Técnica de Cataluña, ya constituido por decreto como organismo autónomo dentro de la Consejería de Cultura de la Generalitat, por el cual el Museo de Vilanova pasa a formar parte del Sistema de Museos de la Ciencia y la Técnica, en régimen de museo colaborador.



Desde ese organismo siempre se ha tenido claro el interés cultural y patrimonial que representan las instalaciones de Vilanova para el conjunto de patrimonio cultural catalán y más concretamente para el patrimonio industrial. Es importante señalar la magnífica sintonía de colaboración entre el Sistema y el Museo, y muy de agradecer su inestimable apoyo en los temas de difusión y cuestiones estratégicas. Sólo se echa en falta una mayor implicación en el apartado de recursos económicos, cosa que depende en mayor medida de la Dirección de Patrimonio que del propio sistema.



Un proyecto en marcha

Un proyecto en marcha

Por muchas razones, 1998 se convierte en una fecha clave en las fases del desarrollo del museo. En junio de ese año se produce un cambio en la dirección del Museo y se inicia un proceso de reorganización y redefinición estratégica. En octubre, el Audiovisual es renovado y actualizado para introducir algunas novedades tecnológicas incorporadas a la red ferroviaria española y otras más concretas de Cataluña. Se acometen una serie de cambios y mejoras en el funcionamiento interno y externo del Museo, coincidiendo con la celebración de los 150 años de Ferrocarril y se recibe un nuevo impulso por el hecho de actuar como anfitrión de los actos del *sesquicentenario*. La Dirección del Museo actúa como coordinadora de la macro exposición denominada *Expreso al Futuro* que con ese motivo se realiza –con gran éxito de asistencia de público– desde el 28 de octubre de 1998 al 31 de enero de 1999 en la estación de Francia de Barcelona. Al mismo tiempo, el museo es responsable de agilizar y combinar las relaciones para todos los actos que se llevan a cabo en Cataluña dentro del mismo marco.



En julio de 1999 se introduce una profunda renovación en el diseño y contenidos del Museo, básicamente centrada en el refuerzo del apartado audiovisual y en una mejor y más fluida comunicación del centro con el público de todas las edades. La incorporación de varios elementos de la Exposición *Expreso al Futuro*, permitió llevar a cabo un cambio de imagen y una notable mejora en las instalaciones. Desde entonces, se han presentado varios planes museológicos que pasan por la recuperación de los espacios aún sin restaurar dentro de todo el conjunto, para poder ofrecer a la colectividad un verdadero centro de patrimonio cultural. Las mayores dificultades a la hora de tirar adelante los proyectos han sido de tipo político y jurídico. Las partes implicadas (RENFE, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Ayuntamiento de Villanova y Generalitat de Cataluña) no acaban de encontrar la fórmula idónea para la gestión, que acoja a todas ellas por igual, ya sea una nueva fundación, un consorcio o similar. Mientras tanto la evolución del museo se ha caracterizado por una enorme falta de recursos, en la que incluso se ha reducido a casi la mitad, sin previo aviso, la subvención anual que por convenio venía aportando el consistorio municipal. De esta manera avanzar y ofrecer unos servicios culturales dignos es muy difícil. No obstante, la dirección del museo, casi siempre gracias a la colaboración y el patrocinio de RENFE y otras empresas ferroviarias, a parte de lo que ya ingresan a través del patronato de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, ha conseguido mantener una línea sostenida de ascendencia.

En cuanto al capítulo de recuperación patrimonial, en el año 2000 se rehabilitó como sala de exposiciones temporales una nave de 210 m² que en su día había sido dedicada a almacén de suministros del taller de reparaciones de locomotoras.

Mapa de situació



Situación y vistas externas e internas de la nave restaurada



Desde el año 2000 hasta hoy se han ido incorporando a la colección algunos vehículos que han sido dados de baja de la circulación activa. Igualmente, se han ido restaurando de forma externa algunos de los vehículos expuestos y se ha llevado a cabo la rehabilitación interna de uno de los depósitos de agua, que abastecían a las máquinas de vapor. Esta última actuación, gracias a la concesión de una de las subvenciones que anualmente ofrece el Departamento de Cultura de la Generalitat.



Por lo que respecta a la comunicación



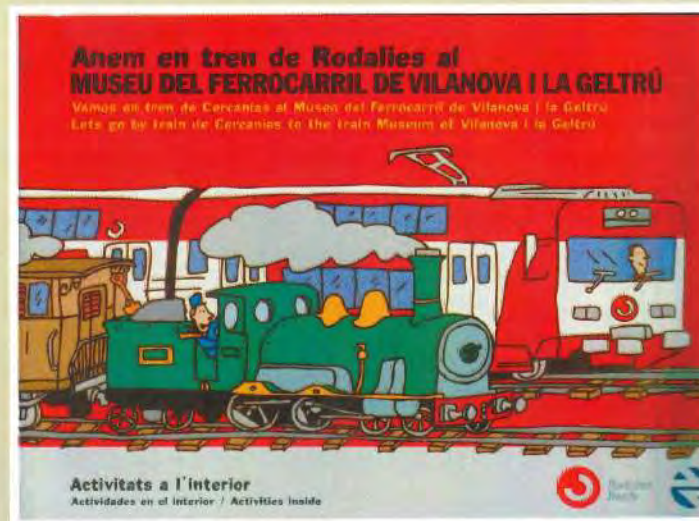
Póster, folleto y otras imágenes de comunicación

y la atención al público, en el año 2000 se abrió la única biblioteca monográfica de ferrocarril en Cataluña de carácter público, que pone a disposición de todas aquellas personas –aficionados, estudiantes e investigadores- un importante fondo bibliográfico y documental.



Los muebles de la biblioteca pertenecían a la antigua compañía MZA

En el mismo año se estrena una nueva señalización de las piezas que ofrece además de la información técnica y cronológica de los objetos, su contexto social e histórico en tres idiomas y un apartado específico para los niños. Los más pequeños fueron también el público elegido para la publicación en el 2001 de una guía del museo explicada en un lenguaje a su alcance.



Recientemente se han publicado la versión en catalán y en castellano del catálogo-guía del Museo, del que está previsto publicar la versión inglesa en el 2006.

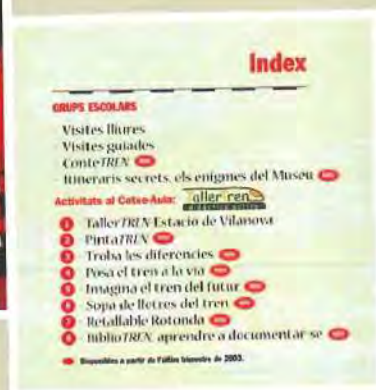


La catalogación e informatización del inventario de biblioteca y colecciones no ha sido posible hasta el 2003, también mediante la concesión de becas y subvenciones.

El apartado educativo se complementó el año 2001 con la edición del *Cuaderno de Didáctica y Difusión* nº 13, para alumnos de secundaria de la colección del Sistema de Museos de la Ciencia y la Técnica, basado en las instalaciones del Museo y subvencionado desde el organismo del Sistema.



El curso 2002-2003 se revisó y amplió la oferta didáctica, editando un nuevo catálogo que fue enviado a todos los centros educativos de Cataluña. Está prevista la confección de una nueva propuesta de cara al 2005-2006, además de la publicación paulatina de una colección de Cuentos



Pero quizá los pasos más importantes se hayan dado en el campo de las estrategias de gestión. La Fundación de los Ferrocarriles Españoles, de quien depende en la actualidad todo el inventario patrimonial de bienes muebles e inmuebles de ferrocarril de vía ancha pertenecientes a RENFE y la gestión de los Museos del Ferrocarril de Madrid-Delicias y Vilanova, ha elaborado en el 2003 un primer documento de trabajo referente a la Política de Colecciones Patrimoniales ferroviarias. El inventario general de estas colecciones siempre se ha administrado desde el Museo de Madrid, incluyendo la colección de Vilanova, aunque ésta figura como un capítulo a parte, existiendo un registro diferente que consta en el Servicio de Museos de la Generalitat.

Aunque la política a seguir en el caso de las colecciones patrimoniales ferroviarias pueda parecer una cuestión superada, nada más lejos de la realidad. ¿Qué bienes, tanto muebles como inmuebles, deben ser objeto de recuperación? ¿Se deben incluir edificios, puentes, acueductos, etc.? Y en ese caso, ¿qué actuaciones se deben llevar a cabo para su recuperación? ¿Dónde se deben ubicar esos bienes? y, lo más importante ¿a quién corresponde la responsabilidad económica de todas estas actuaciones?

La excelente relación actual de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, a través del Museo de Vilanova, con el Sistema de Museos de la Ciencia y la Técnica de Cataluña ha propiciado la ejecución de un informe, en octubre de 2003, elaborado por James Douet del Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial (TICCIH): *La conservación y gestión del patrimonio ferroviario en Europa*. Con este documento se pretende aclarar el panorama internacional al respecto. En él se analiza la estructura organizativa de las empresas de ferrocarril, las responsabilidades de las compañías ferroviarias con respecto a su legado histórico-patrimonial, la administración de los museos y archivos ferroviarios nacionales y el papel del Estado en la conservación del patrimonio ferroviario en Francia, Alemania, Italia y Gran Bretaña. No sería oportuno incluir aquí toda la información de este informe, pero sí las conclusiones, por su valor informativo:

"Una vez analizados las diferentes maneras de conservación y gestión del patrimonio históricoferroviario de distintos países europeos, es posible establecer una serie de requisitos y de estrategias comunes para garantizar la seguridad de este tipo de patrimonio"

Para una conservación adecuada del patrimonio de la industria ferroviaria de cualquier país, es necesario que se cumplan cuatro condiciones. En primer lugar, es esencial la existencia de un inventario o catálogo nacional completo de los edificios, infraestructura, y objetos de carácter histórico que constituyen el legado histórico del ferrocarril. Este inventario ha de ser actualizado con la frecuencia que impongan los cambios que se vayan produciendo, y ha de tener la capacidad de seguir el movimiento de los bienes muebles.

Este inventario debe ser elaborado por un equipo de profesionales interdisciplinario de la industria, de los museos y archivos y de las universidades. En este sentido, el comité británico Railway Heritage Committee ofrece el mejor modelo de cooperación entre las empresas ferroviarias, el estado y los interesados en la preservación del patrimonio histórico. Los criterios que utilicen para la selección de los objetos y documentos deben incluir los aspectos sociales además de los técnicos e históricos.

En segundo lugar, debe existir un marco legal que asegure que los elementos que hayan sido identificados como especialmente significativos reciban la adecuada protección, de forma que no se pierda su valor cultural por falta de mantenimiento, por alteraciones inapropiadas o por su demolición. Las grandes infraestructuras que dejen de tener un uso operativo, tales como viaductos o túneles, pueden originar dificultades especiales, al igual que el almacenamiento de grandes elementos móviles tales como el material rodante.

El acuerdo del Estado, la industria ferroviaria, las entidades locales y otras organizaciones deben establecer entidades con los recursos económicos y materiales necesarios. En este sentido, también la fundación británica el Railway Heritage Trust es un buen ejemplo de la colaboración entre organizaciones públicas y privadas para la preservación del patrimonio.

En tercer lugar, se necesitan algunos mecanismos para identificar y marcar el patrimonio u objetos móviles o no fijos y los documentos usados por el ferrocarril operativo, con el fin de que cuando dejen de tener utilidad operativa puedan ser transferidos a un museo o archivo apropiados. Este mecanismo debe reconocer que la propiedad ferroviaria histórica puede seguir perteneciendo a compañías cuyos propietarios o cuya dirección se encuentren en diferentes países o no tengan especial interés en los ferrocarriles.

Por último y fundamental, deben existir instituciones, en forma de museos y archivos debidamente constituidos que puedan aceptar, conservar y exhibir objetos y documentos cuidadosamente identificados y custodiados. Es importante que tengan los medios económicos necesarios para asegurar la conservación, así como la libertad de establecer sus propias políticas de colección y sus propios programas de exhibición con independencia de los intereses de la industria ferroviaria. Para conseguir estos objetivos es esencial la participación del Estado o de las autoridades públicas. Su papel es imprescindible para garantizar la seguridad, continuidad y autonomía en la gestión del patrimonio industrial y, en este caso, el vinculado al ferrocarril. Como en Gran Bretaña, el Estado tiene que asumir una responsabilidad para la protección del patrimonio nacional ferroviario, y su presentación y interpretación.

Como conclusión final del estudio se constata que hay muchos modelos diferentes para la administración del patrimonio del ferrocarril y, más concretamente, de los museos ferroviarios, tanto privados (el DG Museum en Alemania) como estatales (el National Railway Museum en Gran Bretaña), y combinaciones de participación de las empresas con organizaciones públicas (Mulhouse en Francia, Spezia en Italia).

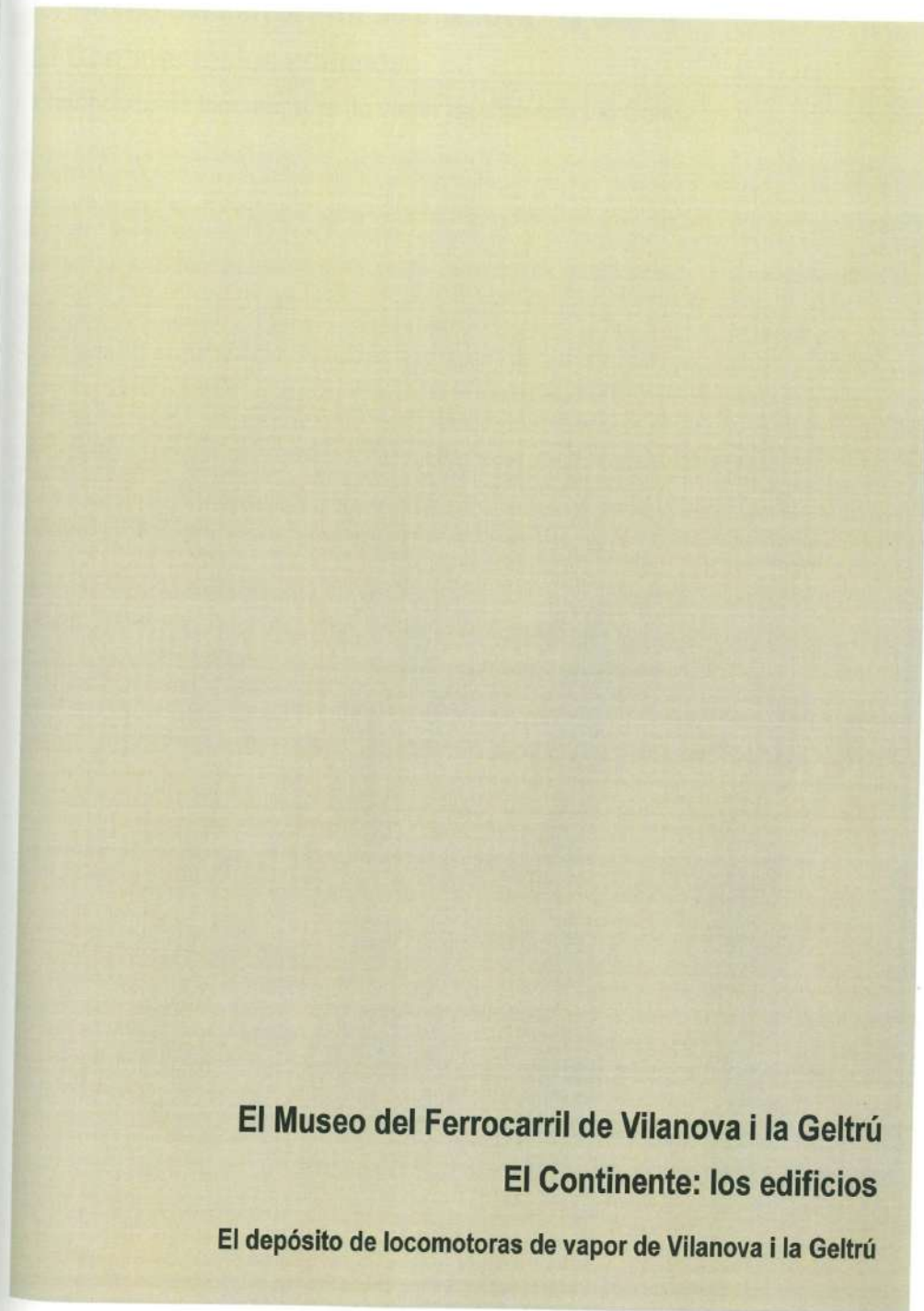
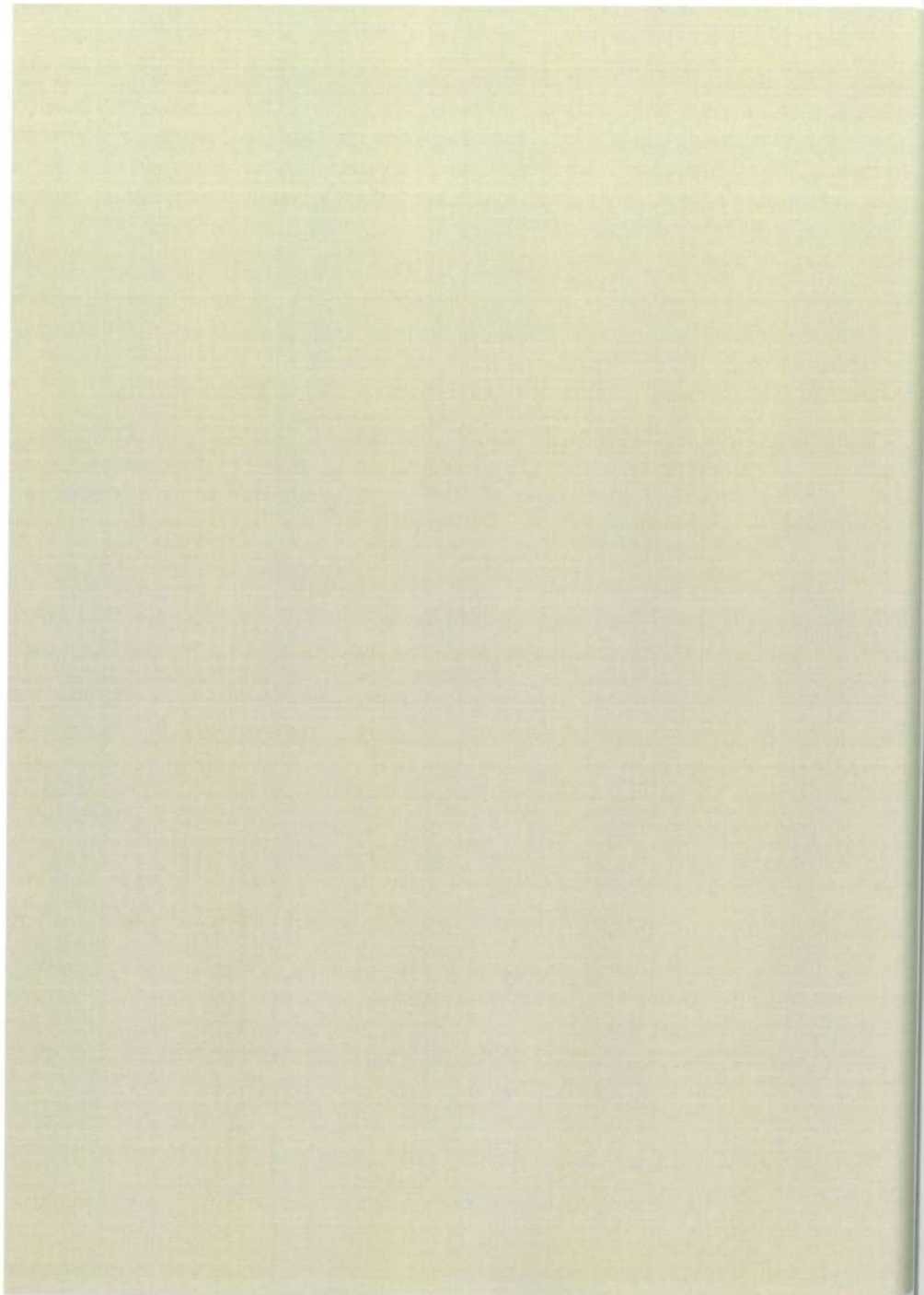
No obstante, la tendencia actual en Europa se orienta hacia una separación de la administración y la gestión de los museos del control directo de las empresas de ferrocarril y de las entidades estatales, a través de la creación de fundaciones autónomas, pero con la participación activa en sus patronatos de las instituciones públicas."

De estas conclusiones se deduce la clara necesidad de una mayor implicación de las instituciones españolas si se quiere conservar para la colectividad nuestro importante patrimonio ferroviario.

Desde mayo de 2005, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles tiene nuevos estatutos que recogen, entre sus fines, el de "Velar por la identificación, conservación, restauración y puesta a disposición de la sociedad de los fondos materiales y documentales que componen el Patrimonio Histórico y Cultural Ferroviario" (Art. 6). Además, se concreta que, para el cumplimiento de sus fines, la Fundación realizará, entre otras actividades, la de: "Desarrollar y mantener un Plan de identificación protección y divulgación del Patrimonio Histórico y Cultural Ferroviario" (Art. 7).

La Ley del Sector Ferroviario (en vigor desde el 1/1/2005) configura una nueva organización que abre la puerta a nuevos operadores. Este marco regulatorio supone a la vez un riesgo. La reciente liberalización de la infraestructura ferroviaria y la consiguiente división de la empresa nacional de ferrocarril en dos: RENFE (como operadora de transporte) y ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias), no debe poner en peligro un importante fondo patrimonial.

El antes mencionado Plan tratará de conseguir una definición y clasificación del Patrimonio Histórico y Cultural ferroviario, proponiendo procesos para su identificación, protección y puesta en valor y, también, incluirá un capítulo destinado a proponer las medidas normativas necesarias para su protección.



El Museo del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú

El Continente: los edificios

El depósito de locomotoras de vapor de Vilanova i la Geltrú

El Museo del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú

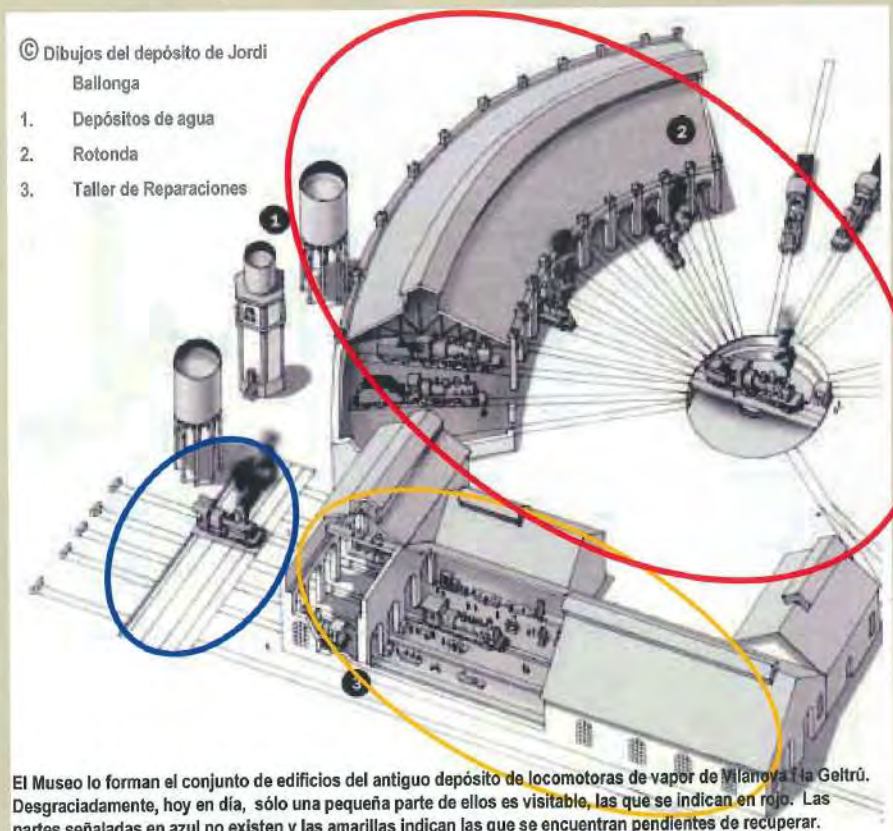
El Continente: los edificios

El depósito de locomotoras de vapor de Vilanova i la Geltrú

Las edificaciones donde actualmente se encuentra el Museo fueron un espacio productivo de primera línea. Respondían a las necesidades de mantenimiento y funcionamiento del sistema de tracción ferroviaria de vapor. El acondicionamiento y la reparación de máquinas, coches de viajeros y vagones de mercaderías exigían numerosas operaciones y una gran cantidad de personal. Durante la primera mitad del siglo XX las instalaciones del depósito de locomotoras constaban de dos secciones principales. Una sección era la del *taller de reparaciones*, donde unos doscientos cincuenta trabajadores realizaban las intervenciones generales importantes, las diarias y el aprovisionamiento de agua y de carbón a las locomotoras. El depósito propiamente dicho contaba con una dotación entre cuarenta y cincuenta locomotoras. La otra sección era conocida como el "*recorrido*", donde entre trescientos y cuatrocientos trabajadores se encargaban de las tareas de reparación y mantenimiento de toda clase de vehículos ferroviarios, al margen de las locomotoras del depósito. En esta área las dos secciones principales eran la carpintería y la mecánica. También era importante el taller de tapicería.

© Dibujos del depósito de Jordi Ballonga

1. Depósitos de agua
2. Rotonda
3. Taller de Reparaciones



El Museo lo forman el conjunto de edificios del antiguo depósito de locomotoras de vapor de Vilanova i la Geltrú. Desgraciadamente, hoy en día, sólo una pequeña parte de ellos es visitable, las que se indican en rojo. Las partes señaladas en azul no existen y las amarillas indican las que se encuentran pendientes de recuperar.

A continuació se poden veure algunes imatges dels tallers en les dècades de 1950 i 1960.



En esta página, imágenes del depósito en la década de 1980 y durante la única rehabilitación, puramente estética, llevada a cabo a finales de esos mismos años.

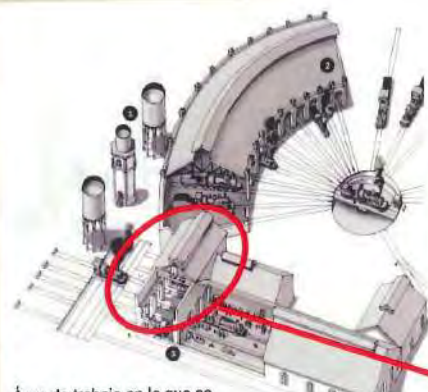


Taller de reparaciones de locomotoras

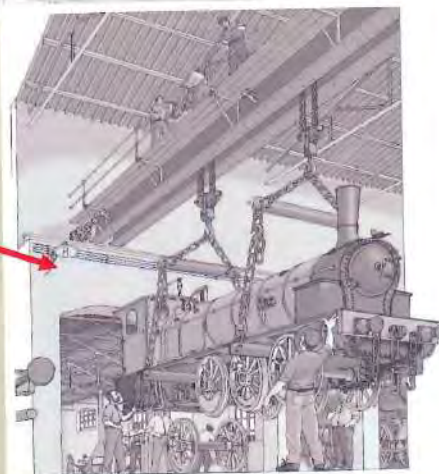
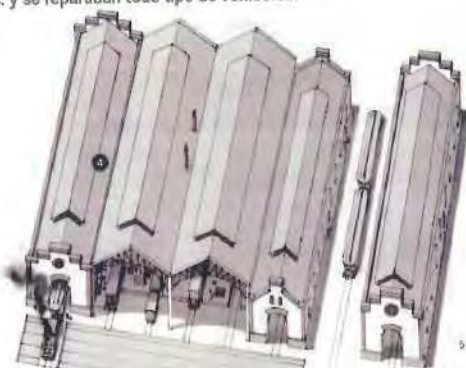
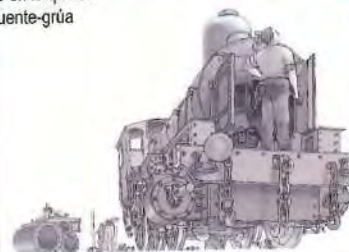
Este espacio de aproximadamente 2500 m², actualmente en desuso, se integra de manera inseparable en las instalaciones del depósito. El eje del taller era la gran nave central donde se realizaban la mayor parte de los trabajos relacionados con el mantenimiento, las reparaciones ordinarias y otras de gran envergadura de las máquinas. Este edificio se encuentra pendiente de rehabilitación. Adosadas a esta gran nave se encuentran otras dos más pequeñas: la que se dedicó a la forja y la del almacén de suministros. Esta última, de 210 m², fue rehabilitada el año 2000 respetando los principios arquitectónicos y funcionales con los que se edificó, pero a la vez de acuerdo con los actuales criterios museográficos. El nuevo ámbito expositivo se denomina *Espacio Siglo XXI*. De forma transversal a la gran nave del taller de reparaciones, se encuentra otra área de trabajo en la que se ubica una importante pieza de arqueología industrial. Se trata de un puente-grúa, totalmente mecánico, con el que varios operarios cambiaban las locomotoras de un foso a otro, elevándolas mediante cadenas y engranajes.

© Dibujos del depósito de Jordi Ballonga

4. Taller del "recorrido", donde se encontraban las secciones de carpintería, pintura, etc. y se reparaban todo tipo de vehículos.

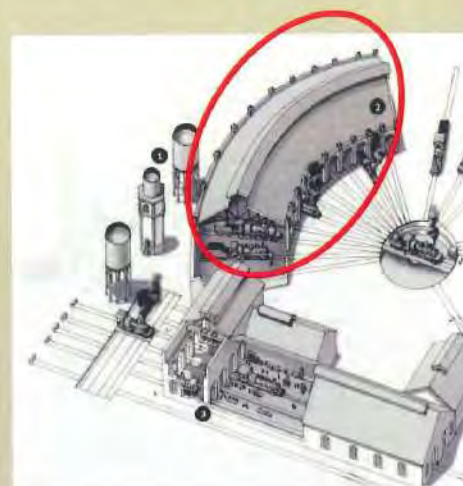


Área de trabajo en la que se encuentra el puente-grúa



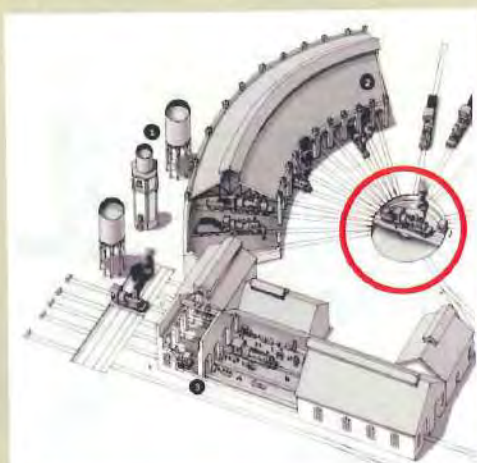
La Rotonda

No era una simple cochera, en su interior también se llevaba a cabo el mantenimiento y la puesta en marcha de las locomotoras de vapor. En este espacio se desarrollaban numerosas operaciones, por lo que se encontraban anexas diversas instalaciones- aguadas, fosos, placa giratoria, etc. y trabajaban muchas personas: maquinistas, mecánicos, repostadores, peones.... Una de las partes más importantes es el área semicircular cubierta con un haz de doce vías dotadas de foso. Allí se realizaban buena parte de las tareas descritas. La Rotonda se edificó con criterios ajustados a sus funciones y a la vez sin perder el equilibrio entre la funcionalidad necesaria y la armonía de formas.



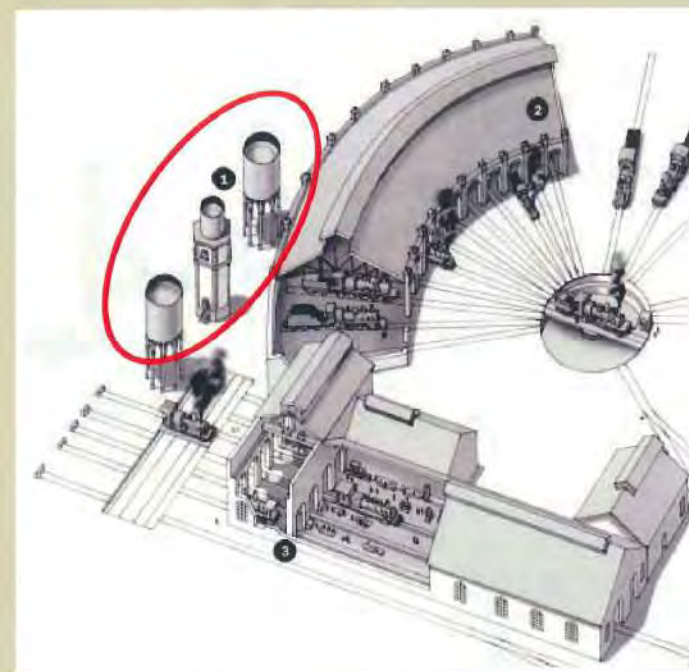
Placa giratoria

La placa giratoria es uno de los elementos más característicos de un depósito de tracción de vapor. Sirve para cambiar la orientación de las locomotoras y también para colocarlas en la vía más adecuada. En Vilanova todas las vías de la Rotonda confluyen en la placa y esta, al mismo tiempo, conecta el depósito con las vías de la estación. La placa se acciona desde una garita situada en un extremo de la vía de la placa. Sus 23 metros de diámetro fueron suficientes para las locomotoras del siglo XIX y continuó siendo útil hasta final de los años 30 del siglo XX, cuando empezaron a fabricarse locomotoras de mayores dimensiones, lo cual causó graves problemas para la explotación a la mayoría de los depósitos ferroviarios. Actualmente aun funciona.



Depósitos de agua

Los tres depósitos de agua de Vilanova se hicieron de acuerdo con el resto de instalaciones, conjugando utilidad y armonía estética. El primero y el tercero son metálicos, sobre pilares de forja. El segundo es de hormigón con cubeta metálica. Su función era de reserva por si la red local fuera insuficiente. El segundo, también disponía de un sistema de tratamiento de los minerales del agua para reducir los efectos negativos a las calderas de las locomotoras. Actualmente, su interior se ha rehabilitado y en el futuro está previsto ganarlo como un espacio expositivo más del Museo. Los depósitos de agua o aguadas se construían metálicos o de otros materiales, como cemento, mahón u hormigón. Son elementos aun visibles en muchas estaciones, eran imprescindibles para la explotación ferroviaria del pasado. Se situaban en depósitos y estaciones estratégicas para suministrar agua a las locomotoras de vapor. Utilizaban el agua de su municipio, aunque en ocasiones tenía que traerse de otros lugares. Una vez en la aguada, la presión necesaria para elevarla la proporcionaba su propio caudal o bien mediante bombas adicionales.



El Contenido: la colección

Por su mayor interés, sólo me referiré aquí a la colección de vehículos y grandes piezas, no a la colección completa que incluye otros elementos de dimensiones más reducidas como faroles, gorras, campanas, etc., ni al apartado documental, también muy rico e importante, en el que podemos encontrar desde los planos originales de algunas estaciones (hoy fuera de uso como la estación del Norte de Barcelona de Demetrio Ribes), acciones y obligaciones de las antiguas compañías de ferrocarril, guías de ferrocarril, billetes u otros objetos relacionados con el mundo del ferrocarril.

La colección de vehículos del Museo pretende mostrar la evolución del ferrocarril en el mundo contemporáneo. En esta importante colección se reúnen un total de cincuenta y tres vehículos que forman un valioso conjunto de locomotoras eléctricas, diesel, automotores y coches de viajeros. La parte más destacable es la serie de máquinas de vapor, una de las más importantes de Europa, formada por 25 máquinas.



La colección del Museo no son únicamente los vehículos y grandes piezas, sino otros muchos elementos del mundo del ferrocarril como maquetas de diferentes escalas, billetes, gorras, etc. e incluso, como podemos ver aquí, la recreación de una estación de finales del siglo XIX o este paso a nivel originario de los inicios del siglo XX.



Locomotoras de vapor

Las 25 locomotoras de vapor del Museo fueron construidas en diversos países y adquiridas por diversas compañías ferroviarias españolas. Son piezas únicas, entre las que destacan las dos locomotoras originales más antiguas que se conservan en nuestro país (*Martorell*-1854- y *Mamut* -1857-); la máquina en su día más potente y pesada de Europa (la *Santa Fe*); la más rápida del siglo XIX (*MCP9/Renfe* 220-2005); la primera de vía ancha construida en España, (la *Caldas*); la única aerodinámica en España, (la *Linda Tapada*); la locomotora más pequeña de ancho nacional, (*Andaluces* 020-04), y la última locomotora de vapor en funcionamiento en España, apagada por el príncipe Juan Carlos el año 1975 (*Mikado* 141F-2348).

La numeración de cada locomotora da información sobre el tipo de máquina que es y su lugar dentro de la serie en la que se incluye. Esta información tiene que ver con la disposición de las ruedas, de donde obtenemos su clasificación. El primer número se refiere a los ejes libres portadores delanteros, el segundo a los ejes motores o acoplados y el tercero a los ejes libres traseros. RENFE clasificó sus locomotoras de vapor con siete números, divididos en dos grupos. Los tres primeros reflejaban el número de ejes. Si la locomotora tenía tender (depósito para almacenar el agua y el carbón), la cuarta cifra era el número de cilindros y las tres restantes, el número de la locomotora dentro de su serie. Cuando aparece la letra "F" quiere decir que la locomotora está fuelizada, es decir, que ha sustituido el carbón por fuel. Muchos de estos rodajes fueron conocidos por nombres propios: Mataró, Santa Fe, Mastodonte...



Ejes delanteros Ejes tracción Ejes traseros Fuelizada Nº Cilindros Nº de orden en la serie

Los ejes del vapor.

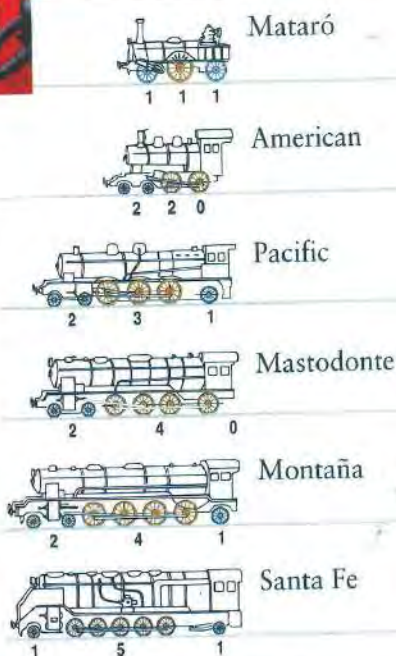
La disposición de las ruedas define el tipo de locomotora y su clasificación. La numeración de las placas de cada locomotora da la información sobre qué tipo de locomotora es y su número dentro de la serie. El primer número se refiere a los ejes libres portadores delanteros, el segundo a los ejes motores o acoplados y el tercero a los ejes libres traseros.

Renfe clasificó sus locomotoras de vapor con siete números, divididos en dos grupos. Los tres primeros números reflejaban el número de ejes. Si la locomotora tenía el tender separado, la cuarta cifra reflejaba el número de cilindros y las tres restantes el número de orden de la locomotora dentro de su serie.

Si la locomotora tenía el tender incorporado, el primer dígito del segundo grupo de cifras es siempre cero, el segundo se refiere al número de cilindros y los dos últimos al número de su serie.

Si en la placa aparece la letra "F", significa que la locomotora está fuelizada, es decir, que ha sustituido al carbón por el fuel, como combustible.

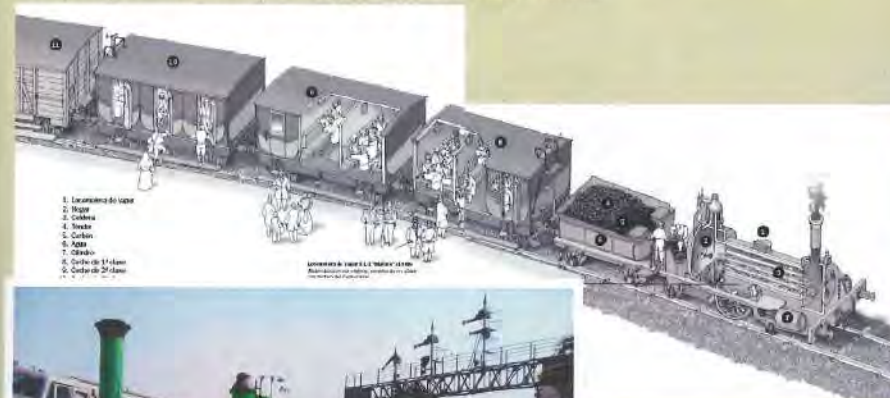
Pero independientemente de su numeración, muchas locomotoras eran bautizadas con nombres propios, por las que eran conocidas: Mataró, Española, Baracaldo, Euskalduna, Arganda, Escalón, etc.



1848 1881 1909 1912 1925 1942

Tren del Centenario: locomotora 1-1-1 Mataró y tres coches de viajeros, 1848-1948

El centenario del ferrocarril en España se celebró el 1948 con un viaje conmemorativo entre Barcelona y Mataró. Los vehículos conservados son una reproducción del primer tren que cubrió el recorrido en el año 1848. Reflejan la tecnología y la estética de una época en que el tren pasaría a ser un elemento insustituible de progreso. En 1947 se encarga su réplica a la Maquinista Terrestre y Marítima, para la celebración del primer centenario del ferrocarril en nuestro país. Es del tipo 1-1-1 *Patentée*, modelo que desde el año 1830, substituyó en Europa las primitivas máquinas de dos ejes, de inferior potencia y velocidad. En la misma línea se construyeron tres coches de tercera, segunda y primera clase, muy parecidos a las antiguas diligencias. Estos vehículos eran similares en toda Europa: de chasis metálico y estructura de madera, departamentos separados, estribo lateral y un pescante en la parte superior para el freno manual.



Locomotora 120/2112, Martorell (MZA 168), de 1854

Locomotora de vapor 120/2112: Martorell (MZA 168), de 1854

La Martorell es la locomotora original más antigua conservada en España y ofrece un primer ejemplo de la capacidad de adaptación del ferrocarril. Es un modelo evolucionado de otros más antiguos y limitados, diseñado para el remolque de trenes de viajeros. De fabricación británica, fue encargado por el pequeño ferrocarril de Barcelona a Martorell sucesivamente absorbido por compañías más grandes: Tarragona-Barcelona-Francia (TBF), en 1875, y Madrid-Zaragoza-Alicante (MZA), en 1891. En esta última fue reformada para adaptarla al servicio de maniobras, en 1913. Se instalaron depósitos de agua en ambos lados de la caldera, y pasó a ser una locomotora tipo tanque. Participó en la Exposición Internacional del año 1929 en Barcelona en el stand de MZA.

Locomotora de vapor 030-2013: *Mamut* (MZA 246), de 1857

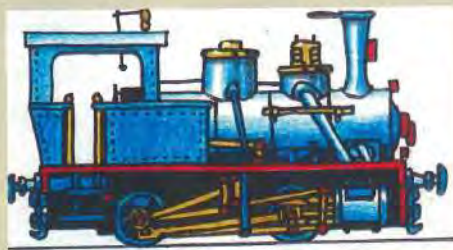
La Mamut es, después de la Martorell, la locomotora más antigua del país. Las máquinas de este tipo se adquirieron para remolcar tanto trenes de viajeros como de mercancías. Fueron las primeras locomotoras de vapor mixtas encargadas por la antigua compañía del ferrocarril MZA. Del total de 70 locomotoras de esta serie, treinta fueron fabricadas en Francia y el resto en el Reino Unido, país de cual procede la del Museo. Su considerable potencia para la época en que fue diseñada le valió su renombre de Mamut. Este vehículo fue el primero de los ferrocarriles españoles en cumplir cien años de servicio en 1957, consiguiendo un total de 106 años de vida activa, por lo cual, como homenaje, fue reconstruida en su estado original y expuesta al público. Acabó sus días, en los años sesenta, como caldera fija de vapor en Alicante.



Locomotora 030-2013, (MZA 246), de 1857

Locomotora de vapor 020-04: (*Andaluces 4*), de 1871

Fue adquirida por la antigua Compañía del Ferrocarril Urbano de Jerez de la Frontera, integrada después en la de los Ferrocarriles Andaluces. Estas pequeñas locomotoras fueron construidas para usos limitados, generalmente sobre líneas de dimensiones reducidas, donde se requerían máquinas sencillas y de mantenimiento fácil: áreas urbanas o maniobras en estaciones, depósitos y factorías. El 1942 fue vendida a la Compañía Española de Fabricación Mecánica del Vidrio (CELO), en San Adrián del Besós, para mover los vagones entre la factoría y la estación de RENFE, cosa que hizo hasta el año 1963.



Locomotora 020-04, (ANDALUCES 04), de 1871

Locomotora de vapor 040-2019: (MZA 571), de 1879

Locomotora de vapor no demasiado común en Europa, a pesar de que fue muy utilizada en España, cosa lógica en un país de relieve abrupto. Al tener todos los ejes motores unidos por bielas, todo el peso de la máquina era adherente, y con una potencia elevada se conseguía una locomotora adecuada para el remolque de trenes de mercancías en cualquier perfil. Estas características tenían la contrapartida de sacrificar la velocidad. La serie fue adquirida por la antigua Compañía del Ferrocarril de Tarragona a Barcelona y Francia (TBF). Es una locomotora especial para Vilanova ya que, a partir del año 1949, fue asignada a este depósito, donde permaneció hasta su baja, el 1967.



Locomotora 040-2019, (MZA 571), de 1879

Locomotora de vapor 030-2110: *Perruca* (Norte 1653), de 1881

La *Perruca* circuló casi siempre en las líneas duras del nordeste de España. Allá, sus características técnicas fueron de gran utilidad. A final de los años cincuenta fue transferida al depósito de Tarragona hasta su baja, a mediados de los años sesenta. Su sobrenombre procede de la forma de *perra gorda* (pequeña moneda o perruca, para los asturianos) que mostraba en la salida de un túnel del puerto de Pajares. La dureza, simplicidad y polivalencia de esta clase de máquinas hizo que fuesen muy utilizadas por numerosas compañías. Remolcaron todo tipo de trenes, hasta que la llegada de locomotoras más evolucionadas las relegó a servicios de mercancías y maniobras.



Locomotora 030-2110, Perruca (MZA 168), de 1881

Locomotora de vapor 220-2005: (Oeste 9), de 1881

Locomotoras concebidas para el remolque de trenes de viajeros en líneas de perfil favorable, fueron las más rápidas del siglo XIX en España. Por su estética y sus prestaciones son percursoras de las máquinas rápidas de principios de este siglo. El modelo 2-2-0 *American*, muy utilizado en los EE.UU., fue encargado por la Compañía Madrid-Cáceres-Portugal (MCP), integrado después en la Compañía del Oeste, desde 1928 y en RENFE, desde 1941, a donde llegaron sólo cinco máquinas. En 1953 fue dada de baja toda la serie excepto esta máquina, utilizada en la estación de Madrid-Delicias como caldera fija hasta 1960.



Locomotora 220-2005, (OESTE 09), de 1881

Locomotora de vapor 120-2131: (Oeste 77), de 1884

Adquiridas inicialmente por el Ferrocarril de Salamanca a la Frontera Portuguesa, esta compañía sería absorbida por la Compañía del Oeste y después por RENFE, que las transferiría al depósito de Mora la Nueva, donde fueron apartadas en 1955. Modelo mayoritario durante el último tercio del siglo XIX, resultó innovador respecto a modelos más antiguos por el hecho de introducir un eje delantero libre (sin bielas), que lo capacitaba para velocidades más elevadas.

Locomotora de vapor 030-2369: (Alcantarilla – Lorca, 4), de 1884

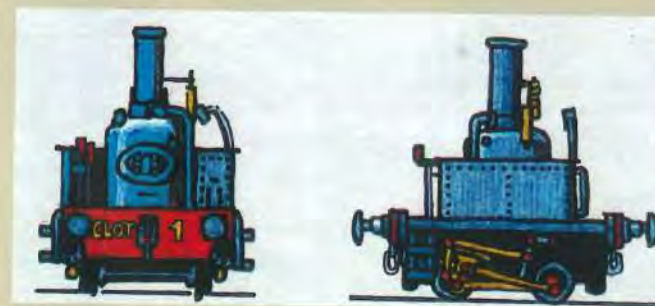
Es una pequeña locomotora que representa a la perfección el carácter polivalente y modesto de la Compañía de Alcantarilla a Lorca, a la cual perteneció originalmente. Circulaba a lo largo de 57 kilómetros en la línea Murcia-Granada. Se necesitaban máquinas robustas, sencillas y adaptadas a toda clase de servicios. Por eso, se adquirieron seis locomotoras mixtas británicas que destacaban por sus líneas diáfanas y simples. En este modelo, excepcionalmente, se puede ver sobre la caldera el arenero, instalado al llegar a Alcantarilla y, normalmente oculto en las locomotoras británicas. Después de pasar a RENFE, continuó en servicio en su zona de procedencia, además de hacer viajes en la línea de Aguilas hasta la mitad de los años sesenta.



Locomotora 030-2369, (Alcantarilla-Lorca, 4), de 1884

Locomotora de vapor 020-210: Teresita (Alcañiz – Puebla de Híjar, 4), de 1885

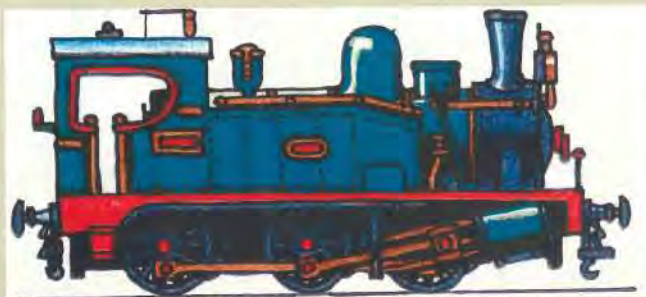
Antigua locomotora de maniobras que fue incorporada el 1910 a la línea de La Puebla de Híjar a Alcañiz, en la provincia de Teruel. Continuó realizando la misma función en los talleres barceloneses de El Clot, entre 1941 y 1957. Las máquinas de maniobras permitían mover los vehículos en los recintos ferroviarios. Al hacerse insuficiente para las necesidades de los talleres, fue utilizada como caldera fija para producir vapor destinado a diversos usos auxiliares. Además de sus reducidas dimensiones y de su utilización, es muy peculiar por su caldera vertical.



Locomotora 020-210, Teresita Alcañiz-Puebla de Híjar, 4), de 1885

Locomotora de vapor 030-0233: *Caldas* (Mollet – Caldas, 6), de 1887

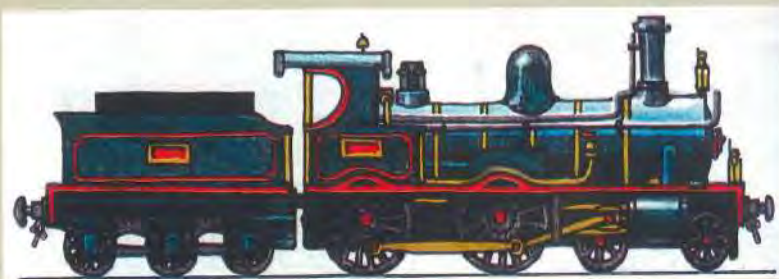
La Caldas es la locomotora más antigua fabricada íntegramente en España que se conserva en el país. Su historia resulta muy interesante. Ésta y la locomotora 232 fueron de las primeras máquinas no importadas, construidas por la Maquinista Terrestre y Marítima para el Ferrocarril de Barcelona a Sarriá. Cuando la compañía de los Ferrocarriles de Cataluña adquirió, electrificó y estrechó la línea, las dos locomotoras fueron vendidas a la Compañía del Ferrocarril de Mollet a Caldes de Montbui, donde recibieron los números 5 y 6. Se uniría más tarde una tercera locomotora (la número 7). Las tres llegaron al RENFE, donde serían utilizadas como máquinas de maniobras. La Caldas se dio de baja en el depósito barcelonés de Pueblo Nuevo en la década de los sesenta.



Locomotora 030-0233, Caldas Mollet-Caldas, 6), de 1887

Locomotora de vapor 220-2023: *Bobadilla* (Andaluces, 6), de 1890

La Compañía de Ferrocarril de Bobadilla-Algeciras- integrada después en la Compañía de Ferrocarriles Andaluces- adquirió estas locomotoras para el remolque de sus trenes rápidos de viajeros. El prestigio y la extensión de estas locomotoras en el Reino Unido y el hecho de ser una compañía británica la concesionaria de la línea, explica esta decisión. Al pasar a RENFE prestaron servicio hasta los años sesenta en las líneas de Alicante a Albaterra y Torre Vieja.



Locomotora 220-2023, Bobadilla (Andaluces, 6), de 1890

Locomotora de vapor 230-4001: *Compound* (MZA 651), de 1901

Las *Compound* supusieron una ruptura tecnológica con las anteriores locomotoras, al incrementar espectacularmente la velocidad, la potencia – las primeras en España en pasar de los 1000 cv.- y el tonelaje remolcado. Estas innovaciones aportaron una gran mejora en las condiciones de transporte de los viajeros de principio de siglo. El ingeniero Anatole Mallet, además de un sistema de articulación de máquinas, ideó el sistema de doble expansión del vapor, conocido por su nombre inglés, *compound*. El vapor, en lugar de ser lanzado a la atmósfera después de pasar por cilindros de alta presión, pasaba por los de baja presión para aprovecharlo en otros órganos motores.

Este sistema mejoraba la estabilidad y la potencia, a pesar de que presentaba más dificultades de mantenimiento, al disponer de más piezas y ser de difícil acceso. La locomotora del Museo fue la primera *Compound* en rodar por líneas principales de la red peninsular. Remolcó los trenes rápidos entre Madrid y Barcelona y otras líneas principales de MZA hasta final de los años veinte, cuando comenzó a ser desplazada a servicios de menor entidad, hasta su baja durante los años sesenta.



Locomotora 230-4001, Compound (MZA 651), de 1901

Locomotora de vapor 030-2471: (Ferrocarril Central de Aragón, 1), de 1902

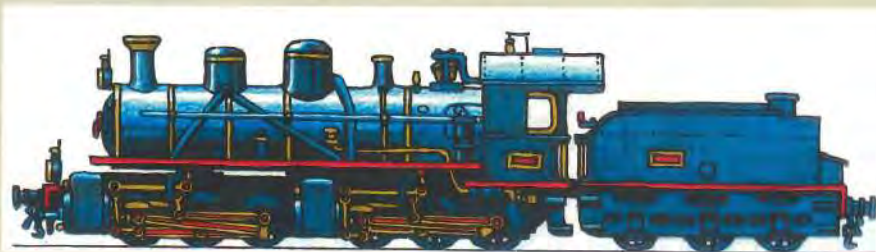
Es una locomotora de viajeros, a pesar de que sus dimensiones reducidas. Su rodaje 0-3-0 *Six Wheeler* hace que todo su peso sea adherente, cualidad indicada para máquinas de mercancías o de viajeros a velocidad reducida. Esta locomotora belga fue encargada por el Ferrocarril Central de Aragón (FCA). Modelo adaptado a perfiles duros, también fue capaz de remolcar trenes de viajeros a velocidades superiores, hasta los años veinte, cuando se destinaron a trenes de la línea Valencia-Teruel- Camínreal, hasta su baja a finales de los años sesenta.



Locomotora 230-4001, Compound (MZA 651), de 1901

Locomotora de vapor 060-4013: *Mallet* (Ferrocarril Central de Aragón, 53), de 1906

Se trata de una locomotora articulada *Mallet*, para el remolque de trenes pesados de mercancías, encargada de salvar las difíciles líneas de la Compañía del Ferrocarril Central de Aragón. Es el primer material rodante de origen suizo en España. Esta máquina, también de tipo *compound* – cosa inusual en una locomotora de mercancías– dispone de un grupo motor delantero con sus ejes y cilindros unidos por medio de una articulación al grupo posterior, con sus propios cilindros y ejes. Primero circularon en las líneas de Valencia-Calatayud y Caminreal-Zaragoza y, desde su incorporación a RENFE y hasta final de los sesenta, entre Valencia y Utiel y hasta Alicante.



Locomotora 060-4013, *Mallet* (Ferrocarril Central de Aragón, 53), de 1906

Locomotora de vapor 230-2085: (Norte 3101), 1909

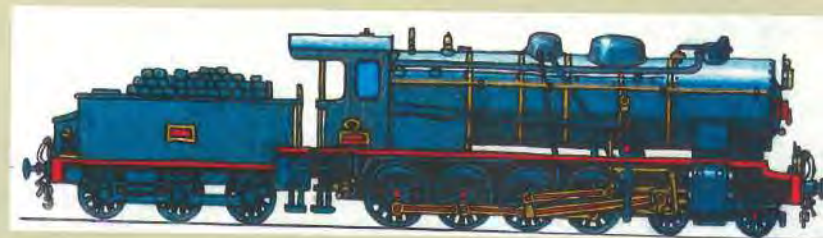
Este modelo de locomotora alemana representó, por diseño, potencia y velocidad una gran renovación de la tracción a vapor a principios del siglo XX. Por su potencia y disposición de ejes 2-3-0 *Tenwheeler*, la sólida Compañía del Norte les encomienda la tracción de sus trenes rápidos hasta mitad de la década de los años 20, en que fueron sustituidas por las *Montaña 4600*. Circularon por las líneas principales de Norte y, en tiempos de RENFE, dependieron de los depósitos de Selgua, Valencia, Lérida, Salamanca y Tarragona, desde donde realizaron sus últimos servicios en la línea de Lérida, durante los años sesenta.



Locomotora 230-2085, (Norte 3101), de 1909

Locomotora de vapor 240-2135: (MZA 1155), de 1913

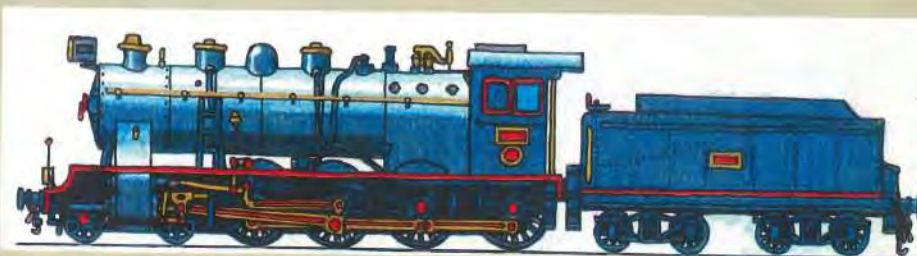
Representa la transición hacia la moderna locomotora de vapor. De rodaje 2-4-0, *Mastodonte*, fue la primera de este tipo en circular por las líneas españolas. Se construyeron más de setecientas unidades de *Mastodonte*, a lo largo de casi cuarenta años, cosa que demuestra que este fue el tipo más apropiado y característico. En su momento fue una locomotora vanguardista, concebida para el remolque de trenes de viajeros en la línea de Madrid a Andalucía, especialmente para franquear Despeñaperros. A pesar de esta concepción, sus características la hacían idónea para mercancías. Serían destinadas preferentemente a estos servicios en la misma línea, cosa que hizo la del Museo – juntamente con servicios de cercanías– hasta el año 1968.



Locomotora 240-2135, *Mastodonte* (MZA 1155), de 1913

Locomotora de vapor 240-2074: (Ferrocarril Central de Aragón, 74), 1927

Adquirida para sustituir las locomotoras 0-3-0 de viajeros a los trenes más rápidos, fue el último tipo de locomotora no articulada comprada por el Ferrocarril Central de Aragón (FCA). Es la locomotora con más diámetro de rueda de todas las de su tipo que han circularo en la península. Es de fabricación belga, construida por *Tubize*. Sus características de buena corredora y la capacidad para afrontar duros perfiles la convirtieron en un tipo de máquina muy útil. En RENFE fueron transferidas al depósito de Tarragona, área donde realizaron servicios de viajeros y mercancías.



Locomotora 240-2074, (Ferrocarril Central de Aragón, 74), de 1927

Locomotora de vapor 462F-0401: *Garratt Pacific* (FCA 101), de 1931

La *Garratt* es uno de los vehículos más singulares de la colección por su tecnología, dimensiones y aspecto. Era una locomotora diseñada para incrementar la potencia de las más convencionales y aumentar el rendimiento, permitiendo su inscripción en curva. Se ideó una única caldera unida por los extremos a dos estructuras que disponían de sus propios rodajes y depósitos de agua y carbón. Es pues, una locomotora doble, que repartía su peso y mejoraba sensiblemente las prestaciones. Este sistema solía utilizarse para remolcar mercancías.

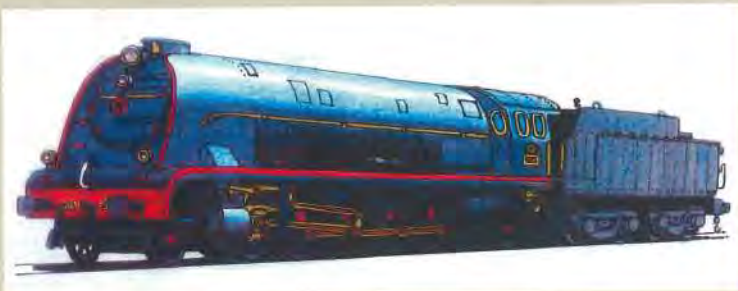
La excepcionalidad de esta *Garratt* es su concepción como máquina de viajeros, cosa que hizo eficazmente hasta el año 1967, primero en las líneas del Central de Aragón y, en tiempos de RENFE, entre Valencia y Tarragona. Relevada de los trenes de viajeros aquel año, remolcó trenes de mercancías en la misma línea, hasta el año 1971. Sus características hacen de ella un vehículo único en todo el mundo, juntamente con otro modelo francés que rodó en Argelia.



Locomotora 462F-0401, *Garratt Pacific* Ferrocarril Central de Aragón, 101), de 1931

Locomotora de vapor 241F-2108: *Linda Tapada* (MZA 1808), de 1939

La *Linda Tapada*, conocida también como *Tubo*, forma parte de la única serie de locomotoras de vapor aerodinámicas y de alta presión españolas. Encargada a la Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona por la Compañía MZA, incorporaba las innovaciones constructivas de la época, además del carenado, conservado parcialmente. Su construcción comenzó en 1936, y quedó paralizada por la guerra hasta 1939. Adscritas inicialmente al depósito de Madrid Atocha, remolcaron los rápidos entre Madrid, Zaragoza y Mora la Nueva y entre Madrid y Albacete hasta el año 1944, año en que fueron transferidas al depósito de Delicias, para atender trenes de viajeros en la línea de Madrid a Portugal. El 1965 se destinaron a Miranda de Ebro, donde fueron perdiendo protagonismo hasta principios de los años setenta.



Locomotora 241F-2108, *Linda Tapada* MZA 1808), de 1939

Locomotora de Vapor 151 f-3101: *Santa Fe* (5001), de 1942

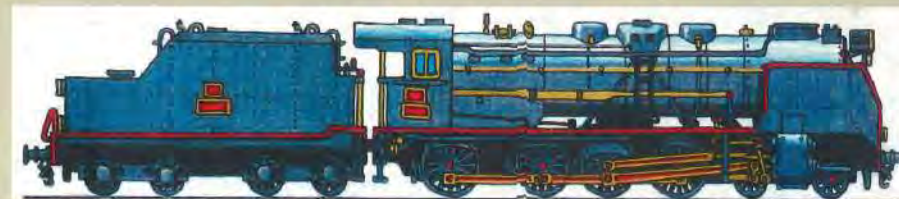
Las *Santa Fe* fueron las locomotoras más pesadas, potentes y con mayor esfuerzo de tracción de Europa occidental. Su presentación se hizo en la línea Barcelona –Vilanova i la Geltrú-San Vicente de Calders, y después fueron enviadas al nordeste de la Península, donde circularon hasta el año 1961. Con la extensión de las electrificaciones de la zona, fueron progresivamente transferidas, ya en mal estado, a los depósitos de Arcos de Jalón y Madrid-Cerro Negro. Hasta su baja, el 1969, remolcaron mercancías en un área comprendida entre Puertollano y Calatayud. Esta máquina de cinco ejes motores era el modelo idóneo para remolcar trenes en los perfiles más duros. Por eso resultaba insuperable, una vez resueltos los problemas técnicos derivados de sus dimensiones enormes. Fue solicitada en 1934 por la Compañía del Norte, para afrontar los graves problemas de explotación en la línea de Palencia a La Coruña. Se inició la construcción el año 1940. Con un encargo inicial de dos unidades, se unieron de forma inmediata ocho locomotoras más. Ocasionalmente remolcaron trenes de viajeros, pero, a causa de su peso adherente y de su potencia, resultaron más adecuadas para el remolque de trenes de mercancías, cosa que hicieron con gran eficacia.



Locomotora 151F-3101, *Santa Fe* (5001), de 1942

Locomotoras de vapor RENFE 240F-2591, de 1947 y RENFE 240F-2705, de 1951

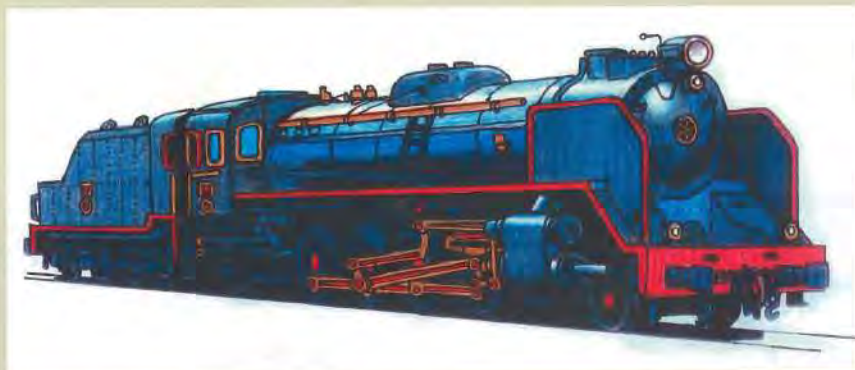
Estas locomotoras fueron las más numerosas de las encargadas después de la guerra. En una época con graves dificultades y, al mismo tiempo, de una impresionante necesidad de renovación del parque, se optó por construir una locomotora polivalente adaptada a las necesidades de la explotación. Con los doscientos cuarenta y dos ejemplares fabricados desde el año 1942, pueden ser consideradas el tipo clásico de los ferrocarriles españoles, el más ajustado a sus particularidades de su red. En el Museo se encuentran dos locomotoras de este modelo, óptimas para mercancías. Las locomotoras tipo *Renfe* fueron omnipresentes por todo el país hasta 1972, año de su retirada.



Locomotora 240F-2591, de 1947 y 240F-2705, de 1951

Locomotora de vapor *Mikado* 141F-2101, de 1953 y *Mikado* 141F-2348, de 1957

Las *Mikado*, que evocan con su nombre un antiguo dominio imperial japonés, fueron las últimas en circular en el ocaso de la tracción de vapor en España. El modelo *Mikado* se caracteriza por ser simple, fuerte y manejable. Es una locomotora mixta, apta para cualquier servicio en toda clase de trazados. Se construyeron doscientas cuarenta y dos locomotoras, las veinticinco primeras en el Reino Unido ante la incapacidad de industria nacional en hacerlo en un término breve. El resto fueron fabricadas por las cuatro constructoras españolas más importantes del momento. De estas dos *Mikado*, la 141F-2348 fue apagada simbólicamente por el entonces príncipe Juan Carlos en 1975. Finalizaba así la era de la tracción de vapor en España.



Locomotora 141F-22101, de 1953 y 141F-2348, de 1957

Locomotoras eléctricas

En el Museo se custodian cinco locomotoras eléctricas; cuatro se exhiben en la Rotonda y otra se encuentra en el taller ferroviario de *Barcelona-Casa Antunez*, en activo para hacer viajes.

La aplicación de la energía eléctrica en el ferrocarril es un asunto que interesaba a las compañías ferroviarias desde el siglo XIX, aunque no empezaron a electrificarse las primeras líneas hasta bien entrado el siglo XX. Su aprovechamiento energético es muy alto. Es una energía barata y muy limpia, tal como se puede comprobar al ver los trenes actuales. En las dos primeras décadas del siglo XX, la tracción eléctrica evolucionó con lentitud, siendo Suiza el país más experimental en fabricación y uso de estas locomotoras.

Locomotora eléctrica 270-001: (Norte y Renfe 7001), de 1928

Destinadas inicialmente a la línea Barcelona-Manresa, estas locomotoras fueron concebidas para servicios polivalentes. Fueron adquiridas junto con las locomotoras de la serie 7100, muy similares. De tecnología suiza, fueron encargadas por la Compañía del Norte para atender la circulación en las nuevas líneas catalanas electrificadas, a finales de los años veinte. A partir de 1941 circularon entre Barcelona y San Juan de las Abadesas y Barcelona y Mataró. En los años sesenta se destinaron al depósito de Miranda de Ebro para remolcar trenes de mercancías entre esta localidad y Bilbao e Irún.



Locomotora 270-001, (Norte y RENFE 7001), de 1928

Locomotora eléctrica 272-006: *Cocodrilo* (Norte y Renfe 7206), de 1928

Es un modelo de la primera generación de locomotoras eléctricas en España, de final de los años veinte y de origen suizo. Por sus dimensiones y prestaciones, se trata de una locomotora mixta. Durante muchos años, la 7206 (una de las doce locomotoras que se contruyeron de esta serie -la 7209- condujo el tren que llevó a Franco a Hendaya para su conocida entrevista con Hitler), remolcó trenes de viajeros, en la línea de Madrid al País Vasco, electrificada a 1500 V. Desde final de los años sesenta estos trenes son sustituidos por nuevas locomotoras. En el año 2001 se pintó en las instalaciones del Taller Central de Reparaciones de Vilanova y la Geltrú con los colores originales de la Compañía del Norte y se colocaron las placas correspondientes.



Locomotora 272-006, (Norte y RENFE 7206), de 1928

Locomotora eléctrica 280-004: (Estado y Renfe 1004), de 1929

Las locomotoras del tipo 1000 fueron las eléctricas que más tiempo se mantuvieron en servicio en el país. Fueron encargadas por el Estado al electrificarse la líneas Ripoll-Puigcerdá, a causa de su difícilísimo perfil. Hacía falta reemplazar la tracción de vapor por nuevas locomotoras adaptadas a la explotación de una línea de montaña, por lo que se recurrió a la experiencia de la compañía francesa del *Midi*, que explotaba una línea pirenaica similar. Fueron dotadas de freno reostático para subir las rampas de hasta 45 milésimas existentes en la línea. Circularon hasta el año 1982, remolcando toda clase de trenes, y, desde entonces, con mercancías y como máquinas quitanieves hasta el 1987, año de su baja.



Locomotora 280-004, (Estado y RENFE 1004), de 1929

Locomotora eléctrica 278-007: *Panchorga* (Renfe 7807), de 1954

El origen de las locomotoras eléctricas americanas 7800 se encuentra en el plan de electrificación de los años cincuenta. Para esta segunda generación de máquinas eléctricas se encargaron series similares a fabricantes diferentes: franceses (serie 7600), británicos (7700) y de Estados Unidos (7800). Tenían la particularidad, inédita en España hasta los años ochenta, de un rodaje de seis ejes en tres grupos de bogies. Destinadas inicialmente al depósito de León, al concluir las electrificaciones en Cataluña (a final de los años cincuenta del siglo XX), fueron trasladadas aquí. A medida que se recibían nuevas unidades 7600, las 7800 fueron enviadas a la reserva de Córdoba para la línea de Madrid- Andalucía y en 1963 a Alcázar de San Juan. Hasta comienzos las *Panchorgas* de los setenta remolcaron toda clase de trenes y, posteriormente, se dedicaron al remolque de mercancías. Fueron reformadas en 1986 y se mantuvieron en servicio hasta el año 1992.



Locomotora 278-052, (RENFE 7807), de 1954

Locomotora eléctrica 276-052: (Renfe 7652) y cuatro coches 6000, de los años 1950's

Desde los años cincuenta la red ferroviaria intenta aprovechar los adelantos de la tracción eléctrica. Las primeras 7600 fueron construidas por la empresa Alsthom a partir del año 1952, pero más tarde se haría cargo la industria española con licencia francesa (1956-1962). Esta locomotora es pródiga en apelativos: eran y son conocidas como francesas, hormigoneras y cascabeleras. La 7600 forma parte de manera destacada de la historia del ferrocarril de nuestro país, al ser un modelo muy extendido durante los años sesenta y setenta. Por lo que hace a los coches 6000, su introducción aportó el uso masivo de la segunda clase y el desplazamiento de la tercera.

Los cuatro coches del Museo, se transforman en los años ochenta sin departamentos y con cincuenta y seis asientos muy espaciosos y confortables, que permiten hacer recorridos con unos vehículos históricos que recuerdan los viajes de los años 50. La composición completa se encuentra en activo y con ella se hacen viajes especiales.



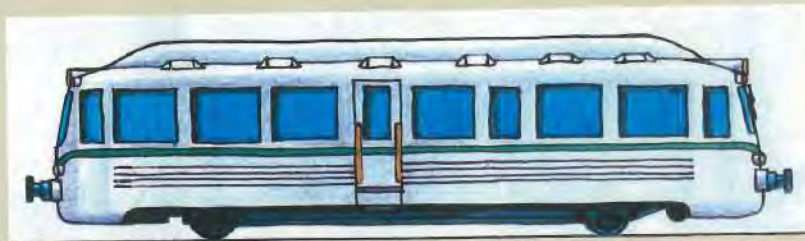
Locomotora 276-052, (Renfe 7652) y 4 coches 6000, de la década de 1950

Locomotoras diesel

Los motores diesel transforman la energía en movimiento gracias a un motor de combustión interna. Este sistema proporciona a las locomotoras una explotación flexible y barata gracias a su elevado aprovechamiento energético, muy superior al de la tracción vapor. A pesar de que los primeros motores datan de finales del siglo XIX, su aplicación al ferrocarril es más tardía, a partir de la Segunda Guerra Mundial.

Automotor 590-165: (Norte y Renfe 9165), 1929

En los años veinte, ante la creciente competencia de la carretera, las redes ferroviarias se vieron en la obligación de buscar alternativas más versátiles al transporte ferroviario tradicional. Así, aparecen vehículos autopropulsados, que vienen a ser una forma de autobús sobre carriles. Este modelo de Automotor diesel fue adquirido por la Compañía del Norte, como automotor ligero con dos clases, para distancias cortas y medias. Al disponer de modelos más modernos, el 1955 fue transformado en salón-oficina en los talleres de Vilanova, siendo asignado a la dirección de la quinta zona de Renfe de Barcelona, para visitas de trabajo.



Automotor 590-165, (Norte y Renfe 9165), de 1929

Dresina de vías y obras, de 1940

Vehículo automotor -dresina- para el servicio de vías y obras. Utilizado para inspeccionar obras y trabajos, para desplazar al personal a lugares de producción o bien donde hubiese una incidencia. Es un vehículo de fabricación artesana. A partir de un motor y diferentes piezas, las compañías ferroviarias los construyeron en un taller, de acuerdo con las necesidades del servicio y su presupuesto. En este caso se construyó un pequeño autocar sobre raíles que cumplió con eficacia su misión: barato, manejable y sencillo.



Dresina de Vías y Obras, de 1940

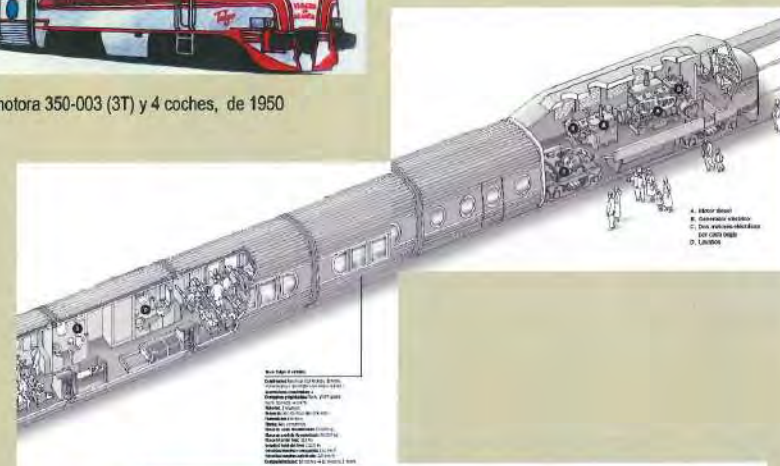
Locomotora 350-003 (3T) Talgo II y 4 coches, de 1950

El Talgo II, heredero del prototipo Talgo I, integraba parte de sus innovaciones tecnológicas. La mayor parte todavía se conservan en los actuales Talgos: ramas articuladas, ligeras, con centro de gravedad bajo y rodamiento independiente. Por otro lado, mostraban un confort inédito para la época: butacas reclinables, servicio de comida en los asientos, puertas de acceso al nivel de andén, ventanas panorámicas, aire acondicionado y coche de cola mirador.

Construido por la *American Car & Foundry* entre los años 1945 y 1948, este tren circuló en pruebas los años 1948 y 1949, comenzando a prestar servicio el año siguiente entre Madrid y Hendaya. En pruebas llegó a los 141 kms/h, a pesar de que en servicio comercial su velocidad máxima fue de 120 kms/h. Los coches del Talgo II rodaron hasta 1972 por las líneas de Madrid a Hendaya, Barcelona, Valencia y Palencia, pero las cuatro locomotoras todavía circularon en dos parejas entre Miranda y Bilbao hasta el 1976, remolcando los coches del Talgo III, su sucesor.



Talgo II: locomotora 350-003 (3T) y 4 coches, de 1950



Como en su día lo fue la llegada del primer tren, el Talgo II, representó una gran revolución de los transportes, en 1950, cuando aún faltaban 25 años para decir adiós al vapor en España. Más que por su mayor agilidad en sistema de tracción, lo fue por la cantidad y calidad de sus prestaciones de cara a los usuarios.

Locomotora diesel 318-001: (1801), de 1958

El perfil redondeado de esta locomotora muestra su origen americano. Al iniciarse la dieselización en España, en los años cincuenta, se encargó a los EUA, país donde la tecnología ferroviaria diesel estaba avanzada. Por eso la mayor parte de las locomotoras adquiridas aquellos años procedían de los Estados Unidos. En España estuvieron inscritas en el depósito de Orense, y circularon principalmente por Galicia y su periferia. Exhibida en la exposición celebrada el año 1998 en la Estación de Francia con motivo del 150 aniversario del primer ferrocarril de la Península, al finalizar pasó al Museo de Vilanova para completar la colección de máquinas diesel.

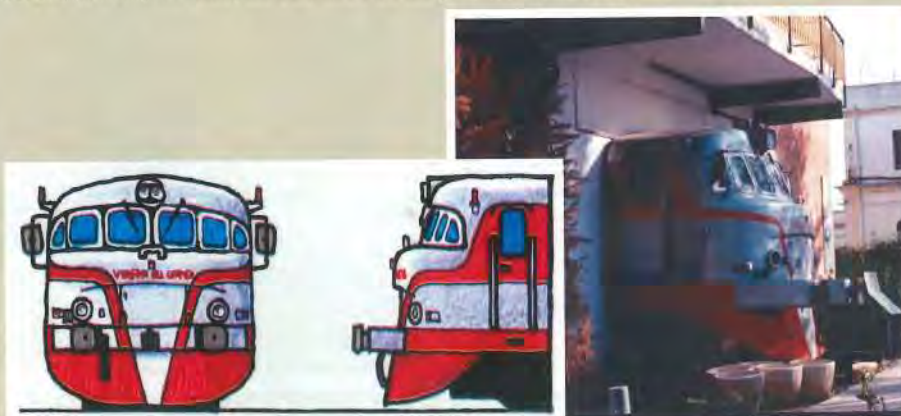


Locomotora diesel 318-001 (1008), de 1958

Cabina de la locomotora Talgo III: (2005 T), de 1964

Esta sección de locomotora diesel, que se ubica en la entrada del Museo, fue diseñada para el remolque de los trenes Talgo III, en circulación desde el año 1964. Diez unidades fueron construidas, las cinco primeras por la empresa alemana *Krauss Maffel* y el resto por la *Babcock & Wilcox* española.

Además de sus elevadas prestaciones, esta serie de locomotoras se caracteriza por la poca altura y por disponer de una sola cabina de conducción con la intención de ofrecer una línea esbelta, de acuerdo con los coches Talgo. El primer servicio fue entre Madrid y Barcelona el 1964. Esta locomotora ostentó durante un tiempo el récord mundial de velocidad con tracción diesel al alcanzar, en 1966, los 200 km/h en las proximidades de Sevilla.



Cabina seccionada de locomotora de Talgo III (2005 T), de 1964

Coches de viajeros

A lo largo de más de un siglo y medio de vida, el ferrocarril se ha caracterizado por su adaptación a los diferentes entornos socioeconómicos en que se ha visto inmerso y a su vez, ha contribuido notablemente a la modernización y el desarrollo del país. Cada uno de los vehículos mostrados pone de manifiesto el progreso económico y social que acompañó la evolución técnica del ferrocarril, un avance que dejó bien lejos el tiempo en que viajar de un punto a otro del país era toda una odisea. El nacimiento de este medio de transporte, y más concretamente de los coches de viajeros, contribuyó decisivamente a la mejora de las comunicaciones entre las ciudades y las personas.

Bogie Harlan de coche de viajeros, de 1878

Un bogie es una estructura móvil con ruedas sobre la cual se apoya el vehículo. Eso posibilita un incremento de su capacidad, comodidad y seguridad. En Europa esta invención se generaliza en el siglo XX, pero en los EE.UU. se introdujo en el siglo XIX. Se trata de un elemento único, que pertenecía a uno de los coches Harlan adquiridos por la Compañía del Ferrocarril de Valls a Villanueva y Barcelona (VVB), compañía que contaba con el mejor material rodante. Restaurado por el Museo el año 1999, fue fabricado en los EE.UU. y recibido aquí en 1878, situándose en la vanguardia del ferrocarril europeo. Una peculiaridad de estos bogies es el uso de madera, lo cual no impidió que circularan ininterrumpidamente hasta el año 1972. Estuvieron siempre en Cataluña: primero en la Compañía del Ferrocarril de Valls a Villanueva y Barcelona (VVB), después integrado en las compañías TBF y MZA, y para acabar en Renfe a partir de 1941. Su área de influencia se extendió a lo largo de la costa catalana, entre Tarragona y Portbou, con incursiones por el interior hasta Valls y por la línea de Vilafranca del Penedés. Sus últimos años transcurrieron en servicios de cercanías entre Barcelona y Mataró.



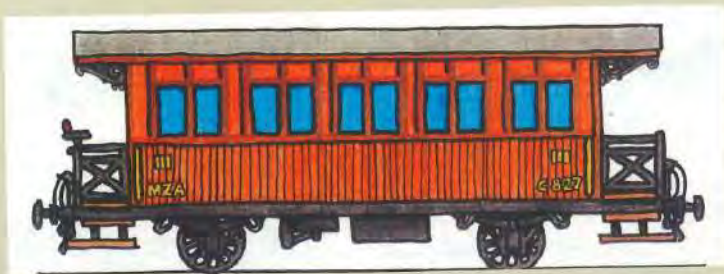
Bogie Harlan de coche de viajeros, de 1878



Coche de viajeros de tercera clase C-2302: (MZA C-827), de 1905

El coche de madera de tercera clase muestra el confort existente en la época. No dispone de bogies, sino de ejes simples, con lo que eso comporta: escasa velocidad y deficiente suspensión, además, está claro, de sus incómodos asientos de madera.

Restaurado el año 1991 por la *Escuela Taller del Centro La papelera* de Vilanova y la Geltrú, fue utilizado en servicios de corta y mediana distancia, hasta el final de su vida activa, cuando se destinó al depósito de Tarragona. Allí se limitó a hacer viajes transportando a los trabajadores entre la estación y el depósito.



Coche de viajeros de tercera clase C-2302, (MZA C-827), de 1905

Coche 1 del funicular de Vallvidriera, de 1906

El funicular es uno de los vehículos con una vida más larga del Museo. Inaugurado el Octubre de 1906, este funicular barcelonés funcionó hasta enero de 1998. En los 729 metros de su recorrido, entre la estación del Pié del Funicular y Vallvidriera (en la sierra de Collserola), superó pendientes de hasta un 28,5%. Este es uno de los dos coches originales que se conservan. De origen suizo, la carrocería fue construida, probablemente, por alguna carpintería barcelonesa. Con dispositivos de frenada y de iluminación de petróleo, se sustituyó en los años veinte por uno eléctrico. El año 1980 fue reformado, sin perder sus características más definitorias. Otro ejemplar, coche número II, se conserva en el Museo del Transporte de Castellar de N'hug.



Coche salón de viajeros ZZ-320: (MZA Asw 20), de 1910

Por su condición de coche salón de la dirección de la tercera zona de RENFE con sede en Sevilla, disponía de los departamentos y accesorios propios de un coche utilizado como oficina rodante, en el cual era posible alojarse durante varios días. Dispone de dormitorio, baños, duchas, cocina, salón de reuniones y comedor. Inicialmente era un coche de dos ejes pero fue reformado, dotado de bogies y forrado de madera. Desde Sevilla, se incorporó al museo, en 1993.



Coche salón de viajeros ZZ-320, (MZA Asw 20), de 1910

Coche salón de viajeros ZZ-324: (MZA Asw 24), de 1928

Este coche procede de Barcelona, donde fue un vehículo de la dirección de la quinta zona de RENFE. Ha experimentado escasos cambios desde su construcción original. Por lo que se refiere a la estructura del coche, los cambios afectaron su caja, que fue forrada de acero, pintada de nuevo y reemplazados los bogies. En su interior dispone de una serie de elementos para viajes de trabajo y visitas de larga duración: sala de reuniones-comedor, habitaciones, baños y cocina, que lo convierten en una oficina sobre ruedas.



Coche salón de viajeros ZZ-324, (MZA Asw 24), de 1928

Coche aula ZM 15500: (BB 8791), de 1965

Este coche, donde se realizan los talleres didácticos que ofrece el Museo, procede de la transformación de un antiguo coche de la serie 8000. Esta serie fue de gran importancia desde los años sesenta al tratarse de la primera generación de coches de concepción moderna en España. Es un modelo de origen alemán y adoptado como modelo unificado – y todavía en uso – en muchos países.

El coche aula Zm 15502 era un coche de segunda clase transformado por encargo de la sociedad *Chartrén* para el desarrollo de actividades culturales y pedagógicas itinerantes por ferrocarril. Se reconvirtieron para estos usos catorce coches entre los años 1991 y 1992, para formar dos trenes. Circularon hasta 1994 en algunos recorridos de Cataluña.



Coche aula ZM 15500, (BB 8791), de 1965

Coche correos P3 3076, de 1966

Hasta principios de los años noventa era normal ver numerosos coches de la *Dirección General de Correos y Telecomunicaciones* en los trenes, ya que la mayor parte del correo se transportaba por ferrocarril. Para eso, el servicio postal disponía de una flota propia de furgones, un tipo de coche destinado al transporte de mercancías ligeras, paquetes y equipajes, que, en el caso de correos, estaba especialmente adaptado al transporte de correspondencia y paquetes postales. Actualmente este vehículo se encuentra en las instalaciones ferroviarias de Casa Antúnez, en Barcelona, y presta servicio con la composición formada por la locomotora 7652 i los cuatro coches 6000.



Coche correos P3 3076, de 1966

Elementos de infraestructura

En el Museo hay dos montajes de vía que muestran la evolución de los diferentes elementos de la infraestructura ferroviaria. En la entrada del Espacio Siglo XXI también se ha creado una explanación con dos de los diferentes tipos de ancho de vía: el ibérico, de 1,668, y el internacional de 1,435.

La calidad de la vía y su conservación son dos elementos primordiales para la circulación de los trenes en las mejores condiciones de seguridad, rapidez y confort. La infraestructura ferroviaria se dispone sobre una explanada, donde se colocan los raíles. Las vías guían y soportan grandes masas a velocidades variables, por lo cual necesitan sujeciones sólidas. Los raíles se fijan transversalmente por medio de traviesas de madera, metal u hormigón, y sobre estas traviesas y a los lados de la vía se dispone una capa de piedras llamada balasto, que asienta y reparte las fuerzas que soporta la vía. En el Museo se puede ver diferente maquinaria de vía destinada a la extensión y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria.

Encontramos una *perfiladora de balasto* y una *bateadora automática ligera* de ancho variable. Estos vehículos sirven para colocar y distribuir de la manera más adecuada el balasto, consiguiendo una nivelación óptima de la vía. Se trata de vehículos de los años sesenta y setenta, muy sofisticados dado que el ferrocarril exigía unas atenciones crecientes. Este importante conjunto de maquinaria fue donado por la empresa COMSA a la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Lérida, para su preservación y exposición en este museo.

Puente de Pineda, de 1868

El puente metálico de Pineda que se puede ver en el Museo fue el primero construido en España por la Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona para la línea Barcelona-Mataró-Mañanet. Estaba ubicado en el término de Pineda de Mar y procedía de la Compañía de Tarragona a Barcelona y Francia (TBF).



Mesa de enclavamientos de la Estación de Francia, de 1924

La Estación de Francia, inaugurada el 1929, es un edificio que conjuga arquitectura e ingeniería. El edificio, en forma de puente, del *Puesto Central de Enclavamientos y Señales (PCES)* era una muestra clara de esta armonía. Se encontraba situado sobre las vías a la salida de la estación, desde donde se regulaba el tránsito ferroviario de Barcelona. Por eso fue dotado de un moderno sistema electromecánico de enclavamientos y señales, con circuitos de vía y señalizaciones luminosas, que agilizaba la circulación y mejoraba la seguridad. En el centro del PCES se situaba esta mesa de palancas *Thomson Houston* de origen francés, construida el 1924. La mesa consta de dos hileras con ciento cincuenta y una palancas que gobiernan las señales de la estación y los motores que accionaban los cambios de agujas. Eso permitía realizar más de quinientos itinerarios diferentes. En el plafón frontal se observan los diferentes indicadores luminosos: posición de las agujas y señales de cada vía. También se puede ver la posición que ocupaba el PCES en el entramado de vías de salida de la estación, enmarcado en un rectángulo rojo. Fue retirado el año 1989 y llevado al Museo al empezar las obras de restauración urbana y ferroviaria de las Olimpiadas de Barcelona. Hasta ese momento esta pieza fue el "cerebro" ordenaba toda la circulación de trenes que entraban y salían de la estación de Francia.



Mesa de enclavamientos de la estación de Francia, de 1924. Arriba el Puesto Central de Enclavamientos y Señales (PCES), dentro del cual se encontraba la mesa (al fondo de la imagen se observa la marquesina curvada de la estación).

Puente de Señales de la Estación de Francia, de 1929

Pertenecía a la Compañía de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA). Estaba equipado con señales de una empresa norteamericana. Fue desmontado el 1989, con el levantamiento del ramal de Pueblo Nuevo, con motivo de las obras de soterramiento de vía para la construcción de la Villa Olímpica de Barcelona. Dispone de una señal de maniobra, una de entrada de parada y otra del mismo tipo con brazo de autorización de movimiento, que se accionaban desde la mesa de enclavamientos situada en el *Puesto Central de Enclavamientos y Señales (PCES)*.



Bibliografía

Por autores:

- BALLART HERNÁNDEZ J. y JUAN TRESSERRAS J.: Gestión del Patrimonio Cultural, Ariel, Barcelona 2001.
- BENITEZ DE LUGO Y GUILLÉN F.: El Patrimonio Cultural Español. Aspectos jurídicos administrativos y fiscales. Incentivos en la Ley de Fundaciones. Ed. Comares. Granada, 1995.
- BRANDI, C: Teoría de la restauración. Alanza Forma 1988.
- CAPITEL, A.: Metamorfosis de monumentos y teorías de la restauración. Alianza, Madrid, 1988.
- CHECA CREMADES, F. Y MORÁN TURINA: El coleccionismo en España. Cátedra 1985.
- FERNÁNDEZ ARENAS, J: Introducción a la conservación del patrimonio y técnicas artísticas. Ariel Historia del Arte, Barcelona, 1996.
- GONZÁLEZ VARAS IBAÑEZ I.: Conservación de bienes culturales, teoría, praxis y utopía. Cátedra, Madrid 1999-2003.
- LEON A: El museo. Teoría, praxis y utopía. Cuadernos de Arte Catedra. Madrid, 1995.
- LOZANO CARBAYO, P.: El libro del Tren. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid 1998.
- MACARRÓN MIGUEL A. M^a: Historia de la conservación y la restauración. Madrid, Tecnos 1995.
- MESTRES i BOQUERA R.: Imatges i Records, Vilanova i la Geltrú. Viena Edicions. Barcelona, 2001.
- MORALES, A. J: Patrimonio histórico artístico. Colección Conocer el Arte. Historia 16, Madrid 1996.
- MUÑOZ COSME A. : La conservación del patrimonio arquitectónico español. Madrid, 1992.
- PASCUAL i DOMENECH, P.: Los caminos de la Era Industrial. La construcción y financiación de la red ferroviaria catalana.
- RIVIERE G.H : La museología 1993
- RUIZ LACANAL, RUIZ MATHEOS M^a DOLORES: El conservador restaurador de bienes culturales. Historia de una profesión.
- VIRELLA i BLODA A.: Vilanova i la Geltrú, imatges de la ciutat i la comarca. Institut d'Estudis Penedesencs. Vilanova i la Geltrú, 1987.
- VV.AA.: Centros Históricos y Conservación del Patrimonio. Fundación Argentaria. Madrid, 1998.
- VV.AA.: Legislació sobre Patrimoni Cultural. Generalitat de Catalunya. Barcelona, 1995.

Otros:

Anem en tren de Rodalies al Museo del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú. Edita: Cercanías –RENFE, ACV y Museo del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú. Barcelona, 2002. (Guía del Museo para niños).

Catálogo (versión en catalán) del Museo del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú. Edita Museo del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú, 2004.

Guía del Museo. Sube al tren de la Historia. Edita: Museo del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú, 1997.

Guía del Museo del Ferrocarril. Estación Madrid-Delicias. Edita: Museo del Ferrocarril de Madrid-Delicias, 1996.

Quaderns de Didàctica i Difusió – 13. El Museo del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú. Edita: Sistema de Museos de la Ciencia i la Tècnica de Catalunya. Barcelona, 2001.

Documentación varia del archivo general y documental de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, en la sede de Madrid

Documentación varia del archivo general y documental del Museo del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú.

Direcciones de INTERNET:

www.cultura.mecd.es

www.ffe.es

www.ffe.es/vilanova

www.gencat.net

www.google.es

www.incuna.org

www.museodelferrocarril.org

www.nationmaster.com/encyclopedia/Euston-station

www.networkrailstations.co.uk

www.revista-abaco.com

www.vialibre.org

7B