

# El tren como un bien histórico

**RESTAURACIÓN TOTAL** ▶ El Museo del Ferrocarril de Galicia intenta recuperar el conjunto de edificios del antiguo depósito de locomotoras de vapor de Monforte ▶ Tratan de financiar la rehabilitación de la nave conocida como 'Rotonda' presentando a un concurso el proyecto de la segunda fase de la obra

LUIS BLANCO • MONFORTE

El Museo del Ferrocarril de Galicia está trabajando en varios frentes para conseguir restaurar y salvaguardar los elementos más representativos de la arqueología industrial del ferrocarril gallego en Monforte de Lemos. Se trata del conjunto de edificios del antiguo depósito de locomotoras de vapor de la ciudad del Cabe.

De entre estos edificios destaca una nave, en forma de herradura, con fosos y puente giratorio de 25 metros conocida como *Rotonda*.

La primera fase de las obras de restauración, que ya se llevó a cabo, consistió en la renovación de toda la cubierta, la consolidación de la estructura metálica, la sustitución de los carriles de los fosos de la nave y la rehabilitación de los pilares de hormigón de las 19 puertas. También se recuperó el puente giratorio actuando en el hueco y en el mecanismo de rotación de la pasarela metálica.

Para tratar de financiar los trabajos de recuperación de la segunda fase, prestigiosos arquitectos de A Coruña están elaborando un proyecto que se presentará al concurso de Mejor Proyecto de Recuperación de Patrimonio, convocado por la Fundación Barrié de la Maza que, desde su creación en 1966, viene prestando su apoyo a instituciones promotoras de la cultura.

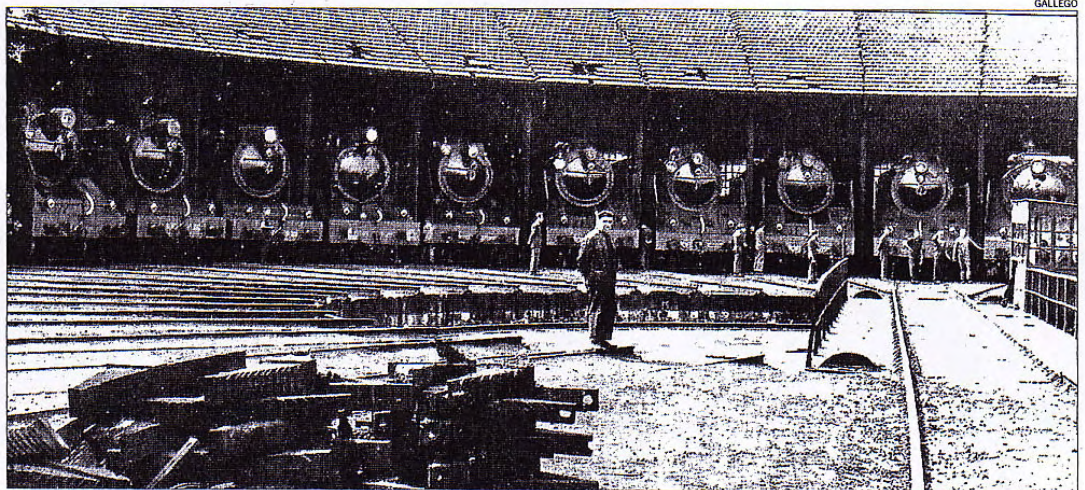
El conjunto de edificios del depósito de tracción de locomotoras de vapor de Monforte de Lemos data de los años 40 cuando el Plan General de Reconstrucción de Renfe dispuso, a partir de 1943, la ampliación de las antiguas instalaciones de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de Monforte que se habían quedado obsoletas.

El nuevo depósito ferroviario de Monforte se concibió para dar servicio a toda Galicia, ya que la ciudad del Cabe, por su situación estratégica, se convirtió en el principal nudo ferroviario de la comunidad gallega.

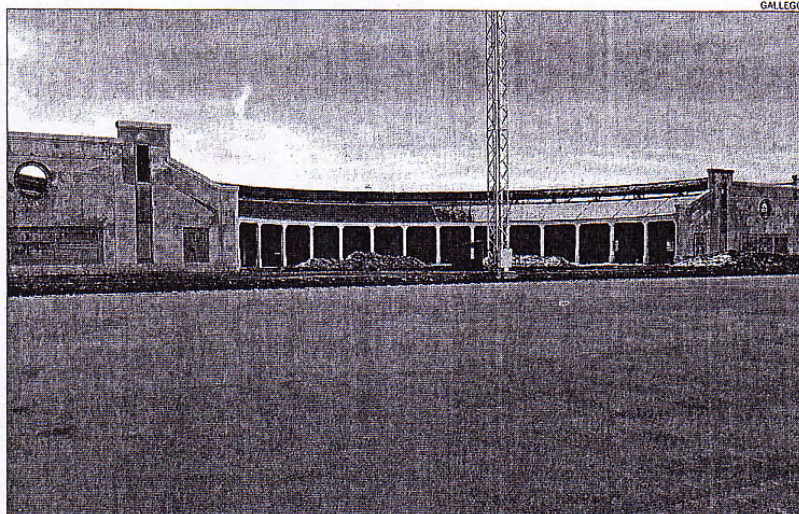
En estas instalaciones se realizaba el mantenimiento diario y las grandes reparaciones a todas las locomotoras asignadas al complejo, que por aquellas fechas superaban el centenar.

La traza de la Rotonda de Monforte es de piedra, ladrillo y cubierta de teja plana sustentada por una estructura metálica ensamblada con pernos de acero con capacidad para 20 máquinas. El resultado es un conjunto armónico y bien construido.

El tamaño de estos edificios apunta normalmente a la importancia de la instalación. Se cons-



Vista parcial de una rotonda ferroviaria con las locomotoras revisadas y dispuestas para salir con los vagones del tren



La Rotonda de Monforte está a la espera de una segunda fase de obras para su total rehabilitación

## LUGAR PARA GIRAR LAS MÁQUINAS

### Economizador de maniobras

Instalaciones como la Rotonda de Monforte disponen de grandes fosos corridos en la vía, cubiertas diseñadas para una fácil y rápida evacuación de gases, luz natural, estructura metálica para evitar incendios y una amplia red de desagües, conducción de agua, aire y vapor a presión.

Los aspectos más comunes de las rotondas ferroviarias son la distribución, el aprovechamiento óptimo del espacio y el acceso a las mismas a través de un puente giratorio en el que confluyen todas sus vías.

La Rotonda de Monforte, como todas las de su género, está auxiliada por un puente girato-

rio que, accionado por medios mecánicos, permite el acceso de las grandes locomotoras de vapor a los diferentes huecos del edificio. Con su giro de 180° se puede invertir el sentido de la marcha de las máquinas y situarlas en el lugar elegido de la nave permitiendo economizar maniobras, ya que por razones de diseño y construcción, las locomotoras de vapor precisan su inversión para efectuar el viaje de vuelta.

Otra de sus utilidades principales era conectar la vía del depósito con las de la estación e instalaciones auxiliares, como las aguadas, areneros, carboneras o foso de escorias ■

truían para albergar desde tres locomotoras hasta dos docenas. La de Monforte es de las más grandes de España, sólo superada por la muy deteriorada de Valladolid, que el Ministerio de Fomento acaba de salvar de la piqueta para ser restaurada y convertida en sede del Museo del Ferrocarril de Castilla y León.

Sin duda, este tipo de edificios constituyeron una solución arquitectónica auténticamente novedosa para la época. Ninguna forma de transporte conocida hasta la fecha alcanzaba las dimensiones y magnitudes del ferrocarril. Por ello, las limitaciones impuestas por la rodadura del ferrocarril provocaron que los ingenieros hubieran de enfrentarse al reto de encontrar soluciones que permitiesen concentrar todas sus exigencias en un solo diseño, conocida por el nombre de *Rotonda*.

## ! LAS CLAVES

### Con un objetivo prioritario muy claro

▶ El objetivo prioritario de la Fundación de los Ferrocarriles de Galicia, institución que gestiona en la localidad lucense de Monforte de Lemos el museo gallego del ferrocarril, es la de restaurar y preservar todos los elementos históricos del ferrocarril que conforman el antiguo depósito de tracción vapor de Galicia.

### Quieren preservar la tradición ferroviaria

▶ Si el museo fructifica, las nuevas generaciones de gallegos tendrán la oportunidad de ver todos los elementos ferroviarios que contribuyeron al desarrollo social, económico e industrial de la humanidad. La mayoría de los países de Europa cuentan con museos de estas características que han sabido preservar la tradición ferroviaria con una gran sensibilidad y acierto.

### Un conjunto que es muy completo

▶ El conjunto del depósito de locomotoras de Monforte de Lemos está compuesto por la rotonda, el taller mecánico -que se convertirá en un centro de interpretación-, la fundición y la fragua, la casona de enclavamientos de señales mecánicas, aguadas, leñera, lamperaría y almacén de briquetas ■