



**MUSEU  
DEL FERROCARRIL  
DE CATALUNYA  
VILANOVA I LA GELTRÚ**  
MUSEU DE LA CIÈNCIA  
I DE LA TÈCNICA DE CATALUNYA

## FULLS DE SALA

### Els Edificis del Museu

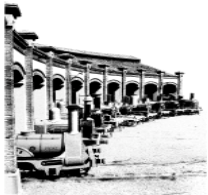


### L'espai

La ubicació de qualsevol museu del ferrocarril està condicionada per la necessitat d'un espai ampli i dotat de vies en les quals exposar els vehicles, per la qual cosa la majoria d'aquests museus es troben situats en instal·lacions ferroviàries com a estacions o dipòsits, en aquest cas dins el Dipòsit de Locomotores de Vapor de Vilanova i la Geltrú.

Aquests centres tenen un important factor diferenciador i és que l'objecte real torna a ocupar el seu lloc històricament natural, aconseguint d'aquesta manera la seva contextualització i millorar la comprensió de la història i de l'objecte en si. Aquests museus s'allunyen de les tendències actuals en què es construeixen edificis de nova planta a manera d'icones urbanes, constituint-se en el primer o més important bé del museu.

La creació de museus ferroviaris a Europa va venir determinada pel començament de les celebracions dels centenaris de les línies. Els impulsors d'aquests esdeveniments eren partidaris de reunir i ensenyar al públic certes "reliquies" ferroviàries per complementar els actes. En 1925 es van complir els cent anys de la línia entre Stockton i Darlington i al 1930 el de la de Liverpool a Manchester. A Espanya, també les grans companyies existents en el moment van començar la tasca de concentració, conservació i col·lecció de determinats elements històrics. Normalment es tractava d'objectes, d'alguna locomotora de petit tamany com va ser el cas de la Martorell (MZA 168, 120/2112) de 1854 -la locomotora original més antiga que es conserva a l'Estat-, concretament en aquest Museu.



**MUSEU  
DEL FERROCARRIL  
DE CATALUNYA  
VILANOVA I LA GELTRÚ**  
MUSEU DE LA CIÈNCIA  
I DE LA TÈCNICA DE CATALUNYA

## FULLS DE SALA

Respecte al Museu del Ferrocarril de Catalunya, intentar situar la gènesi de la recuperació d'aquestes instal·lacions ens porta a desplaçar-nos fins al tancament de les dependències del Dipòsit de Locomotores de Vapor al 1967. La data coincideix amb l'obertura d'un petit i primer museu ferroviari a Madrid encara molt llunyà a la sensibilitat actual cap a la recuperació del patrimoni industrial.

Tancades les dependències de Vilanova, són moltes les persones (antics treballadors, aficionats al ferrocarril i ciutadans anònims), que s'esforcen durant anys perquè les instal·lacions, es conservin. La pròpia companyia ferroviària utilitza part dels espais com a magatzem. L'exposició de vehicles històrics en el Congrés internacional de modelistes europeus (MOROP), a l'any 1972, fou un factor determinat per la creació del futur Museu.

A principis dels anys 80, se situa en aquestes instal·lacions un edifici de nova planta *l'economat* (1), L'activitat que realitzava l'antic dipòsit va passar al denominat Taller Central de Reparacions de RENFE, que es troba al costat de les instal·lacions del Museu exercint funcions semblants a les quals es desenvolupaven originalment, encara que amb diferent tecnologia.

### Usos originals

Les instal·lacions dels dipòsits de locomotores responien a les necessitats del manteniment i funcionament de la tracció a vapor, sistema que va anar evolucionant al llarg del segle XX des de les senzilles màquines de final del segle XIX fins a altres més impressionants i potents. El manteniment preparació i reparació de màquines i cotxes de viatgers i mercaderies exigia nombroses operacions i una gran quantitat de personal. Moltes operacions, avui automatitzades o innecessàries com el transport, la càrrega d'aigua i carbó, l'encès de les màquines o el servei dels frens, la calefacció o l'enllumenat dels cotxes de viatgers, eren realitzades per treballadors amb oficis que avui dia han desaparegut.

En concret les dependències del Dipòsit de Vilanova, constaven de dues seccions principals. Una era la del taller, on uns 250 treballadors realitzaven les reparacions generals diàries de major importància i l'aprovisionament d'aigua i carbó a les màquines, i el dipòsit, pròpiament dit, que mantenia a una dotació aproximada de 40 o 50 locomotores. L'altra secció era la coneguda com "el Recorrido" i tenia entre 300 i 400 treballadors encarregats dels treballs de reparació i manteniment de tota classe de vehicles ferroviaris, al marge de les locomotores del dipòsit. En el "Recorrido" les dues seccions principals eren la mecànica i les de tapisseria i fusteria (gairebé tots els vehicles antics eren de fusta amb seients tapissats de diversos teixits).

Des de 1941 el taller es va especialitzar en la reparació de vagons i cotxes de viatgers. Un dels elements clau era la placa giratòria. Les vies del dipòsit confluen en el pont de 23 m de diàmetre. La seva funció era la de permetre la mobilitat dels vehicles que accedien al dipòsit, de manera que gràcies a ella les màquines podien (encara avui ho fan) canviar de via o de sentit. En els últims anys de l'etapa del vapor a Espanya (1975) es van començar a utilitzar potents locomotores d'enormes dimensions, que van fer que la seva capacitat fos insuficient. Durant el decenni de 1950, amb els nous motors dièsel i elèctrics i l'electrificació de les principals línies catalanes, en les locomotores de vapor, els dipòsits i tallers van començar a perdre importància fins al seu tancament definitiu. En el cas de Vilanova i la Geltrú en 1990 es recuperaria com a Museu del Ferrocarril.

(1) Botiga exclusiva per a empleats del ferrocarril, que anteriorment era servit als treballadors en vagons de mercaderies des de les andanes de l'estació.