

DESCUBRE UNA JOIA DEL MUSEO

18 de mayo 2008

DIA INTERNACIONAL DE LOS MUSEOS



NOMBRE DEL MUSEO:

MUSEO DEL FERROCARRIL

DIRECCIÓN:

Plaça Eduard Maristany, s/n
08800 Vilanova i la Geltrú (Barcelona)

TELEFONO:

93-815 84 91

FAX:

93-815 82 20

WEB y CORREO ELECTRÓNICO: www.ffe.es/vilanova y museuferrocarril@ffe.es

NOMBRE DEL OBJETO:

Aguada para locomotoras de vapor

NÚMERO DE INVENTARIO: 00942

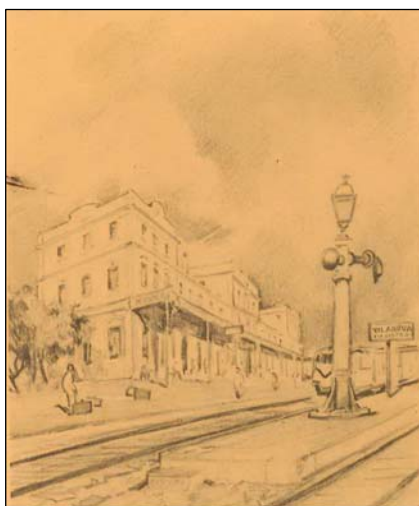
PES: 1.200kg

FABRICANTE: *La Maquinista Terrestre i Marítima* (BCN)

MATERIAL: Hierro

MIDES: 5 x 4,90 ms

FORMA DE ADQUISICIÓN: sucesivo ínter administrativa



Diferentes imágenes de la aguada en la estación de Vilanova i la Geltrú y a su ubicación actual en el museo

Los depósitos de agua y las aguadas, que aún son visibles a la entrada de algunas estaciones, fueron elementos imprescindibles para la explotación ferroviaria del tiempo del vapor. Se situaban en los depósitos de locomotoras y estaciones estratégicas para el suministro de agua a las locomotoras. Se abastecían de agua de su municipio, aunque a veces se tenía que transportar de otros lugares. Una vez llena la aguada, había que proporcionar la presión necesaria para elevarla, por su propio caudal o por medio de bombas.

La estructura de las aguadas es muy simple, formada por dos tubos vacíos en forma de T por los que discurre el agua, uno de los cuales, el horizontal, es movible de forma perpendicular al suelo, para encarar el depósito de la locomotora en el momento de la carga y no molestar a la circulación una vez efectuada. Este movimiento se puede hacer directamente tirando de una cadena, como hemos visto muchas veces en las películas del oeste americano, o bien a través de un mecanismo de rueda dentada en las más evolucionadas.

Al inicio de la historia del ferrocarril, sobre todo en el siglo XIX y primera mitad del XX, las aguadas fueron muy numerosas, debido a que la reducida medida de aquellas primeras locomotoras de vapor, con poca capacidad para almacenar agua, obligaba a que hubiera muchas repartidas de forma uniforme por las diferentes líneas. A medida que las locomotoras iban creciendo en volumen y autonomía, fueron cada vez menos necesarias y su número se fue reduciendo progresivamente. Con todo, su desaparición fue consecuencia del mayor rendimiento de la tracción diesel y eléctrica, que iría poco a poco desplazando a la de vapor. A partir de mediados del siglo XX resultaron sobrantes una serie de antiguos depósitos de tracción que estaban diseminados a lo largo de la geografía ferroviaria, a la vez que se suprimieron otros servicios como las contratas de carga y descarga, recogida de escorias y limpieza de vías, cierre de aguadas y carbonerías. En substitución de estas instalaciones aparecen otros depósitos modernos dotados de utillaje adecuado a las nuevas tecnologías de tracción diesel y eléctrica. Las aguadas se desballestan o se abandonan, quedando muchas de ellas relegadas al olvido en pequeñas estaciones ahora sin importancia. Este año 2008, el grupo de *Socis i Col·laboradors* del museo ha sido el encargado de su restauración y reubicación dentro del museo.