

EL DESPEGUE DE UN GRAN PROYECTO: DE CENTRO PATRIMONIAL A ESPACIO ABIERTO Y FORO DE INTERCAMBIO, EL MUSEO DEL FERROCARRIL DE VILANOVA I LA GELTRÚ

Pilar García Fuertes. Museo del Ferrocarril de Cataluña. *Fundación de los Ferrocarriles Españoles*

Ideas fuerza:

- Una *fábrica de sueños de trenes*
- Las dificultades del viaje del Museo del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú
- Los museos como espacios de inclusión y dialogo
- El valor del patrimonio humano del museo
- Patrimonio industrial del tren extendido por el territorio
- Centros nodal del ferrocarril en Cataluña

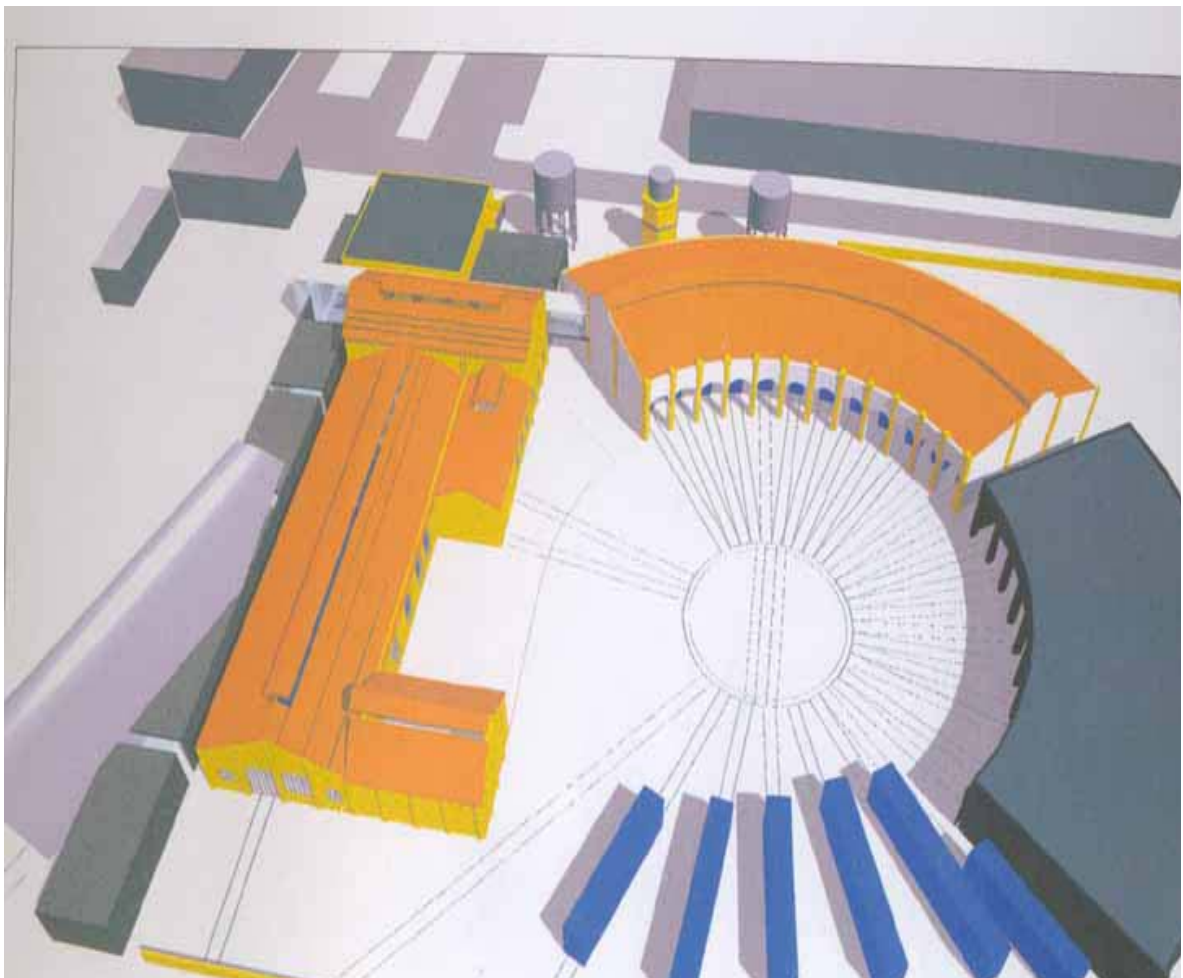
El Museo del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú está desarrollando una estrategia de actuación para consolidarse como espacio abierto, foro de intercambio, promotor de ciencia y cultura, de sociabilización, abierto al dialogo y al intercambio de ideas. La sociedad precisa de espacios de reflexión y diálogo, los museos han de asumir la responsabilidad de contribuir al proceso de cambio social con los sectores más necesitados de integración, para ello es necesario incrementar los niveles de interés. Los museos que sobrevivirán serán los que establezcan nuevos roles sociales basados en la receptividad y en la consulta, en compartir, en la colaboración y en la transparencia, así como en la democratización del acceso al uso de sus recursos. Es necesario facilitar el rescate del patrimonio tangible e intangible. No sólo se pretende ampliar la base de públicos, sino construir una relación más estrecha con ellos, cultivándolos y estimulando que se impliquen en la vida de la institución cultural.

Una parte importante de los bienes patrimoniales de los museos del ferrocarril son vehículos que su principal vocación y función fue el movimiento, lo que dificulta el encaje y tratamiento de estos bienes con la legislación vigente cuya protección está muy ligada a ubicaciones concretas. El museo de Vilanova, con el apoyo y orientación del *Museo de la Ciencia y de la Técnica de Cataluña*, está desarrollando una estrategia de actuación en busca de nuevas formas de interpretación y descubrimiento de un patrimonio que no sólo se sitúa en el interior de la actual estructura museística, si no que también se encuentra desplegado por el territorio.

El pasado mes de junio desde el museo de Vilanova se completo la primera fase del inventario del patrimonio histórico cultural del ferrocarril en Cataluña. En esta primera entrega se han catalogado 100 elementos que la Fundación considera que deben ser protegidos y puestos en valor. Los criterios de selección giran entorno a las

consideraciones del Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio industrial -TICCIH- según las cuales son instalaciones, conjuntos, vehículos y objetos preferentes, aquellos que constituyen una evidencia representativa del mundo del trabajo, de la vida cotidiana o de las innovaciones tecnológicas que han representado el progreso del ferrocarril y de la sociedad.

Con el fin de crear la necesaria homogeneidad global en aspectos de custodia y reutilización, el director del *El Museo de la Ciencia y de la Técnica de Catalunya*, Eusebi Casanelles, actual presidente de la TICCIH, ha definido un nuevo concepto de equipamiento culturales: los llamados “museos nodales” con una subred de centros y lugares patrimoniales bajo su área de influencia. En el caso del ferrocarril en Cataluña, está previsto que Vilanova sea el museo nodal y se ocupe de la coordinación, orientación y guía del resto de iniciativas de ferrocarriles históricos en esta comunidad. La filosofía no jerárquica y de trabajo en red será la que rijan las relaciones entre ellos, del mismo modo que en el conjunto del *Sistema* de museos industriales.



El despegue de un gran proyecto: de centro patrimonial a espacio abierto y foro de intercambio, el Museo del Ferrocarril de Cataluña

A un museo se va como al cine o a la ópera, a salir de la pedestre vida verdadera y a vivir la suntuosa realidad, a encarnar la fantasía propia en las fantasías ajenas, a viajar fuera de sí mismo, a descubrir los fantasmas que llevamos agazapados en lo más recóndito de nuestro ser, a mudar de piel y ser otros y otras en otros tiempos y otras geografías, a fugarse de los escuetos límites de la condición humana y de lo posible, para, ayudados por los espejismos que nos rodean y arrebatados por la magia de sus imágenes, ser, por unos instantes u horas eternas, muchas otras sin dejar de ser las mismas, ubicuos sin movernos del lugar en el que estamos, eternos siendo mortales y todopoderosos sin perder nuestra miserable poquedad. Porque un museo, antes que un laboratorio o un archivo histórico, es una fábrica de sueños.

Mario Vargas Llosa “Una fábrica de sueños”, El Museo del Prado, 1996

Si para Vargas Llosa un museo es una *fábrica de sueños* para los griegos fue *el templo de las musas*. Unos y otros identifican los espacios de la memoria con una estancia extraordinaria, mezcla de magia y de conocimiento: un mercado de encuentro entorno a un legado que viene de lejos y viaja al infinito.

El paso del tiempo, la experiencia y las transformaciones de un mundo complejo e imprevisible han añadido sustantivos a las definiciones clásicas de los museos. Las organizaciones culturales han buscado nuevas formulas de corresponsabilidad, compromiso y transmisión que encajen mejor con estructuras más abiertas, flexibles y, también, frívolas.

Los nuevos museos: agentes de inclusión social

Ha sido necesario reinventar estas instituciones, abandonar los esquemas convencionales, para convertirlas en puentes de dialogo, agentes de inclusión social, accesibles desde una perspectiva física e intelectual, con vocación viajera y renovadora. Hoy apenas se cuestiona que sea la acumulación de material lo que da sentido a un museo o la singularidad de un objeto la que sacraliza su existencia; lo que realmente muestra la vida de una época o su influencia es la presentación contextualizada de elementos de uso masivo. Los objetos ferroviarios tienen un valor añadido frente a otros tipos de patrimonio: estimulan las sensaciones a través de la evocación, con ello favorecen la identificación y la participación en la memoria colectiva.

Las instituciones públicas y privadas ocupadas de la gestión de los museos son usufructuarias y administradoras temporales de estas “fabricas de sueños”, con la responsabilidad de garantizar la preservación de la historia y de dirigir el enorme

beneficio público que comporta la divulgación de su conocimiento y el incremento de su investigación.

En el siglo XXI los museos han de ser zona de acogida donde se investigue y se procesen conocimientos, experiencias y emociones, a la vez que se incentive el descubrimiento y la creatividad. La sociedad para garantizar un progreso sostenible y humanizado ha de incentivar el aprendizaje informal, la contemplación, el disfrute y, muy especialmente, despertar interrogantes sobre la sociedad actual: el museo es ese espacio de incertidumbres. El mundo actual es fruto de un determinado desarrollo sociocultural, de unas decisiones, conscientes o no, que han comportado obviar otras posibles alternativas. El estudio de la historia, desde una perspectiva pluridisciplinar, nos muestra y explica estas alternativas, y es en este sentido que el museo puede actuar de ágora moderna.

Sabemos que se necesitan espacios de reflexión y diálogo, donde se facilite el tratamiento y el acceso a una cultura nutrente y estimulante. Los museos han de asumir la responsabilidad de contribuir al proceso de cambio social con los sectores más necesitados de integración y de incremento de sus niveles de interés. No obstante, la competencia de los medios audiovisuales y de los parques de diversión hacen difícil colocar a los museos en un lugar suficientemente atractivo para la mayoría de la población. Es muy posible que en el futuro sobrevivan los que a la belleza, el conocimiento y a la emotividad, establezcan nuevos roles sociales basados en la receptividad, en la colaboración y en la transparencia, así como en la democratización del acceso al uso de sus recursos.

El Museo del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú busca la activa participación de los ciudadanos para ser un foro abierto al intercambio y a la acción, en el que se facilite el rescate del patrimonio tangible e intangible. No sólo se pretende ampliar la base de públicos, sino construir una relación más estrecha con ellos, cultivándolos y provocando que se impliquen en la vida de la institución cultural. Su mirada puede aportar nuevas formas de tratamiento de la información y de diseño de las actividades.



El año 2006 comenzó en el museo de Vilanova con la creación e integración de una nueva entidad que con el nombre de *Socios y Colaboradores* (SIC) propone la incorporación al equipo del museo de aquellas gentes dispuestas a participar en su desarrollo y a intercambiar conocimiento. En sus diferentes modalidades la contribución puede ser a través del trabajo, de donaciones o de la aportación de una cantidad anual. Personas físicas o jurídicas son los destinatarios de esta propuesta que pretende estimular la formación de un amplio tejido social entorno al museo, al tiempo que quiere profundizar en el nivel de intervención de los públicos actuales y posibles.

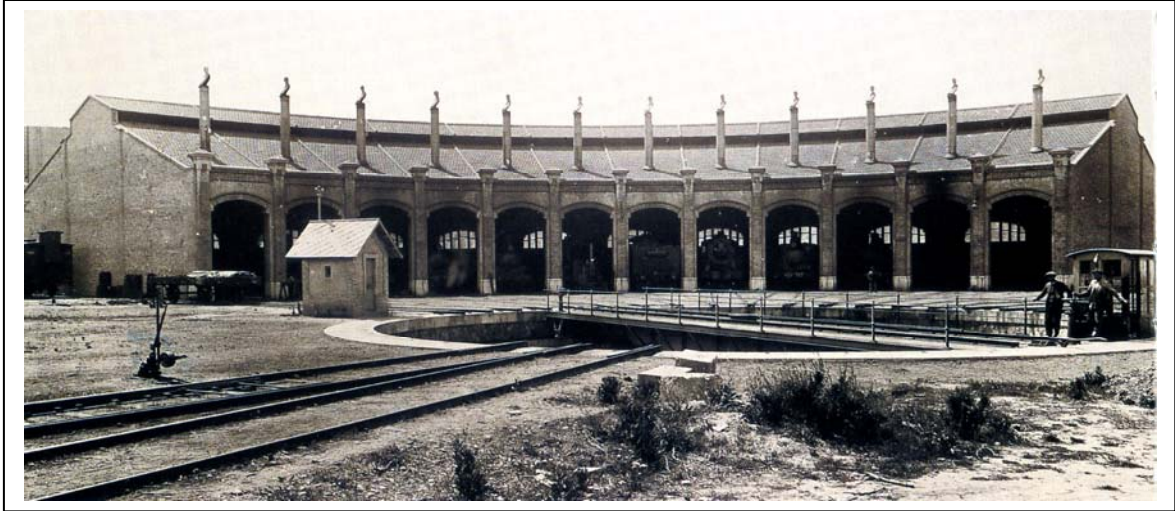
Junto con este concepto de participación social, posiblemente uno de los cambios esenciales de los museos es la salida de sus confines espaciales. Un cambio de mirada que supone ver la historia como un todo en movimiento que resulta imposible encerrar en un contenedor. El patrimonio industrial se extiende por el territorio y los objetos tienen mayor significado en sus edificios productivos de origen, por lo que pueden perder identidad y fuerza al trasladarse a un espacio patrimonial nuevo. En esa línea, la dirección del *Museo de la Ciencia y de la Técnica de Cataluña* decidió que era mejor musealizar lugares productivos a trasladar su contenido a un gran museo central. Es por ello que la mayoría de los veinte museos que forman el *Sistema* de museos se encuentran en un antigua instalación productiva y se potencia la identificación, selección y reutilización de determinados elementos industriales extendidos por diferentes lugares del territorio. En el mundo contemporáneo la industrialización ha tenido una incidencia fundamental, por lo que resulta revelador que estos bienes sean comunicables y visibles por todos, de forma que los ciudadanos lo sientan como testimonio vivo de la profundidad del tiempo y parte de su identidad cultural. Fuera de las paredes de lo que se entiende por un museo-almacén, se ofrece un legado material e inmaterial que hay que descubrir, tutelar y poner a disposición de la comunidad.

En el caso del patrimonio vinculado al ferrocarril, todavía es más evidente y natural este despliegue territorial ya que los trenes se caracterizan por su función de desplazamiento. Las industrias del transporte, por su propia naturaleza, presentan una diferencia fundamental que deriva directamente en su patrimonio.

Por lo tanto, los museos del ferrocarril y, en el caso concreto, el que se encuentra situado en la localidad de Vilanova i la Geltrú –a 45 kilómetros de Barcelona–, es un “templo” desde donde iniciar un apasionante viaje por unos carriles que cambiaron el mundo. Un viaje en grupo, con parada en estaciones como ciencia, técnica, sociedad, cultura o trabajo y con un recorrido por diferentes territorios que revelan lo que fue y lo que será este modo de transporte del siglo XXI.

El viaje accidentado del museo

El Museo del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú custodia la colección técnica más importante de Cataluña y el conjunto de sus bienes muebles e inmuebles está considerado de los más interesantes de Europa. Sus vehículos se ubican en un antiguo depósito de locomotoras de vapor de finales del siglo XIX que en 1967 dejó de funcionar.



Esa fábrica de sueños donde se mezclan trenes y emociones, hoy viaja hacia el futuro más allá de sus límites: por los caminos de hierro del país.

En la marcha del *Sistema del Museo de la Ciencia y de la Técnica de Cataluña*, la evolución del Museo del Ferrocarril es especialmente insólita y destacable por las dificultades que desde sus orígenes ha sufrido el proyecto. Fue uno de los primeros en reunir el germen de su futura colección y en utilizar como establecimiento unas instalaciones que habían sido productivas. Sin embargo variables de diferente tipo han impedido su despegue definitivo.

En 1972 la *Asociación de Amigos del Ferrocarril de Barcelona* concentró en el depósito de Vilanova i la Geltrú una importante muestra de locomotoras de vapor de todas las épocas –entonces algunas todavía en uso- para exponerla en el *Congreso de la Unión Europea de Modelismo Ferroviario* (MOROP) que se celebró en octubre de ese año en la capital catalana. A pesar de que en los años setenta es constante la creación de organizaciones internacionales orientadas a la salvaguarda y difusión del patrimonio industrial, en España las energías se destinaron al cambio de régimen político y a la consolidación del sistema democrático. Hasta la Ley de 1985 no se incorpora el patrimonio industrial como susceptible de protección.

Después de unos años de abandono de las máquinas y de los edificios del Depósito de Vilanova en los que se aceleró su deterioro, en 1980 se empieza a manifestar un cierto interés por el patrimonio ligado al tren. Preocupación que se concretaría en dos grandes exposiciones en Barcelona y en la conmemoración del centenario de la llegada del ferrocarril a Vilanova i la Geltrú. En ese contexto fue en el que se firmó el convenio que garantizaría la creación del futuro museo.



El 13 de diciembre de 1981 se suscribió el acuerdo de constitución entre RENFE – empresa propietaria de terrenos y bienes-, la Generalitat y el Ayuntamiento de la ciudad. En ese convenio cada parte asumió unos compromisos que en ninguno de los casos se llegaron a cumplir en su totalidad. La razón determinante del incumplimiento de los acuerdos fue el desencuentro político de las diferentes administraciones públicas (estatal, autonómica y local), unida a la falta de voluntad por encontrar y definir líneas de gestión creativas entre la titularidad de los bienes y las instituciones. Eran los tiempos de la *Transición* en los que faltaba madurez y tradición democrática para resolver con efectividad los problemas que ocasionaba la convivencia de diferentes partidos en las tres instituciones.

En el resto de países europeos, durante esos años, los organismos públicos dieron pasos decisivos en el reconocimiento del patrimonio industrial, así como en la transformación de los museos en espacios más cercanos a la sociedad. En los años noventa, los más innovadores recursos museológicos y museográficos se pusieron a disposición de algunos proyectos que han revolucionado el mundo del patrimonio. En España, el proceso fue más lento pero también se avanzó, aunque la falta de una política cultural decidida, junto a la insuficiente presión social, truncaron la consecución de algunos proyectos que perdieron su oportunidad.

En 1992 la *Fundación de los Ferrocarriles Españoles* se hace cargo del equipamiento de Vilanova, que ya había abierto sus puertas en precario en agosto de 1990 -sin asignación de personal y sin presupuesto de funcionamiento. Cuando esta fundación cultural se encarga de su gestión, destina una partida presupuestaria -que a su vez se obtiene de recortar la destinada a otras áreas-, define una cuenta de resultados y nombra un coordinador. Fue una solución provisional que pretendía dar una salida al

mantenimiento de estas instalaciones. Se esperaba conseguir el consenso y la prometida participación de las instituciones autónomas y locales para adoptar medidas más definitivas. Sin embargo, al resolverse el problema más urgente, se estancaron las posibilidades de acuerdo. En los años noventa volvió a quedar pendiente la recuperación del espacio; como la Fundación y Renfe garantizaban su apertura, para el resto de las administraciones dejó de ser un problema.

El Museo se encuentra en las instalaciones de la antigua “casa de los trenes” de Vilanova i la Geltrú. Dentro de este espacio, la rotonda semicircular es la edificación más emblemática, pero también sobresalen los tres depósitos de agua o las naves del taller de reparación de locomotoras con un espectacular puente-grúa. La combinación que forman los edificios, ámbitos y vehículos es de un valor incalculable tanto por su exclusividad, significado o diversidad tecnológica.



La exposición del museo de Vilanova que recibe alrededor de 45.000 visitantes al año, cuenta con vehículos de todas las épocas: desde las locomotoras de vapor más antiguas de la península hasta los primeros Talgos que cambiaron la manera de viajar a mediados del siglo XX. Reúne un total de 60 vehículos de todas clases en la que se pueden encontrar locomotoras de vapor, eléctricas, diesel, automotores, coches de viajeros, un vagón de mercancías y hasta un funicular.

La colección de locomotoras de vapor es la más destacable. La serie está formada por 28 máquinas –la mayor parte de ellas piezas únicas– construidas en diferentes países y adquiridas por diversas compañías españolas. Algunas de estas locomotoras son bienes de gran valor patrimonial, como por ejemplo las dos locomotoras más antiguas conservadas en nuestro país (*Martorell* -1854- y *Mamut* -1857-); La *Santa Fe*, una de las máquinas más potentes y pesadas de Europa; la más rápida del siglo XIX, *MCP9 Renfe 220-2.005*; la primera de vía ancha construida en España, la denominada *Caldas*;

la única aerodinámica, la *Linda Tapada*; la locomotora más pequeña de vía ancha, *Andaluces 020-04*; y, también, la última locomotora a vapor de Renfe, apagada por el Príncipe Juan Carlos en 1975, *Mikado 141F-2348*, con lo que se dio por acabada la era del vapor en RENFE. También hay que destacar la composición completa del *Tren del Centenario*, réplica del primer tren que circuló en el Estado español en 1848 o una composición de TALGO II; los *Trenes Articulados y Ligeros de Goicoechea y Oriol* (TALGO), abrieron una nueva era en los servicios ferroviarios en la España de los 50. Cada uno de los vehículos pone de manifiesto el progreso económico y social que acompañó a la evolución técnica del ferrocarril.



Además de estos vehículos, el museo dispone de otros materiales representativos del mundo del ferrocarril. Objetos que fueron utilizados por el personal ferroviario en el pasado: básculas, faroles, gatos, lámparas de aceite, calculadoras, máquinas expendedoras de billetes, etc. Así como una amplia variedad de maquetas de diversas escalas e instalaciones ferroviarias esenciales en la historia ferroviaria española como la mesa de enclavamientos y el puente de señales de la estación de Francia de Barcelona (1929).

Este patrimonio histórico ligado al ferrocarril es particularmente didáctico, resulta un magnífico vehículo de comunicación, que además de explicar la historia de la industrialización, del transporte y del desarrollo del mundo contemporáneo, ofrece muchas posibilidades de viaje hacia el futuro. Es una fuente de conocimientos, un recurso educativo para conocer una sociedad industrial basada en el progreso y el cambio, en la constante construcción y destrucción, en la revolución y la reconversión.

Un patrimonio disperso: el ferrocarril en Cataluña

La catalogación, conservación, documentación o difusión de los bienes ubicados en el interior del museo de Vilanova no es suficiente para garantizar la custodia general de la memoria vinculada al ferrocarril en Cataluña. El tren ha dejado su rastro en buena parte del territorio y a diario lo sigue dejando. El caso catalán es una excepción respecto al resto de regiones de la península; no sólo por haberse financiado casi en su totalidad por capitales autóctonos (excepto la línea de Lleida a Reus y Tarragona, financiada mayoritariamente por capital francés), sino también porque es en Cataluña dónde la construcción de algunas líneas termina en el establecimiento de una gran red ferroviaria.

Las primeras líneas ferroviarias surgieron allí dónde la iniciativa privada tenía más fuerza y pujanza; donde el grado de densidad poblacional era elevado, al igual que el consumo y el desarrollo mercantil e industrial. A mediados del siglo XIX era Cataluña la que satisfacía en general estas condiciones, por lo tanto, no es de extrañar que el primer ferrocarril se construya aquí. Este rasgo incrementa el interés y el valor del patrimonio Industrial ferroviario localizado en Cataluña que en muchas ocasiones tiene más de 150 años de antigüedad. La burguesía comercial y financiera barcelonesa promueve y financia la red ferroviaria, no tan sólo de los pequeños ferrocarriles sino de las grandes líneas: "...la financiación interna no es un rasgo aislado del ferrocarril catalán, sino parte de un planteamiento global destinado a poner el nuevo medio de transporte al servicio de los intereses de la región", según palabras del historiador Jordi Nadal.

Además de la importancia de los capitales autóctonos, el impulso de la primera revolución industrial favoreció la creación de talleres y la preparación de personal cualificado que serían decisivos para poner en marcha los distintos proyectos. *La Escuela de Ingenieros de Caminos de Madrid* fue el núcleo de formación de las diversas promociones de profesionales que dirigieron muchas de las obras del ferrocarril. Consecuentemente, se creó una red ferroviaria específica, orientada al servicio de los intereses de la industrialización catalana, se proyectó para el transporte de mercancías desde los centros productivos y así facilitar la llegada de los productos a los centros consumidores. De hecho, entre 1.800 y 1.900 la población de la ciudad de Barcelona (convertida en polo de máxima atracción) se multiplicó prácticamente por cinco, pasando de 105.000 a 533.000 habitantes. Hasta la crisis de 1.866 muchos recursos financieros fueron orientados a la extensa red ferroviaria de Cataluña, aunque el material rodante se importaba de otros países de Europa, lo que suponía la salida del país de una parte de los recursos económicos.

Ese es otro de los motivos de la utilidad de la museización del patrimonio de este territorio. La mayoría de veces tan solo la localización representa una manera de conservación. En este sentido el museo de Vilanova está desarrollando la operación de identidad de unos bienes que todavía están pendientes de definirse como patrimonio. El proyecto se orienta a la elección de una serie de elementos, instalaciones o conjuntos que por su relevancia histórica o técnica merecen ser custodiados y que a través de diferentes medios queden vinculados al museo.

El Consejo de Europa, en el documento donde se recomienda a los gobiernos de los estados miembros que apliquen las medidas que permitan la identificación, el inventario y el análisis científico, afirma que “...Sería imposible pretende proteger todas las construcciones técnicas o industriales existentes a Europa, aunque se demuestre un cierto valor histórico o científico. Realizar una selección es, en este caso, más necesario que en cualquier otro sector del patrimonio”.

El pasado mes de junio desde el museo de Vilanova se completo la primera fase del inventario del patrimonio histórico cultural del ferrocarril en Cataluña. En esta primera entrega se han catalogado 100 elementos que la Fundación considera que deben ser protegidos y puestos en valor. Los criterios de selección giran entorno a las consideraciones del *Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio industrial -TICCIH-* según las cuales son instalaciones, conjuntos, vehículos y objetos preferentes, aquellos que constituyen una evidencia representativa del mundo del trabajo, de la vida cotidiana o de las innovaciones tecnológicas que han representado el progreso del ferrocarril y de la sociedad. En las siguientes fases está previsto que crear una comisión multidisciplinar formada por un equipo de profesionales interdisciplinarios de la industria, de los museos y de las compañías ferroviarias. En este sentido, el comité británico *Railway Heritage Committee* ofrece el mejor modelo de cooperación entre las empresas de transporte, instituciones públicas y los profesionales interesados en la preservación del patrimonio histórico.

Inventari del patrimoni industrial del ferrocarril a Catalunya

Fase I

ÀREA D'IDENTIFICACIÓ

Nom Rotonda de l'estació de Ripoll

Inclou Rotonda i naus de l'antic dipòsit de locomotores de vapor

Cronologia 1880?

Clasificació Immoble/instal·lació

Ús actual Sense ús



ÀREA D'UBICACIÓ

Línia Moncada Bifurcación a San Joan de les Abadesses

Tram/estació Estació de Ripoll

Província Girona **Ample** 1668 mm

Propietari/Gestor Adif

ÀREA DE CONTINGUT

Origen/ característiques L'any 1880 arriba el ferrocarril a Ripoll, estació de la línia del "Ferrocarril de Granollers a San Joan de las Abadesas". En principi l'estació era de pas, encara que esdevingué a partir de 1911 una estació de bifurcació ja que a partir de Ripoll arrencava la línia del Transpirinec cap a Puigcerdà.

Donada la importància de l'estació, es va construir una rotunda dipòsit amb placa giratòria, per a allotjar les locomotores de vapor i poder encapçalar-les a les diferents vies i canviar el sentit de la marxa.

Conservació Dolenta

Observacions

Fitxa 56 **Fitxes relacionades** 18-21

Elaboració : Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú

Viaje hacia el futuro del museo

Con el fin de crear la necesaria homogeneidad global en aspectos de custodia y reutilización, el director del *El Museo de la Ciencia y de la Técnica de Catalunya*, Eusebi Casanelles, actual presidente de la TICCIH, ha definido un nuevo concepto de equipamiento culturales: los llamados "museos nodales" con una subred de centros y lugares patrimoniales bajo su área de influencia. En el caso del ferrocarril en Cataluña, está previsto que Vilanova sea el museo nodal y se ocupe de la coordinación, orientación y guía del resto de iniciativas de ferrocarriles históricos en esta comunidad. La filosofía no jerárquica y de trabajo en red será la que rijan las relaciones entre ellos, del mismo modo que en el conjunto del *Sistema* de museos industriales.

Esta organización territorial es una red organizada. Cada nodo es independiente y establece unos lazos de colaboración con los otros nodos para desarrollar unas estrategias sobre unos objetivos comunes. A diferencia de una asociación en la que sus miembros se apuntan para alcanzar sólo unos objetivos concretos, las redes crean unas interdependencias entre nodos y tienden a contar con unos elementos de identidad. La gran ventaja de una organización en red respecto a una organización jerárquica es que se pueden establecer relaciones desiguales entre sus componentes que pueden estar en situaciones muy diferentes.

Un *Sistema* según se define en el diccionario, es un todo en el que las partes están relacionadas entre si por unas leyes. El *Sistema* busca una identidad Global superior a la identidad de cada una de las partes de manera que éstas últimas quedan potenciadas. La identidad superior de un sistema no la confiere la unión jerárquica si no que el conjunto de leyes que las define. Es como el sistema solar en donde las leyes gravitatorias son las que unen los diferentes astros y son las causantes que el sistema forme un conjunto con una identidad en la galaxia. Cada una de las partes desarrolla un objetivo específico que forma parte de un objetivo general y todas ellas están coordinadas.



Esa misma organización es la que se persigue para las estructuras nodales de los museos temáticos. El Museo del Ferrocarril de Vilanova regularan las iniciativas vinculadas al patrimonio histórico del tren. Esta herencia dispersa, a la que día a día se van agregando nuevos elementos, todavía no se encuentra suficientemente definida ni interpretada. En

humano el bien más valioso de este museo; el que ha hecho posible que no se percibiera el progresivo deterioro que sufrían las edificaciones y los vehículos.

En los últimos años se han acometido además pequeñas intervenciones de espacios en desuso que han permitido incrementar las áreas públicas: la rehabilitación de la antigua nave de suministros del taller; la recuperación de la cubierta de la nave del puente-grúa; la restauración interior de un depósito de agua de principios del siglo XX; o la incorporación de cuatro nuevas vías que aumentan el espacio expositivo de vehículos y la renovación de otras cinco.

En el museo a la vez que se trabaja para desencallar definitivamente el proyecto de creación de un gran foro del ferrocarril en Cataluña y se estudian y analizan las posibilidades de desplegarlo por el territorio, el patrimonio humano se ocupa de ofrecer un recinto acogedor donde aprender y disfrutar de la magia del tren. Las personas que atienden a los visitantes son las custodias de los intangibles que quiere mostrar el museo.

Algunas de las actuaciones emprendidas han sido trascendentales para el conocimiento del ferrocarril: la creación de una biblioteca de consulta pública; la informatización de los fondos patrimoniales y documentales; el proceso de catalogación del archivo fotográfico; la implantación de distintos ámbitos de difusión audiovisual; así como la implantación de un amplio programa de actividades escolar y familiar con propuestas creativas y didácticas. El museo también ofrece dos trenes en activo que representan lo que podía ser un viaje en tren en dos épocas históricas diferentes. Una, con el *Tren del Centenario*, que recrea las primeras experiencias con este medio de transporte, y otra, con una composición de tren de los años cincuenta del siglo XX. En los últimos ocho años se ha incorporado a la colección de una composición completa del TALGO II y otra de TALGO III, un coche-aula para el desarrollo de los talleres didácticos, dos locomotoras eléctricas, una de vapor y se han restaurado externamente diez vehículos.

En definitiva, con estas actuaciones además de proteger y difundir el patrimonio del ferrocarril, se ha pretendido crear un estado de opinión que favoreciera y legitimara la gran intervención pendiente.

El Museo de la Ciencia i de la Técnica también ha participado en la definición de las principales líneas de intervención arquitectónica y museológica del futuro del museo de Vilanova.



En el año 2005 encargó y financió un anteproyecto arquitectónico para la reordenación y remodelación completa de las instalaciones del museo. Se escogió a un equipo de arquitectos italianos: Valentina Perrone y Gaddo Tarchiani, que se han especializado en la intervención y reconversión de espacios productivos industriales en centros patrimoniales de vanguardia.

La definición funcional del proyecto pasa por la rehabilitación de las diferentes edificaciones y la creación de nuevos espacios que permitan una completa integración de todas las partes. Este anteproyecto se concreta en la configuración de una única edificación que engloba y conecta las diferentes instalaciones, la incorporación de una gran nave del antiguo taller de reparación de locomotoras que actualmente se encuentra pendiente de rehabilitación, la construcción de una nueva edificación que sirva de recepción y acogida, a la vez que la creación de una área de restauración de grandes piezas. Una propuesta que pretende combinar la estructura original con unas propuestas arquitectónicas innovadoras.

Un gran proyecto de consenso y colaboración

El afán de ofrecer un patrimonio industrial visitable y con perspectiva de futuro pasa necesariamente por dotar al museo de Vilanova de recursos financieros, capacidad estructural e infraestructuras territoriales. El modelo de gestión ha de favorecer la participación de la iniciativa privada en su sostenibilidad y un despliegue territorial con

autonomía organizativa. Ya hace demasiados años que se reivindica el conocimiento y la atención de este patrimonio ferroviario. Es el momento de unir voluntades y conseguir la colaboración de todos para reunir recursos suficientes que permitan desarrollar una obra patrimonial que aumenta y se transforma a “alta velocidad”.

En definitiva, la vertiginosa transformación tecnológica que vive el ferrocarril obliga a empujar de forma resuelta a los organismos de decisión a abordar una reforma pospuesta en demasiadas ocasiones, y que ahora ya va mucho más allá de las lindes museísticas de Vilanova i la Geltrú. La situación actual incita a ejecutar de inmediato las obras de recuperación y consolidación y a dar nuevas soluciones a la concepción inicial de musealización del antiguo depósito de vapor. Se trata de extender el museo a otros espacios ferroviarios en desuso con un valor patrimonial real que también han sido testimonio de vida, trabajo y de la evolución del hombre. Las empresas cada vez abandonan más elementos fijos (infraestructuras) o móviles (vehículos) que han quedado obsoletos –a pesar de no ser muy antiguos- para atender los requerimientos de transporte de unos ciudadanos exigentes y con nuevas necesidades; algunos de estos objetos, tanto por su representatividad técnica o social, merecen ya ser considerados como legado industrial ferroviario.

El objetivo final es situar al Museo del Ferrocarril como centro cultural del ferrocarril en Cataluña y como referente europeo. Una finalidad que pasa por crear un espacio de encuentro e intercambio, promotor de ciencia, técnica, cultura y comunicación, territorio dinamizador del patrimonio ferroviario; en definitiva, capaz de generar y ofrecer un paisaje industrial-ferroviario abierto y vivo. Al igual que el *Museo de la Ciencia y de la Técnica* es el eje de una organización territorial que muestra y explica el proceso industrializador del país, el museo de Vilanova es núcleo nodal de las iniciativas ferroviarias existentes y de las que puedan surgir.



El tren invita a abrir la mente ante la aventura de lo desconocido, favorece el cambio de mirada sobre las cosas y ofrece nuevas perspectivas. Atributos como pluralismo, comunicación, investigación, innovación, humanismo y creatividad permeabilizan el pensamiento y animan a la acción de personas y colectivos. Estas propiedades son valores universales que es conveniente fomentar y transmitir.

El Museo del Ferrocarril, *gran fábrica de sueños de trenes*, trabaja en esta línea, mientras busca el compromiso y la cooperación de las instituciones y las empresas ferroviarias, para crear un nuevo modelo de gestión que aporte recursos, ideas y la participación entusiasta de la comunidad en este propósito de larga distancia.

La celebración del 125 aniversario de la llegada del ferrocarril a Vilanova i la Geltrú, que se celebra en el 2006, es la oportunidad para aunar esfuerzos y voluntades e implantar un consorcio que integre a las diferentes administraciones y canalice las inversiones pendientes desde hace 25 años. Parece que existe un objetivo común que puede impulsar el despegue de este proyecto de memoria del pasado y del futuro, confiemos que este sea el *Anus Mirabilis* para el Museo del Ferrocarril en Cataluña.



Pilar García-Fuertes
Directora Museo del Ferrocarril
Vilanova i la Geltrú (Barcelona)

Barcelona, 13 de junio de 2006