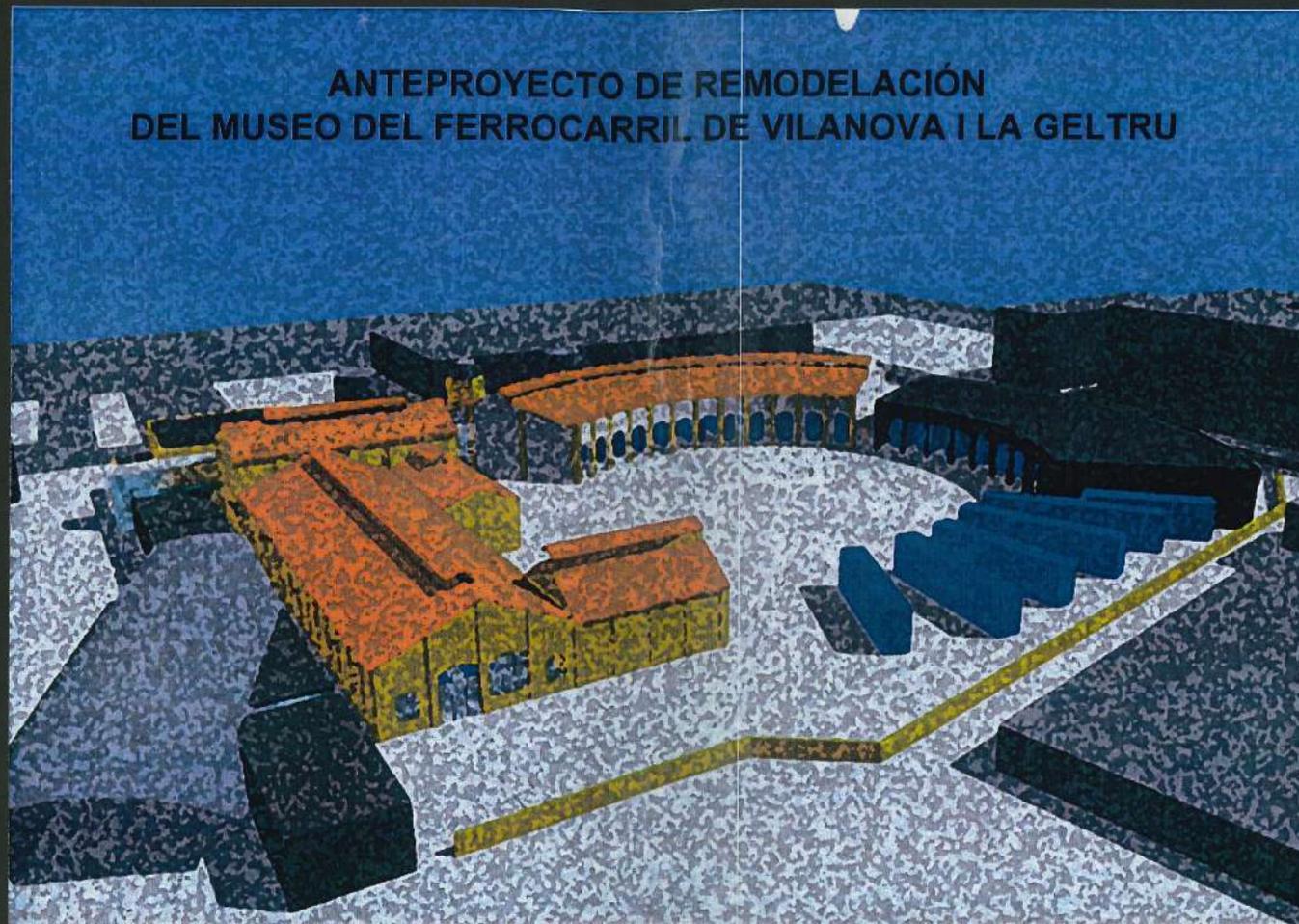
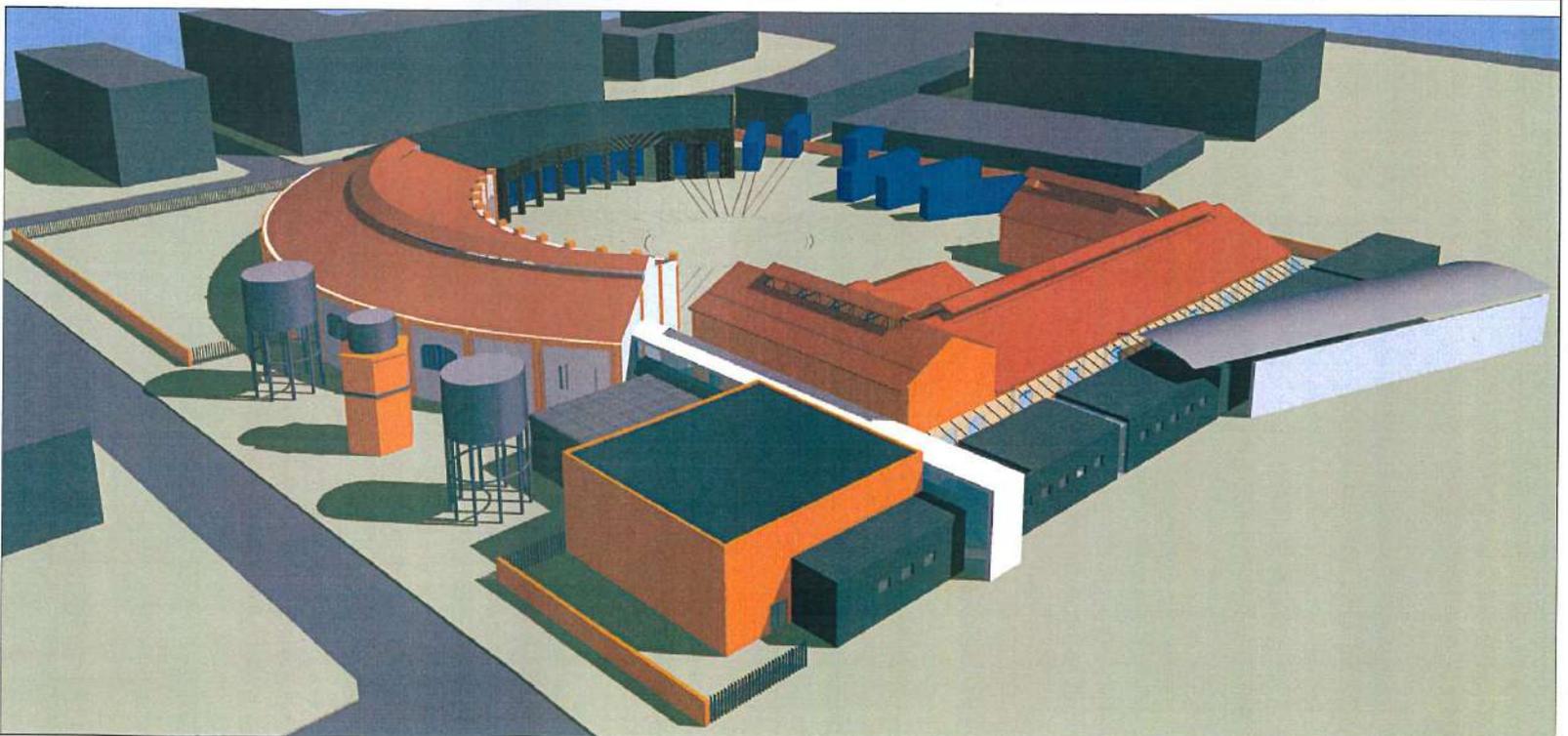
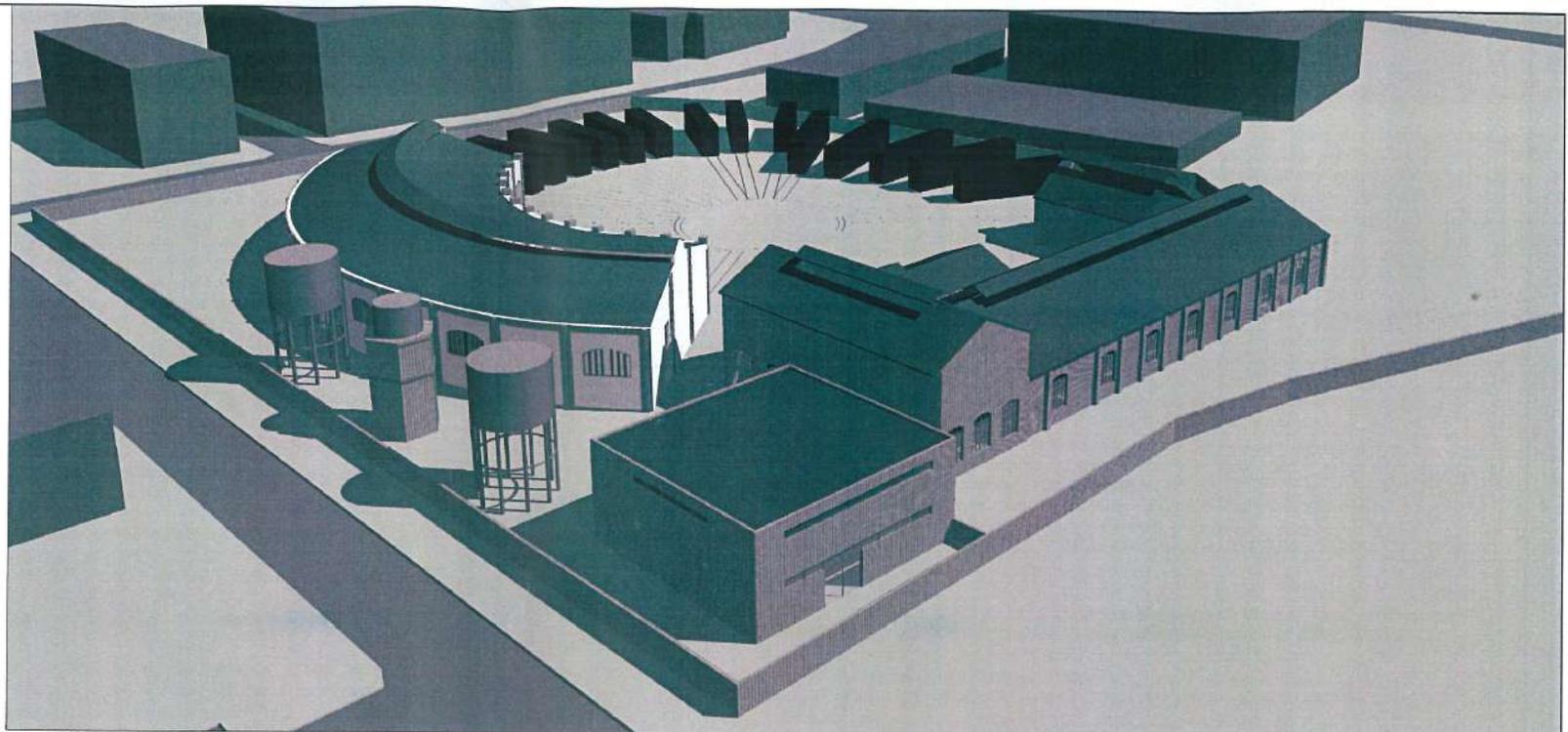


**ANTEPROYECTO DE REMODELACIÓN  
DEL MUSEO DEL FERROCARRIL DE VILANOVA I LA GELTRU**



7B 162



## ANTEPROYECTO DE REMODELACIÓN DEL MUSEO DEL FERROCARRIL DE VILANOVA I LA GELTRÚ

### DESCRIPCIÓN DE LAS PRINCIPALES INTERVENCIONES

En la actualidad, los edificios existentes en las instalaciones donde se ubica el Museo del Ferrocarril se caracterizan por su dispersión y por mantener su primitiva función industrial-ferroviaria. Este depósito de locomotoras de vapor en la ciudad de Vilanova i la Geltrú que incluye una gran nave en la que se ejecutaban las labores de mantenimiento y reparación de vehículos, fueron concebidos y construidos a finales del siglo XX (con ampliaciones en la primera mitad del XX). Los diferentes cuerpos están entre ellos yuxtapuestos, exceptuando el de la Rotonda.

En términos generales, el equipamiento presenta las particularidades de un complejo de carácter industrial, donde los edificios que se iban construyendo se sumaban a las ya existentes, atendiendo a las necesidades productivas.

Un cierre perimetral, de más de dos metros, oculta las edificaciones patrimoniales y sitúa estas instalaciones de espaldas a la ciudad.

El anteproyecto arquitectónico que se presenta propone recuperar los edificios existentes, así como su reutilización como un atractivo espacio expositivo y su conexión entre las partes a través de un recorrido museístico continuo y coherente. El nuevo planteamiento propuesto, supone variar y ampliar el actual punto de vista del visitante. La nueva proposición ofrece una visión más completa de las áreas rehabilitadas, potenciando una perspectiva superior y mucho más amplia.

Para formar una composición global de las diferentes instalaciones del antiguo depósito de locomotoras de vapor, a la vez que se satisfacen las nuevas exigencias de un museo moderno y abierto a los ciudadanos del siglo XXI, se propone integrar nuevos volúmenes que relacionen los edificios existentes y permitan crear modernos ámbitos expositivos y de acogida de visitantes.

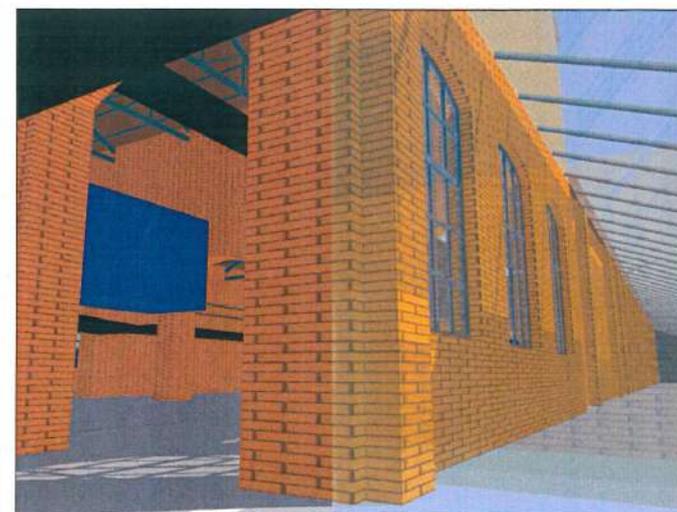
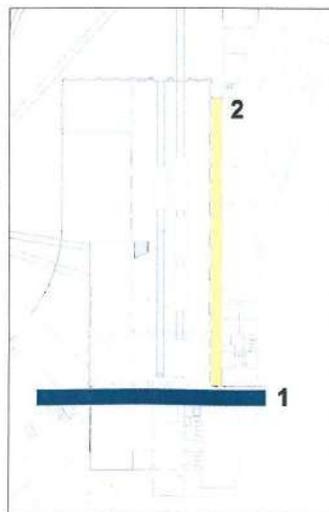
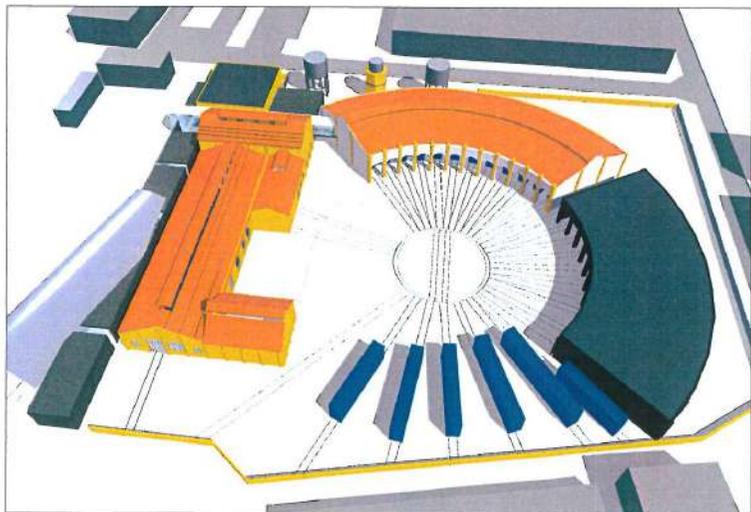
Formalmente el proyecto se concreta como una única edificación que engloba y conecta los edificios ya existentes. El antiguo cuerpo del inmueble de servicios se articula con la nave central y sus dos naves anexas; a su vez esta área se une con las vías traseras y la zona de restauración, y todo ello queda conectado con la plaza central y el edificio de la Rotonda.

Las nuevas estructuras, un amplio vestíbulo que permita alojar grupos numerosos y distribuir a los visitantes del museo y un ámbito para el nuevo taller de restauración de los trenes, se han integrado en un único edificio; una lámina continua que tiene vocación de envolver a las construcciones existentes sin camuflar, en ningún caso, las instalaciones originales.

El edificio se desarrolla a partir de dos recorridos perpendiculares que discurre a los dos lados de la Nave: uno para conectar verticalmente y horizontalmente los espacios públicos de la planta de acceso con los semipúblicos y privados del primer piso; y otro perpendicular a estos que conecta los espacios de servicio.

- 1- El primero se introduce en el espacio dejado vacío entre los dos preexistentes, la Nave y el actual edificio de los servicios, cortando al mismo tiempo la lámina continua de la nueva construcción. Se plantea como el sistema principal de conexión, como el lugar privilegiado para el juego de vistas hacia los edificios históricos que va conectando, y como insignia luminosa, foco visual de atención hacia el exterior.
- 2- El segundo con su tragaluz recorre la Nave en toda su longitud, dejándole autonomía, separando lo antiguo de lo nuevo y permitiendo mantener la iluminación del espacio interior de la Nave a través de sus originales fuentes de luz: las grandes ventanas laterales.

El edificio del taller esta formado por dos partes, el cuerpo de los servicios y el espacio para la restauración de los trenes. El primero se presenta como una secuencia de ambientes como el vestíbulo, los vestuarios, las oficinas, el almacén, el depósito y el taller que van disponiéndose, uno seguido del otro, en bloques cerrados para evocar la imagen de los coches de un tren. Para acentuar esta referencia los vagones que discurren paralelamente a la gran Nave atraviesan el edificio de distribución y el espacio para la restauración de los trenes. El segundo, que se presenta como un gran espacio de trabajo caracterizado por una cobertura curvilínea suspendida y por una sucesión de vigas, representa la versión contemporánea de la Nave. Dos grandes ventanales en la parte terminal de la Nave permitirán que los visitantes puedan contemplar este espacio y el trabajo que se desarrollará en esta zona.



Se propone la disposición de una nueva pasarela que empieza en la Nave, atraviesa el espacio con la grúa móvil, se dirige hacia la zona del distribuidor de la primera planta, hacia los despachos y la biblioteca, se asoma al vestíbulo y en un recorrido inédito a un mirador sobre la Rotonda que permite contemplar los vehículos expuestos. Esta solución crea un panorama único, abre nuevas perspectivas visuales, que no son visibles de otro modo. Por otra parte esta intervención favorece que no se crucen los flujos de visitantes, los de entrada en la Rotonda y los que salen de la exposición, y poder percibir y apreciar el espacio de la Rotonda en todo su tamaño y particularidad.

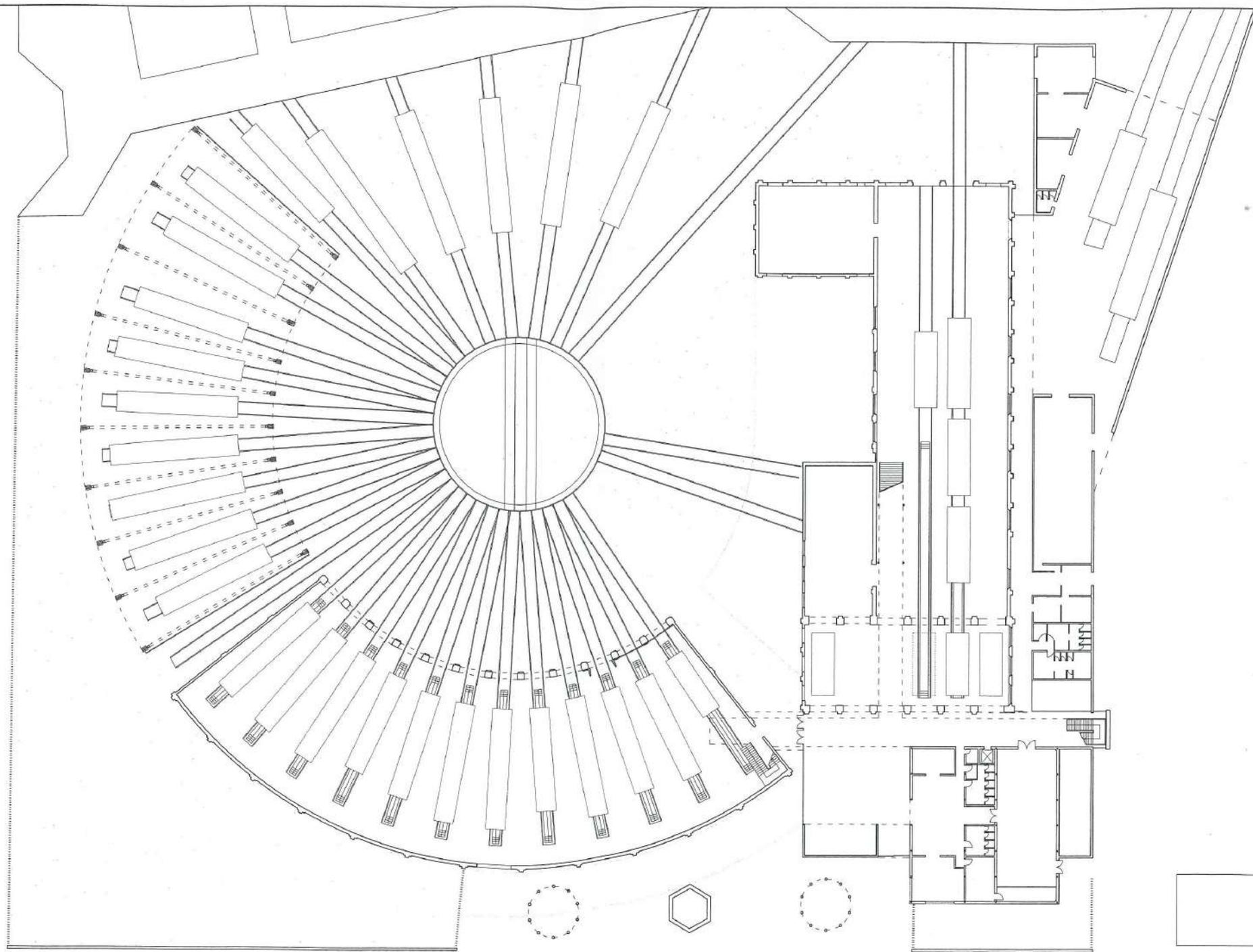
El edificio de la nueva Rotonda quiere ser ante todo funcional y responder a las necesidades prioritarias de amparo y conservación de las locomotoras, retomando las características del edificio histórico sin copiarlo o emularlo. Al mismo tiempo para responder a su nueva función de espacio expositivo se formula una intervención que respete las especificidades de permeabilidad y transparencia.

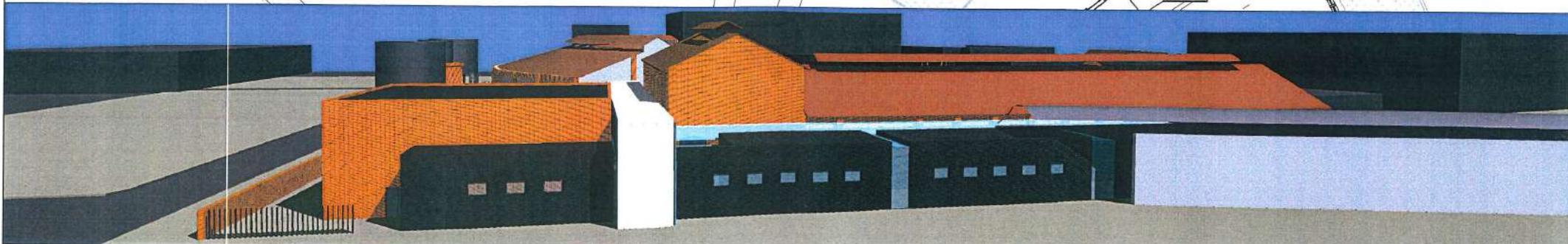
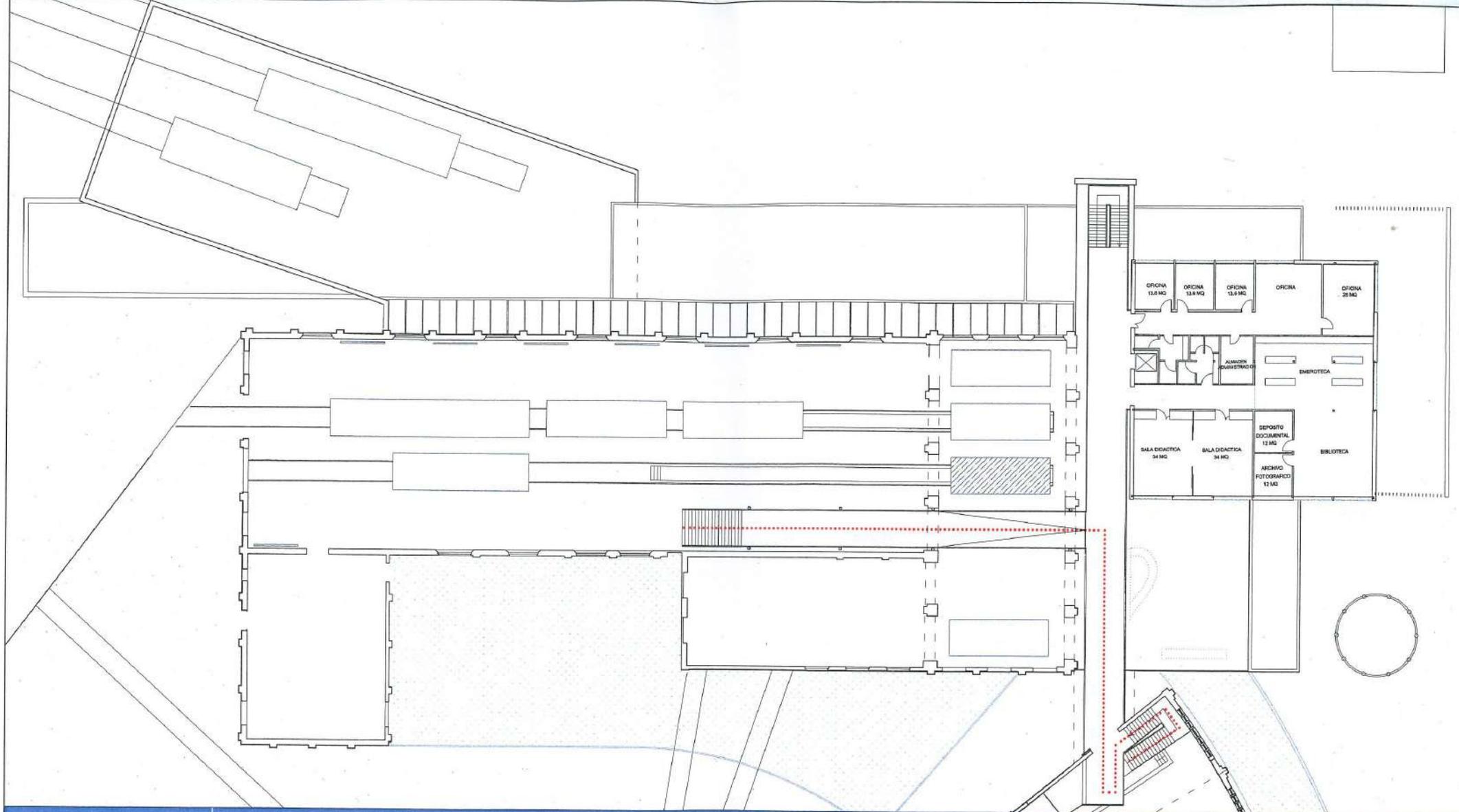
Para lo que concierne a los materiales, el anteproyecto plantea en el edificio de los servicios un revestimiento en ladrillos, para afirmar su pertenencia a las edificaciones originales. Por el contrario en el caso de las ampliaciones en la nueva Rotonda y el taller de reparación de los trenes, se plantea un cambio radical de materiales, para subrayar sus diferencias y autonomía. En los dos casos el material utilizado es el metal. Para la expansión de la Rotonda el proyecto propone una red, una chapa agujerada doble interpuesta en el medio por una lamina de polietileno, que permite la penetración de la luz y, a la vez, impide el paso del aire. Un revestimiento análogo pero de laminas compactas esta previsto en los edificio de servicio del taller de reparaciones, para reforzar la imagen de coches de tren y para crear una pared lo mas compacta posible hacia el parking.

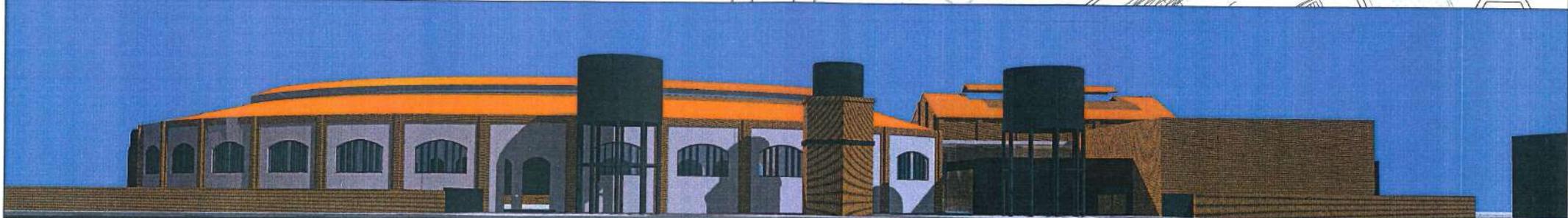
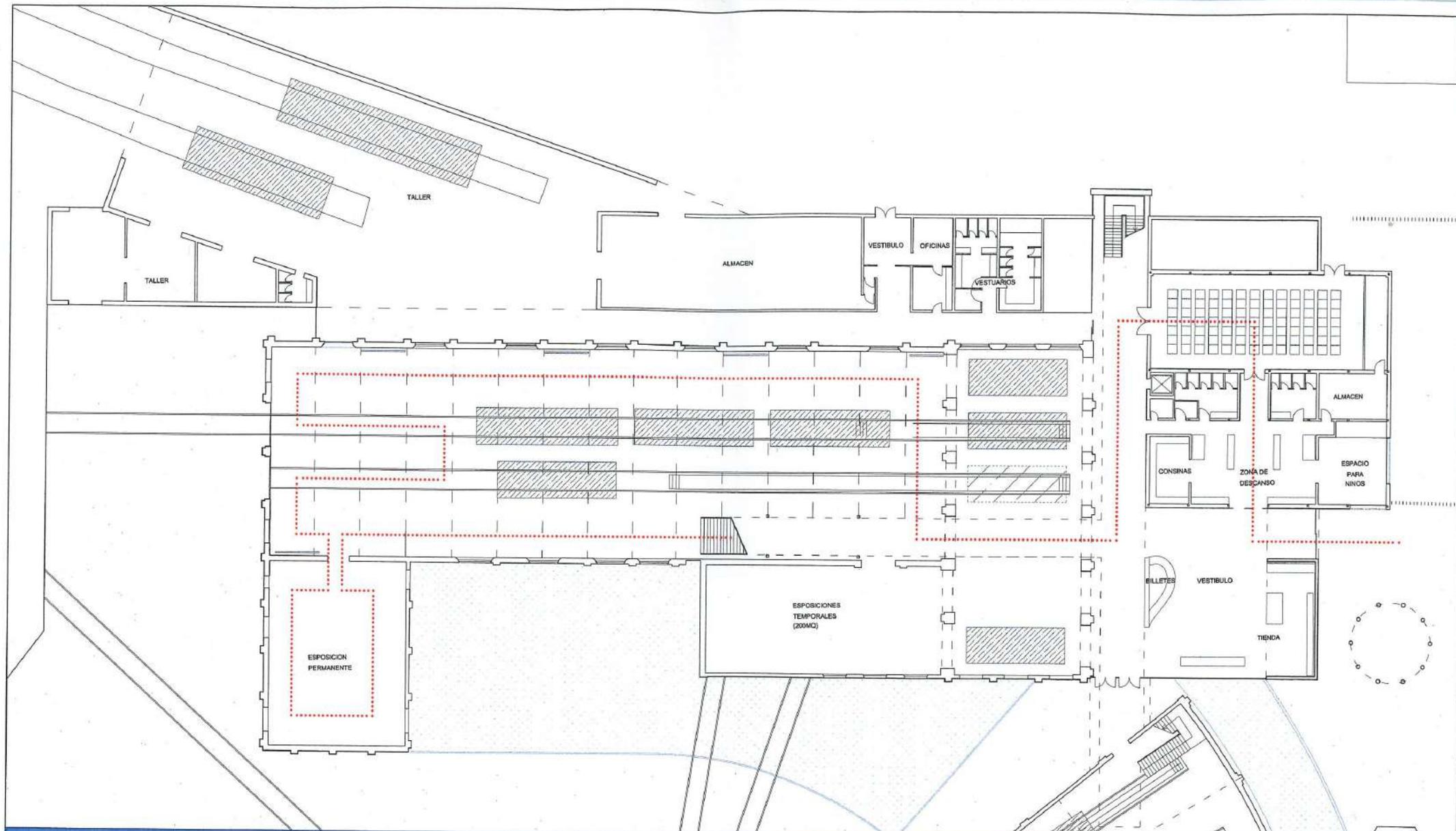
Se propone un cierre perimetral transparente que deja totalmente visible y cercana la zona de acceso al museo, de forma que permite que el conjunto de las instalaciones patrimoniales queden abiertos y integrados en la estructura urbana de Vilanova i la Geltrú.

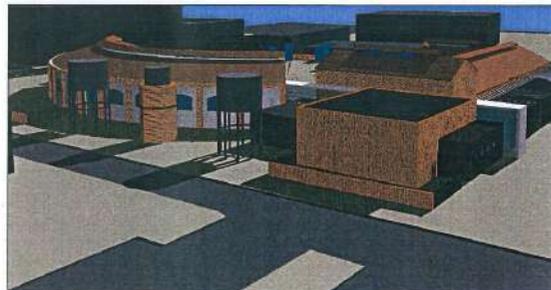
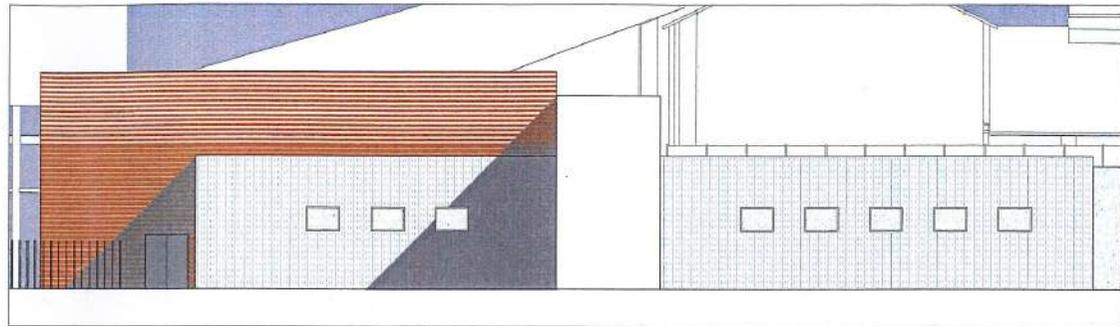
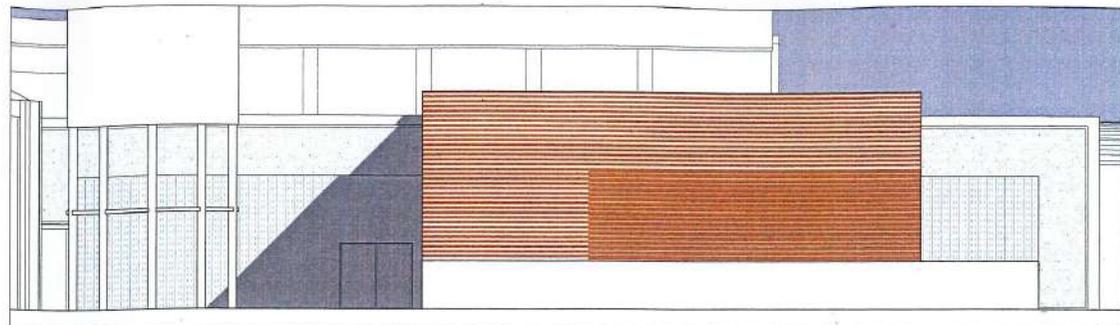
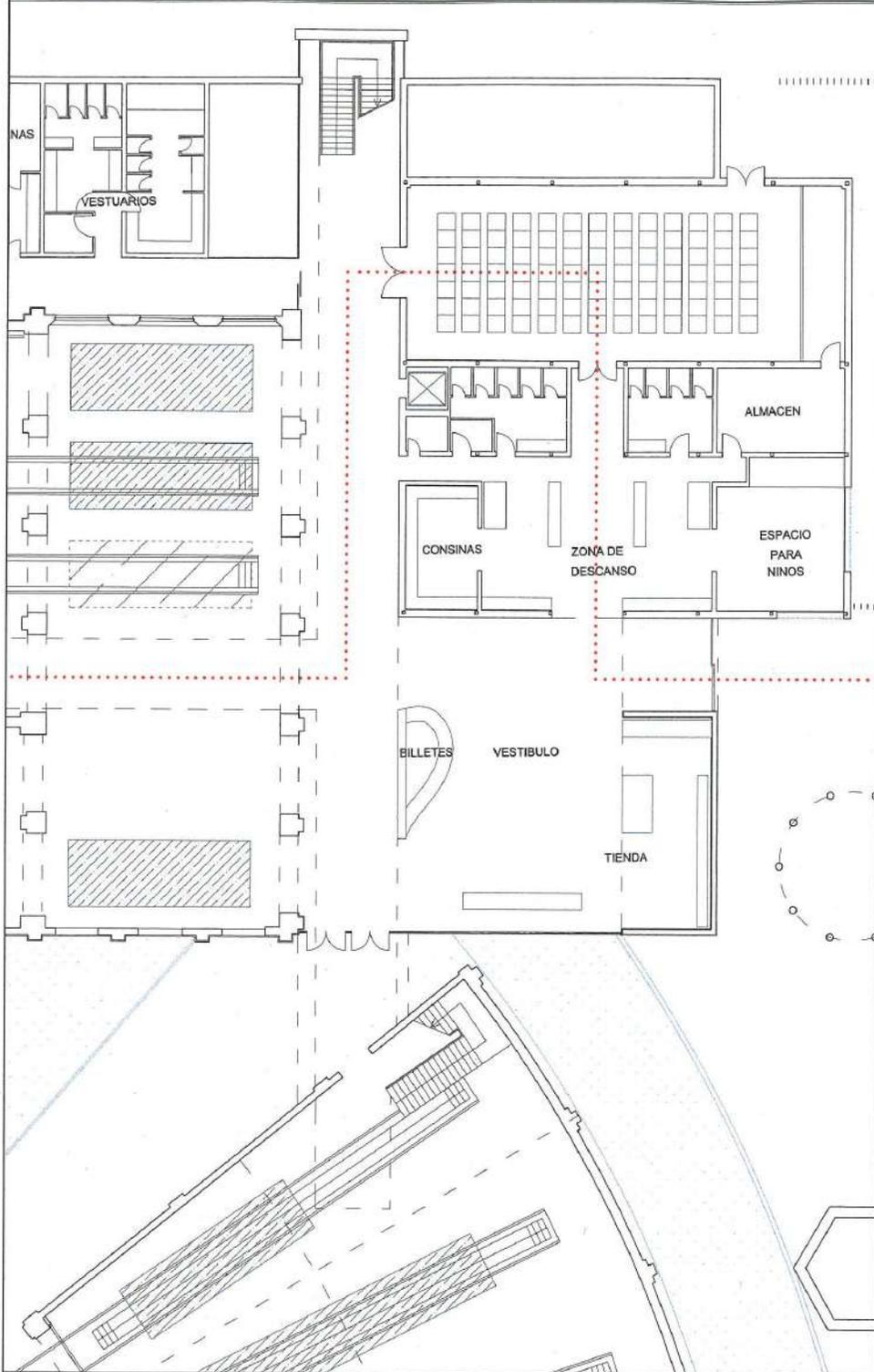
En definitiva, la intervención pretende potenciar estos bienes inmuebles para que la ciudad participe de un espacio de gran valor y belleza.









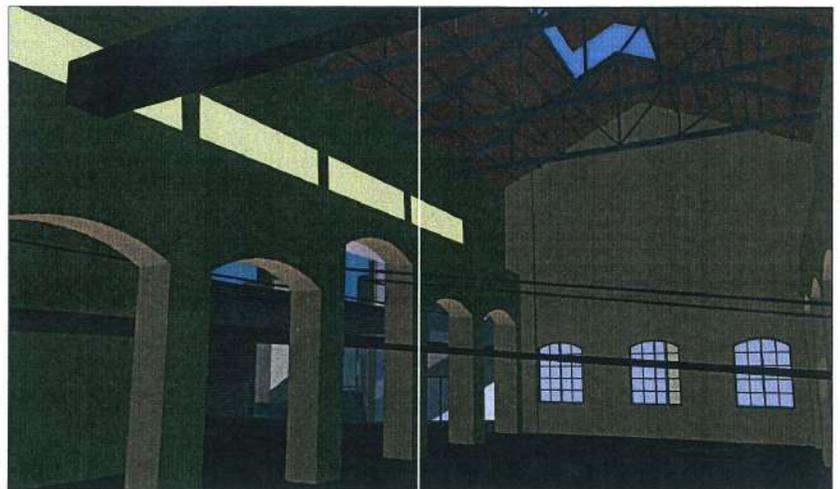
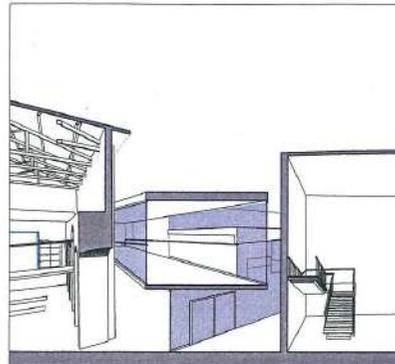
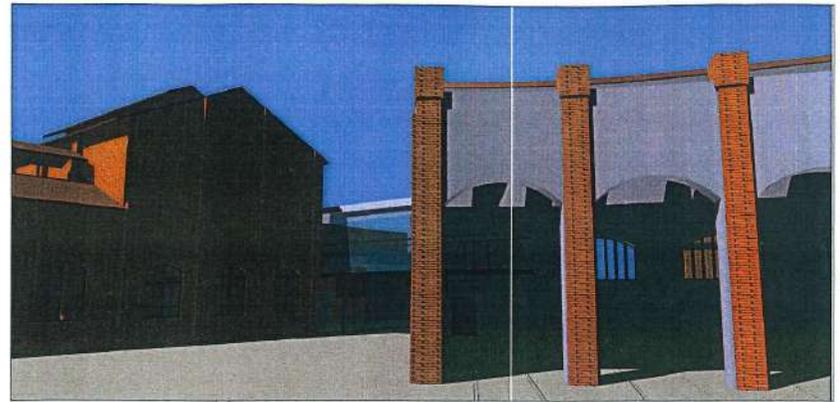
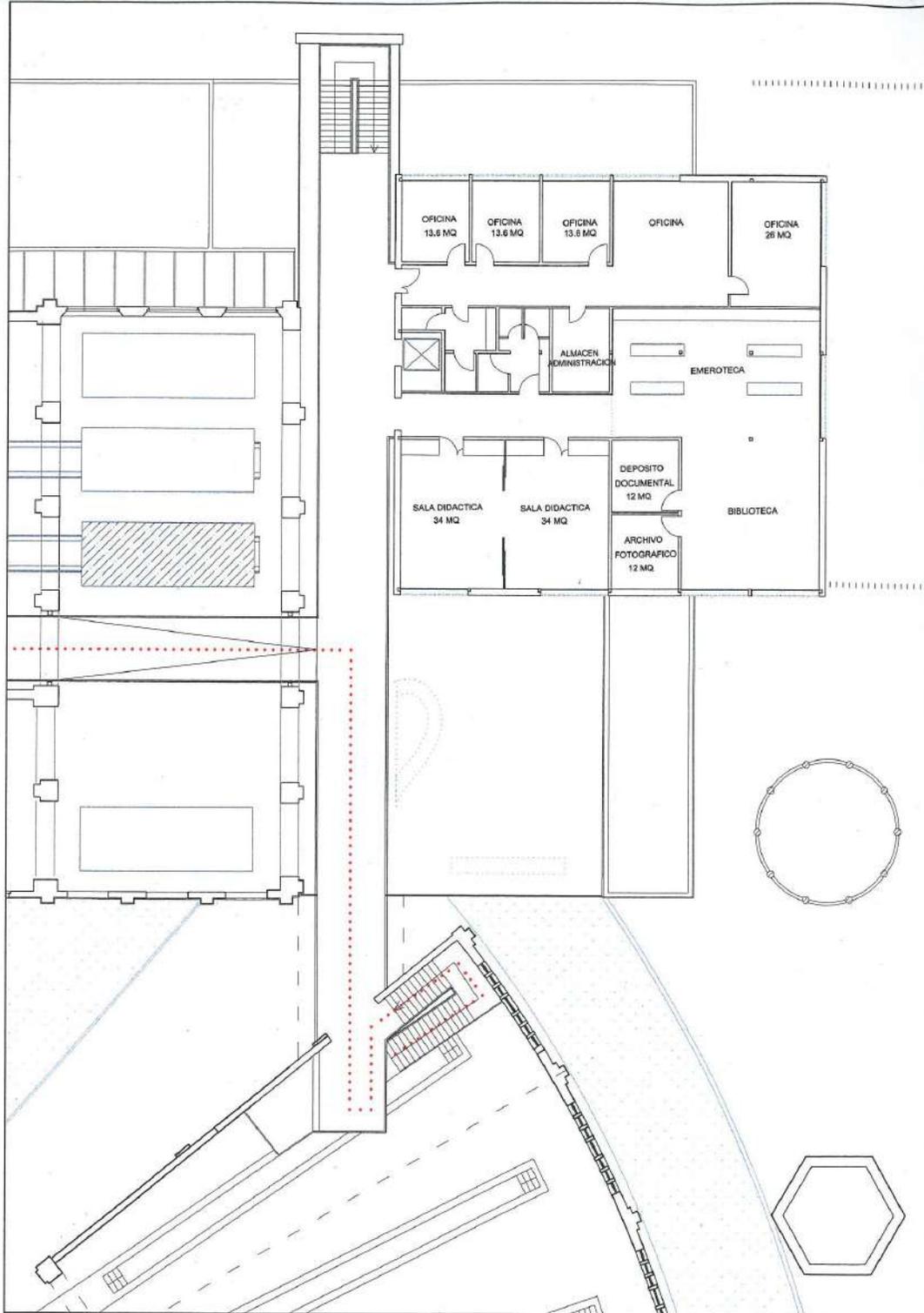


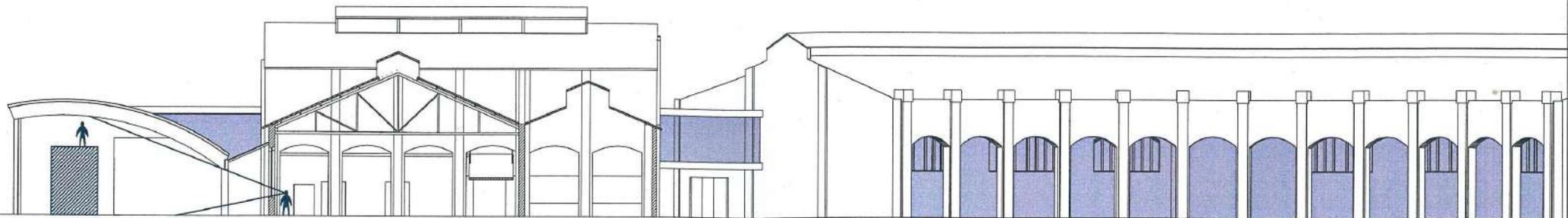
Revestimiento de fachada en viguetas de terracota



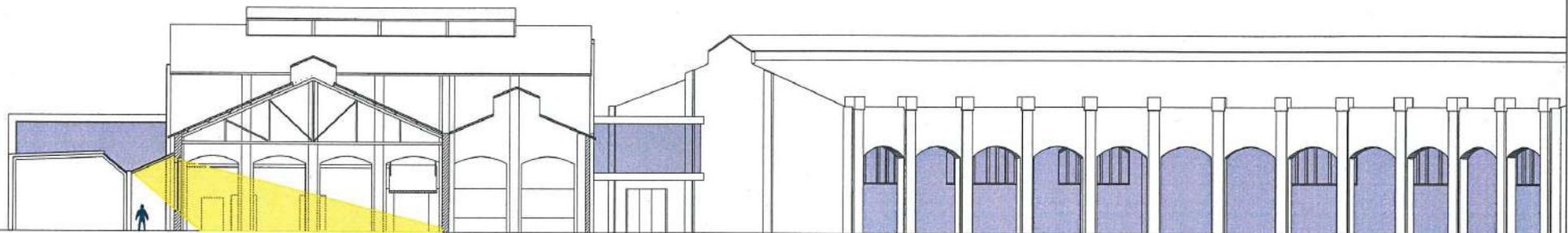
Revestimiento de fachada en chapa metalica agujerada



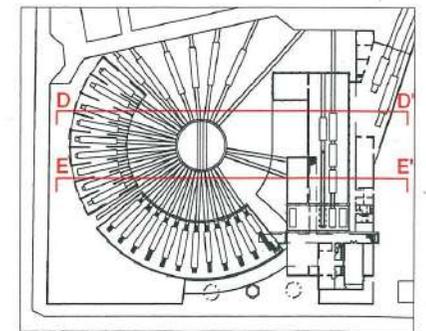


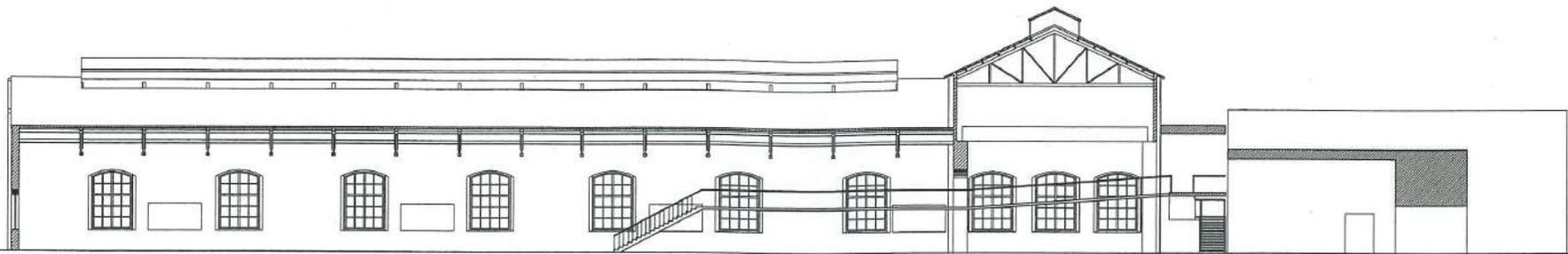


SECCIÓN D-D'

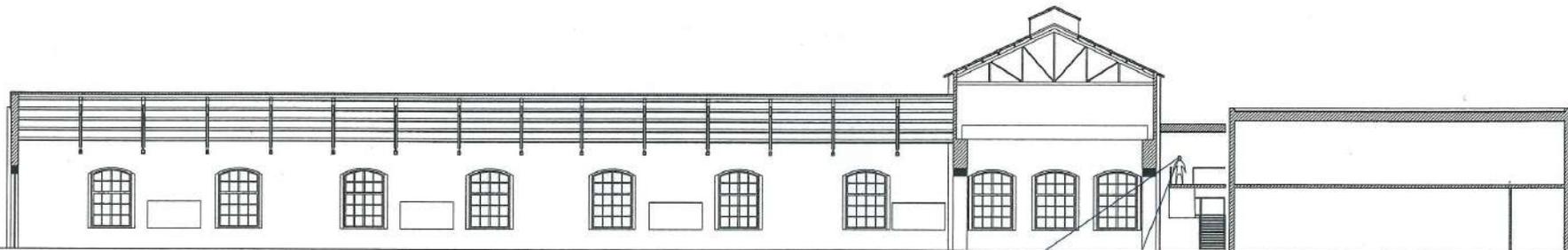


SECCIÓN E-E'

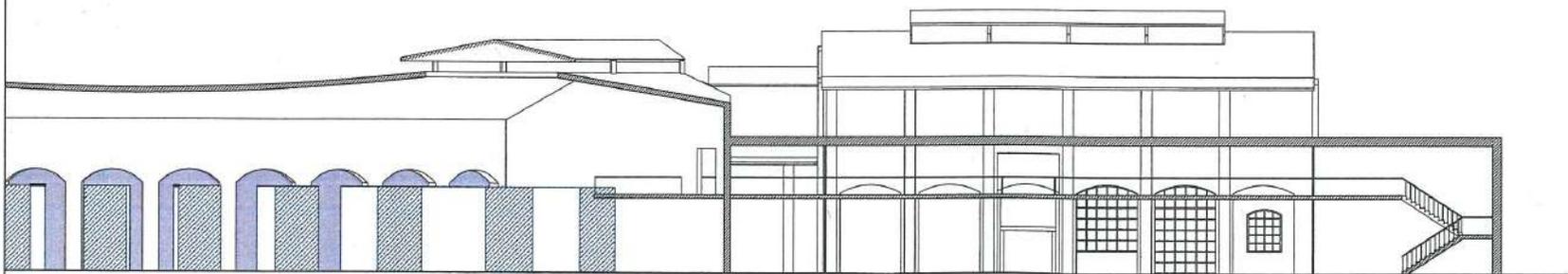




SECCIÓN A-A'



SECCIÓN B-B'



SECCIÓN C-C'

