

## La joya del Museo del mes de diciembre: Nave Taller de Reparaciones

Cuando el 29 de diciembre de 1881 la locomotora “Gumà” realizó el viaje inaugural a la estación de Vilanova i la Geltrú se hizo realidad el viejo sueño, dentro del proceso modernizador en Cataluña, de conectar el incipiente tejido industrial y productivo del litoral del Garraf con Barcelona, abriendo nuevas posibilidades de transporte comercial y de pasajeros.

El impacto del ferrocarril sobre Vilanova y su comarca es inmediato. La sociedad del Ferrocarril de Valls y Vilanova a Barcelona, encabezada por Francesc Gumà i Ferran hizo una generosa reserva de suelo entre el barrio marítimo y el centro para la construcción de la estación, los muelles, las vías y las naves para el material con la idea de crear un amplio complejo ferroviario en esta ciudad.



Vista aérea del Museo con las naves en primer término.

El papel del vilanovense Gumà como principal promotor de la idea es capital, desde sus esfuerzos para la recaudación de fondos en Cataluña y Cuba, hasta la conducción ordenada y racional de un difícil proceso de construcción, pasando por el estudio de las opciones técnicas más convenientes.

La gran disponibilidad de terrenos favorecía una gran libertad para el emplazamiento de los edificios, solo sujeta a las reglas funcionales y necesidades del ferrocarril. La plaza de la estación, de grandes dimensiones, es sin duda uno de sus principales elementos. No obstante, a pesar del protagonismo urbano que tiene la fachada de la estación, enfrentada a la plaza, los talleres se emplazan siguiendo su propia lógica y sin mayor atención a un protagonismo urbano.

En la perspectiva de la Exposición Regional (1882) se aprecia la ordenación urbana del conjunto, a la vez que se ven los dos edificios de los talleres tal y como han llegado hasta nuestros días.



**Cartel de la Exposición Regional de 1882 con las naves y la estación de Vilanova i la Geltrú. (Fondo de la Biblioteca-Museo Víctor Balaguer)**

La Nave Puente Grúa y la Nave Taller de Reparaciones, corresponden al grupo de edificaciones más antiguas del ferrocarril, realizadas entre 1877 y 1881, es decir, entre la fecha en que Gumà i Ferran recibe la autorización gubernamental para realizar el ferrocarril Barcelona-Vilanova y su inauguración.

Los trabajos que en estas naves se realizaban, desde el transporte y la carga de agua y carbón, encendido de las locomotoras, servicio de frenos, calefacción o alumbrado, exigían numerosas operaciones y gran cantidad de personal. Los servicios básicos constaban de dos secciones principales: la del depósito de vapor y la de "recorrido". La primera sección era donde unos 250 trabajadores realizaban las reparaciones diarias y aprovisionaban de agua y carbón a las locomotoras. La segunda contaba con unos 300-400 trabajadores que, desde 1941, se encargaban de los trabajos de mantenimiento del resto de los vehículos y equipos ferroviarios. Allí funcionaban tres departamentos: carpintería, mecánica y tapicería.



**Conjunto de naves de los talleres con la Nave Taller de Reparaciones al fondo.**

El conjunto patrimonial de los talleres pertenecientes al Museo está caracterizado por dos edificios estructuralmente independientes, los espacios interiores están conectados. La conexión entre los dos espacios permitía, además de propiciar el paso de uno al otro, el aumento del nivel de iluminación de ambos, fundamental para el trabajo que en ellos se realizaba.



**La nave en 1971, con el taller prácticamente sin uso.**

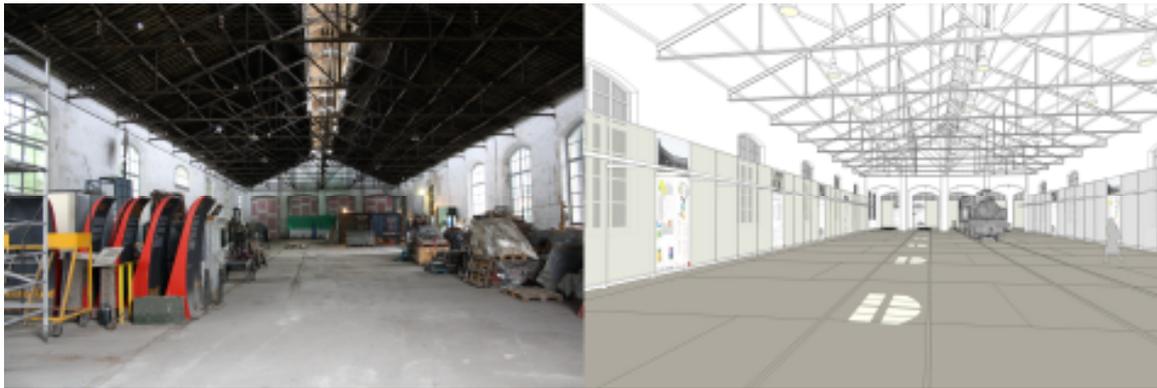
Desde entonces, las naves cumplieron con su función pasando por las diversas compañías ferroviarias gestoras de la explotación de la línea: Ferrocarril de Valls a Vilanova y Barcelona (VVB), Compañía de Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona i Francia (TBF) a partir del año 1886, Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Barcelona (MZA) a partir del año 1898 y Renfe a partir de 1941. Sin embargo, las sucesivas ampliaciones y modernizaciones de los talleres durante la época de Renfe originaron que estas naves primigenias quedasen casi sin uso en la década de los años 70 del siglo pasado.

Cuando en el año 1993 la [Fundación de los Ferrocarriles Españoles](#) se hace cargo de gestionar el Museo del Ferrocarril las naves se encuentran en un estado de deterioro que imposibilita su aprovechamiento, estado que continuó así hasta que la concesión de una subvención de la Generalitat (a través del mNACTEC) de 30.000 € para hacer un anteproyecto integral y la colaboración de los arquitectos de ADIF, como titular de los terrenos y las edificaciones, permitieron repensar la actuación necesaria para reconvertir el conjunto ferroviario en un gran Museo. El arquitecto José Manuel Pastor, fue el que se hizo cargo de todos los proyectos y obras de los años siguientes.



**Imagen del Anteproyecto Ejecutivo.**

Paralelamente, el diputado vilanovense Carles Campuzano, después de una visita al [Museo](#) en la que detecta su potencialidad como activo del territorio, presenta una enmienda a los Presupuestos Generales del Estado de la que derivaría una aportación de 450.000 € en el año 2009 y de la misma cantidad en 2010. Los 900.000 € permitieron hacer en los años siguientes actuaciones parciales en dos de las edificaciones más emblemáticas del Museo: La Nave Puente Grúa (2012) y la Rotonda (2013), a la vez que dos proyectos ejecutivos para poder continuar con las intervenciones en el momento que se consigan fondos de financiación.



**Comparativa de la Nave Taller de Reparaciones actualmente y según el Proyecto Ejecutivo.**

Quedaba pendiente sin embargo la Nave Taller de Reparaciones, hasta que este mismo año, el 16 de octubre se firmó un [Protocolo de colaboración con el Ministerio de fomento para la financiación de los Museos del Ferrocarril](#). En este Protocolo está previsto dedicar los fondos necesarios para acometer la restauración de esta nave. Está previsto que las obras comiencen el año 2016 y con esta reforma se prevé darle al Museo un nuevo ámbito expositivo de unos 1.140 m<sup>2</sup>.



**Comparativa de la Nave Taller de Reparaciones actualmente y según el Proyecto Ejecutivo.**