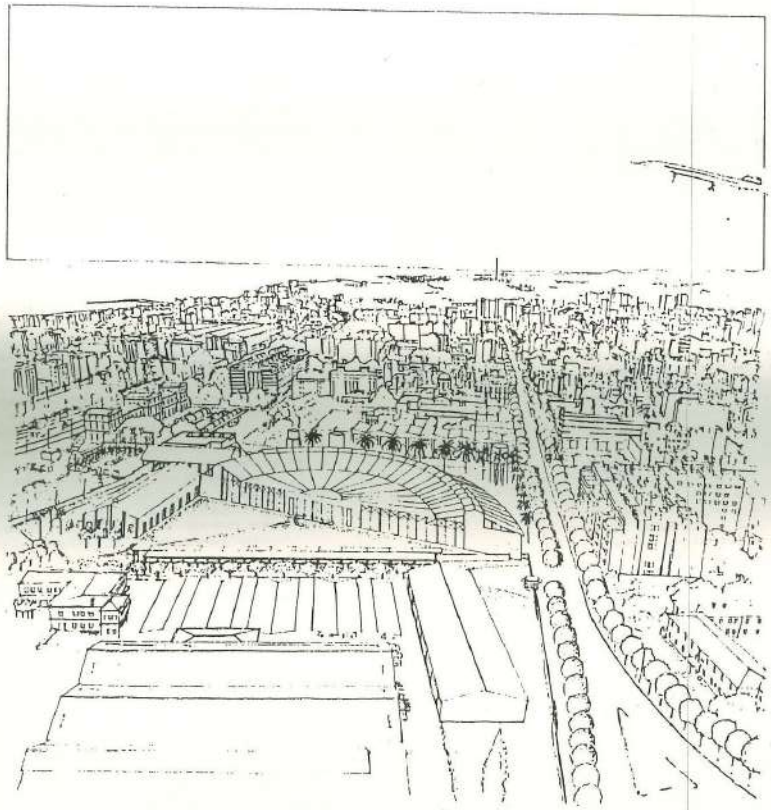
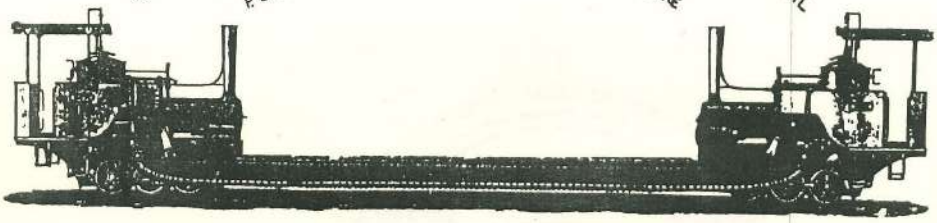


ESTUDI PREVI - MUSEU DEL FERROCARRIL

AUTORS DEL TREBALL ESTANISLAU ROCA, JOSEP A. VAL, J. DAVALOS
P. ERLANDSEN, M. MORTE, X. NOGUÉS, X. ROMANI I R. SASTRE



AN 22531

© Àrea de Documentació, Museu del Ferrocarril de Catalunya, FFE

EL MUSEU DEL FERROCARRIL DE VILANOVA I LA GELTRÚ.

Antecedents

La Direcció General del Patrimoni Artístic del Departament de Cultura de la Generalitat de Catalunya, ha encarregat a l'arquitecte Estanislau Roca i Blanch un estudi previ global del Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú. El mateix encàrrec l'ha fet per separat als arquitectes Ricard Gili Vidal i Cristià Cirici Alomar per tal de poder valorar els tres treballs i escollir el més adient per a desenvolupar-lo en projecte i execució del Museu del Ferrocarril Nacional de Catalunya que depen del Museu de la Ciència i la Tècnica i del Museu Ferroviari de RENFE.

L'estudi previ del qual es objecte aquesta memòria l'ha realitzat l'equip format per l'esmentat arquitecte Estanislau Roca Blanch, Josep Anton Vil Ravell, Jorge Dávalos Errando, Pablo Erlandsen, Miquel Morte Morales, Javier Noqués del Haro, Xavier Romaní Bové i l'especialista en estructures Ramon Sastre Sastre. Durant la redacció del treball s'ha consultat bibliografia sobre museus i el món del ferrocarril, així com s'ha aconseguit informació directa o visitar l'Smithsonian Institution de Wasinghton, el Royal Scotish Museum d'Edimburgh, el Museu del Ferrocarril de York, el Museu de Luzern, el Museu del Ferrocarril de Madrid i el Museu del Ferrocarril del S.N.C.F. Cal també esmentar que per la informació s'ha comptat en tot moment amb la col.laboració de Josep Serra i Solans, Cap del Servei d'Obres i Instal.lacions del Departament de Cultura de la Generalitat de Catalunya i d'Eusebi Casanelles, Director del Museu de la Ciència i de la Tècnica de la Generalitat.

Val a dir també que s'han realitzat diverses visites a les actuals instal.lacions del Museu i s'han realitzat aixecaments complementaris a la documentació que ha facilitat la Generalitat i RENFE i s'han estudiat exhaustivament les construccions i s'ha realitzat un acurat estudi patològic per tal de poder confegir les propostes, amb més elements de judici.

Breu Història i Gènesi del Museu

El naixement del Museu del Ferrocarril es va produir gràcies a la Conferència MOROP (Associació Internacional d'Amics del Ferrocarril), organitzada per l'Associació d'Amics del Ferrocarril de Barcelona.

En aquella ocasió es va reunir una sèrie de material mòbil escollit en funció de les diferents tipologies que existien. La riquesa de les peces recollides es deu a que en aquella època, part del material circulava o feia poc que ho havia fet, i per tant, hi havia molt per escollir.

La recol.lecció d'aquest material, promoguda en gran part per l'Associació dels Amics del Ferrocarril, va tenir el mèrit de realitzar-se en una època que en el nostre país no es valorava aquest material i gairebé tot anava a la desferra. El resultat va ser que s'aconseguí una col.lecció que actualment, catorze anys després es pot considerar com una de les millors d'Europa.

El museu va estar obert durant uns anys y van tancar portes per manca de suport econòmic.

La major part del material no s'ha restaurat des de 1972. Tot aquell material que ha estat al descobert ha sofert un gran procés de degradació.

Diversos sectors de la nostra societat van reclamar la creació d'un Museu del Ferrocarril a Vilanova i la Geltrú. Des del moment que es va tancar l'exposició citada per la Reunió del MOROP, un cop restituida la Generalitat, el Departament de Cultura va valorar positivament aquest reclam i va acordar amb RENFE la realització conjunta del Museu, que es va plasmar en un conveni signat al desembre de 1981. Al Febrer de 1982 es va completar amb un segon conveni que especificava certs punts generals del primer.

El Museu, segons conveni no té entitat jurídica. La seva legalitat li ve donada pel "Museu Ferroviario" (Fundación de los Ferrocarriles Españoles) i pel Museu de la Ciència i de la Tècnica de la Generalitat de Catalunya.

La primera acció que la Generalitat va empendre, va ser la restauració de la rotonda. Al 1983 el seu estat demanava una ràpida actuació ja que estava molt obsolet i el sostre amanaçava d'enrunar-se. Es va considerar que, malgrat no tenir un projecte general, la intervenció en la rotonda es podia realitzar.

Situació en el context urbà

El Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú que es proposa remodelar està situat al peu de la Rambla de l'Exposició, que coincideix amb el traçat de la CN. 340 que avui dia ja compta amb una variant.

L'emplaçament del Museu, tenint la rotonda com edificació més important esdevé una peça formalment contundent en el context urbà. Amb la seva forma semicircular, es converteix en una veritable ròtula entre l'espai cultural del Museu Balaguer, l'Escola Tècnica, l'Estació i l'accés des de Barcelona, és a dir la pròpia Rambla de l'Exposició.

Es tracta d'un element singular, el principal protagonista urbà, per la seva situació, forma i com element estructurador.

El seu remodelatge és doncs un projecte molt ambiciós, que ordena d'entrada, un tractament acurat i cal valorar no solament l'estricte programa que es planteja en les bases del concurs, sinó que s'ha de plantejar de manera més general, ja que ens hi juguem més que un bon funcionament d'un museu i d'un bon projecte arquitectònic i/o espai urbà que potencialment pot ésser el generador i l'inductor d'un ventall molt ampli d'activitats culturals del lleure i l'esbargiment que desplaçin l'activitat urbana de Vilanova i la Geltrú al Sud de la Rambla de l'Exposició que fins avui és una frontisa entre la part viva de la ciutat de Vilanova i una part més inactiva que cal engrescar.

Descripció de la Proposta

Primerament i abans de fer una descripció d'allò que es proposa, cal a dir que s'ha fet varis esborranys de proposta, que s'han valorat i contrastat en l'indret i encara que siguí aquesta la proposta que es presenta, n'hi ha hagut d'altres que malauradament no s'han pogut formalitzar donades les estrictes condicions de les bases del concurs, atenent no solament a les condicions de l'espai sinó també a les disponibilitats pressupostàries.

Malgrat tot, la proposta que es presenta està formulada amb unes hipòtesis fortament valorades i contrastades amb el pressupost disponible. Es planteja en tres fases d'execució i el Museu podrà funcionar amb l'execució de la primera fase i de forma simultània al seu funcionament, es podrà realitzar la segona fase que es considera complementària de la primera, i el mateix succeirà amb la tercera fase respecte a les anteriors.

A més a més es planteja una intervenció fora del programa que per millorar les condicions del Museu i es deixa per a futures actuacions a nivell de proposta integral.

S'han estudiat les edificacions existents, analitzant la seva patologia i/o disponibilitats funcionals en un plantejament museogràfic correcte.

S'ha estudiat el primer esquema de distribució dels espais que formula el dossier entregat per la Direcció General del Patrimoni Artístic i s'ha canviat en allò que l'esquema de projecte preveu per un millor i coherent funcionament.

Creiem que en un museu de les característiques del que estem estudiant és tant important el continent com l'element contingut. Per això i atenent aquesta consigna museogràfica s'ha plantejat conservar la rotonda recentment restaurada i es proposa ampliar-la fins la meitat de la circumferència, la que és aquesta la forma que sembla ésser tenien originàriament la major part d'elles. La rotonda es converteix en l'element més significatiu del conjunt i en ella es contindrà la major part de l'exposició de màquines i material museogràfic.

Es proposa que en el futur s'enderroqui la tanca perimetral que dona front a la'Avinguda del Ferrocarril i a l'Avinguda de l'Exposició i es preveu que els propis edificis del Museu serveixin de tanca, urbanitzant l'espai que hi ha entre el carrer i els edificis.

Es proposa recuperar l'edifici de l'Economat enderrocant l'escala exterior i remodelant-lo enterament aprofitant la seva estructura.

L'edifici dels tallers es proposa restaurar-lo i rehabilitar-lo per a espai didactic del museu, eliminant en el futur el cos edificat A1 i A2, la que són afegits que distreuen la força compositiva de la nau.

Es projecta una construcció que relligi l'edifici de l'economat i la rotonda i l'edifici de tallers. Aquesta construcció aplega en planta baixa el hall del Museu.

La rotonda, com ja s'ha dit es projecta ampliar-la fins a la meitat de la circumferència i amb una cubrició de lona es proposa en l'esdevenidor tancar l'espai que està definit per la cara interior de l'anella de la rotonda i el pla diametral de la mitja circumferència. Aquest pla podrà tenir un tancament de vidre amb protecció per la irradiació solar.

La rotonda es podrà ampliar cap al carrer amb un cos més baix de 4 metres d'ampla en tota la llargària de la rotonda. La raó d'aquest cos és la d'engrandir visualment l'espai de l'exposició permanent de les màquines a la vegada que serveixi per a crear un recorregut coherent amb informació específica de cada element exposat, creant-se unes seqüències museogràfiques que, puntualment, serviran per a fruir cinestèticament el recorregut. La cubrició d'aquest element circular concèntric a la rotonda podria ésser transparent i d'aquesta manera s'aconseguiria augmentar la il.luminació de la rotonda, que actualment es deficitària. Amb aquesta anella de llum, juntament amb la llum difosa del mig cercle cobert amb lona es garanteix la il.luminació natural de l'espai més important del museu.

Per tal de poder visualitzar des d'un nivell superior les màquines de tren es proposen unes passarel.les interiors perimetrals a l'edifici, les quals podran formar part del recorregut museogràfic idoni. Les passarel.les situades a nivells diferents estaran connectades en l'extrem de llevant al final de l'ampliació de la rotonda, mitjançant el primer pont de ferro de la Maquinista.

Es proposa conservar el pont grua i l'edifici que el conté que forma part també de la didàctica en la història del ferrocarril com element auxiliar de taller. En l'edifici actual de taller es preveu que en la part situada més al Sud es construeixi un estressolat linial per tal de permetre augmentar l'espai de l'exposició a la vegada que visualitzar també el material des d'un punt de vista superior al normal.

En un esdevenidor es proposa la construcció d'una edificació immediata a la tanca de llevant del recinte. Aquesta edificació podrà contenir en el futur el magatzem i tallers que transitòriament i en tant no es construeixi, hauran d'estar en els edificis A1 i A2 que a la llarga també es podran enderrocar.

L'edifici destinat a tallers i magatzems podrà tenir una marquesina i immediata a ella es podria situar el convoi que es visualitzaria des de tot el museu.

Contràriament a la proposta del dossier entregat per la Generalitat es proposa conservar com obert l'espai que actualment hi ha entre l'edifici de tallers i la tanca que separa de l'espai ferroviari annex a l'estació de Vilanova. Aquest espai festejat per palmeres i altra vegetació, en record del romanticisme del ferrocarril de principis de segle cal conservar-lo i es proposa instal.lar-hi un circuit permanent del trenet de vapor amb tota la infraestructura ferroviària adient (trinxeres, passos a diferent nivell, canvis d'agulles, etc)

© Àrea de Documentació, Museu del Ferrocarril de Catalunya, FFE

EL MUSEU DEL FERROCARRIL DE VILANOVA I LA GELTRÚ.

Antecedents

La Direcció General del Patrimoni Artístic del Departament de Cultura de la Generalitat de Catalunya, ha encarregat a l'arquitecte Estanislau Roca i Blanch un estudi previ global del Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú.

El mateix encarrec l'ha fet per separat als arquitectes Ricard Gili Vidal i Cristil Cirici Alonso per tal de poder valorar els tres treballs i escollir el més adient per a desenvolupar-lo en projecte i execució del Museu del Ferrocarril Nacional de Catalunya que depen del Museu de la Ciència i la Tècnica i del Museu Ferroviari de RENFE.

L'estudi previ del qual es objecte aquesta memòria l'ha realitzat l'equip format per l'esmentat arquitecte Estanislau Roca Blanch, Josep Anton Vila Ravell, Jorge Divalos Errando, Pablo Erlandsen, Miquel Morte Morales, Javier Anguás del Moro, Xavier Romaní Bové i l'especialista en estructures Ramon Sastre Sastre. Durant la redacció del treball s'ha consultat bibliografia sobre museus i el món del ferrocarril, així com s'ha aconseguit informació directa o visitar l'Smithsonian Institution de Vasinghton, el Royal Scotish Museum d'Edimburgh, el Museu del Ferrocarril de York, el Museu de Luzern, el Museu del Ferrocarril de Madrid i el Museu del Ferrocarril del S.N.C.F. Cal també esmentar que per la informació s'ha comptat en tot moment amb la col.laboració de Josep Serra i Solans, Cap del Servei d'Obres i Instal.lacions del Departament de Cultura de la Generalitat de Catalunya i d'Eusebi Casanelles, Director del Museu de la Ciència i de la Tècnica de la Generalitat

Val a dir també que s'han realitzat diverses visites a les actuals instal.lacions del Museu i s'han realitzat aixecaments complementaris a la documentació que ha facilitat la Generalitat i RENFE i s'han estudiat exhaustivament les construccions i s'ha realitzat un acurat estudi patològic per tal de poder confegir les propostes, amb més elements de judici.

Breu Història i Gènesi del Museu

El naixement del Museu del Ferrocarril es va produir gràcies a la Conferència MOROP (Associació Internacional d'Amics del Ferrocarril), organitzada per l'Associació d'Amics del Ferrocarril de Barcelona.

En aquella ocasió es va reunir una série de material mòbil escollit en funció de les diferents tipologies que existien. La riquesa de les peces recollides es deu a que en aquella época, part del material circulava o feia poc que ho havia fet, i per tant, hi havia molt per escollir.

La recol.lecció d'aquest material, promoguda en gran part per l'Associació dels Amics del Ferrocarril, va tenir el mérit de realitzar-se en una época que en el nostre país no es valorava aquest material i gairebé tot anava a la desferra. El resultat va ser que s'aconseguí una col.lecció que actualment, catorze anys després es pot considerar com una de les millors d'Europa.

El museu va estar obert durant uns anys y van tancar portes per manca de suport econòmic.

La major part del material no s'ha restaurat des de 1972. Tot aquell material que ha estat al descobert ha sofert un gran procés de degradació.

Diversos sectors de la nostra societat van reclamar la creació d'un Museu del Ferrocarril a Vilanova i la Geltrú. Des del moment que es va tancar l'exposició creada per la Reunió del MOROP, un cop restituïda la Generalitat, el Departament de Cultura va valorar positivament aquest reclam i va acordar amb RENFE la realització conjunta del Museu, que es va plasmar en un conveni signat al desembre de 1981. Al febrer de 1982 es va completar amb un segon conveni que especificava certs punts generals del primer.

El Museu, segons conveni no té entitat jurídica. La seva legalitat li va donada pel "Museu Ferroviario" (Fundación de los Ferrocarriles Españoles) i pel Museu de la Ciència i de la Tècnica de la Generalitat de Catalunya.

La primera acció que la Generalitat va emprendre, va ser la restauració de la rotonda. Al 1983 el seu estat demanava una ràpida actuació ja que estava molt obsolet i el nostre amenaçava d'enrunar-se. Es va considerar que, malgrat no tenir un projecte general, la intervenció en la rotonda es podia realitzar.

Situació en el context urbà

El Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú que es proposa remodelar està situat al peu de la Rambla de l'Exposició, que coincideix amb el traçat de la CN. 340 que avui dia ja compta amb una variant.

L'emplaçament del Museu, tenint la rotonda com edificació més important esdevé una peça formalment contundent en el context urbà. Amb la seva forma semicircular, es converteix en una veritable rótula entre l'espai cultural del Museu Balaguer, l'Escola Tècnica, l'Estació i l'accés des de Barcelona, és a dir la propia Rambla de l'Exposició.

Es tracta d'un element singular, el principal protagonista urbà, per la seva situació, forma i com element estructurador.

El seu remodelatge és doncs un projecte molt ambiciós, que ordena d'entrada, un tractament acurat i cal valorar no solament l'estricte programa que es planteja en les bases del concurs, sinó que s'ha de plantejar de manera més general, ja que ens hi juguem més que un bon funcionament d'un museu i d'un bon projecte arquitectònic i/o espai urbà que potencialment pot ésser el generador i l'inductor d'un ventall molt ampli d'activitats culturals del lleure i l'esbargiment que desplaçin l'activitat urbana de Vilanova i la Geltrú al Sud de la Rambla de l'Exposició que fins avui és una frontisa entre la part viva de la ciutat de Vilanova i una part més inactiva que cal engrescar.

Descripció de la Proposta

Primerament i abans de fer una descripció d'allò que es proposa, vil a dir que s'ha fet varis esborranys de proposta, que s'han valorat i contrastat en l'indret i encara que sigui aquesta la proposta que es presenta, n'hi ha hagut d'altres que malauradament no s'han pogut formalitzar donades les estrictes condicions de les bases del concurs, atenent no solament a les condicions de l'espai sinó també a les disponibilitats pressupostàries.

Malgrat tot, la proposta que es presenta està formulada amb unes hipòtesis fortament valorades i contrastades amb el pressupost disponible. Es planteja en tres fases d'execució i el Museu podrà funcionar amb l'execució de la primera fase i de forma simultània al seu funcionament, es podrà realitzar la segona fase que es considera complementària de la primera, i el mateix succeirà amb la tercera fase respecte a les anteriors.

A més a més es planteja una intervenció fora del programa que pot millorar les condicions del Museu i es deixa per a futures actuacions a nivell de proposta integral.

S'han estudiat les edificacions existents, analitzant la seva patologia i/o disponibilitats funcionals en un plantejament museogràfic correcte.

S'ha estudiat el primer esquema de distribució dels espais que formula el dossier entregat per la Direcció General del Patrimoni Artístic i s'ha convertit en allò que l'esquema de projecte preveu per un millor i coherent funcionament.

Creiem que en un museu de les característiques del que estem estudiant és tant important el continent com l'element contingut. Per això i atenent aquesta consigna museogràfica s'ha plantejat conservar la rotonda recentment restaurada i es proposa ampliar-la fins la meitat de la circunferència, tal que és aquesta la forma que sembla ésser tenien originàriament la major part d'elles. La rotonda es converteix en l'element més significatiu del conjunt i en ella es contindrà la major part de l'exposició de màquines i material museogràfic.

Es proposa que en el futur s'enderroqui la tanca perimetral que dona front a la'Avinguda del Ferrocarril i a l'Avinguda de l'Exposició i es preveu que - els propis edificis del Museu serveixin de tanca, urbanitzant l'espai que hi ha entre el carrer i els edificis.

Es proposa recuperar l'edifici de l'Economat enderrocant tot el exterior i remodelant-lo enterament aprofitant la seva estructura.

L'edifici dels tallers es proposa recuperar-lo i rehabilitar-lo per a espai didàctic del museu, eliminant en el futur els edificats A1 i A2, ja que són afegits que distreuen la força compositiva de la nau.

Es projecta una construcció que relliga l'edifici de l'economat i la rotonda i l'edifici de tallers. Aquesta construcció aplega en planta baixa el hall del Museu.

La rotonda,com ja s'ha dit es projecta ampliar-la fins a la meitat de la circunferència i amb una cubrició de lona es proposa en l'esdevenidor tancar l'espai que està definit per la cara interior de l'anella de la rotonda i el pla diametral de la mitja circunferència. Aquest pla podrà tenir un tancament de vidre amb protecció per la irradiació solar.

La rotonda es podrà ampliar cap al carrer amb un ros més baix de 4 metres d'ampla en tota la llargària de la rotonda. La raó d'aquest ros és la d'engrandir visualment l'espai de l'exposició permanent de les màquines a la vegada que serveixi per a crear un recorregut coherent amb informació específica de cada element exposat, creant-se unes seqüències museogràfiques que, paulatinament, serviran per a fruir cinestèticament el recorregut. La cubrició d'aquest element circular concèntric a la rotonda podria ésser transparent i d'aquesta manera s'aconseguiria augmentar la il.luminació de la rotonda, que actualment es deficitària. Amb aquesta anella de llum, juntament amb la llum difosa del mig cercle cobert amb lona es garanteix la il.luminació natural de l'espai més important del museu.

Per tal de poder visualitzar des d'un nivell superior les màquines de tren es proposen unes passarel.les interiors perimetrals a l'edifici, les quals podran formar part del recorregut museogràfic idoni. Les passarel.les situades a nivells diferents estaran connectades en l'extrem de llevant al final de l'ampliació de la rotonda, mitjançant el primer pont de ferro de la Maquinista.

Es proposa conservar el pont grua i l'edifici que el cobrirà que forma part també de la didàctica en la història del ferrocarril com element auxiliar de taller. En l'edifici actual de taller es preveu que en la part situada més al Sud es construeixi un estressolat linial per tal de permetre augmentar l'espai de l'exposició a la vegada que visualitzar també el material des d'un punt de vista superior al normal.

En un esdevenidor es proposa la construcció d'una edificació immediata a la tanca de llevant del recinte. Aquesta edificació podrà contenir en el futur el magatzem i tallers que transitòriament i en tant no es construeixi, hauran d'estar en els edificis A1 i A2 que a la llarga també es podrà enderrocar.

L'edifici destinat a tallers i magatzems podrà tenir una marquesina i immediata a ella es podria situar el convoi que es visualitzaria des de tot el museu.

Contràriament a la proposta del dossier entregat per la Generalitat es proposa conservar com obert l'espai que actualment hi ha entre l'edifici de tallers i la tanca que separa de l'espai ferroviari annex a l'estació de Vilanova. Aquest espai festejat per palmeres i altra vegetació, en record del romanticisme del ferrocarril de principis de segle cal conservar-lo i es proposa instal.lar-hi un circuit permanent del trenet de vapor amb tota la infraestructura ferroviària adient (trinxeres, passos a diferent nivell, canvis d'agulles, etc)

© Àrea de Documentació, Museu del Ferrocarril de Catalunya, FFE

semblant a l'existent al parc de l'Oreneta de Barcelona. El circuit s'imbricaria dins l'edifici del pont grua en la seva part sud, i allí estaria situada l'estació de fantasia que es visualitzaria també des del 1er pis a doble espai i tant a nivell de planta baixa com a nivell de primer pis estaria connectat directament amb les dependències que es destinen als Amics del Ferrocarril, situades en la vessant sud de l'edifici de l'economat. Aquesta ubicació permet que la instal.lació del trenet amb el corresponent aldarull que organitza la mainada sigui compatible amb el normal funcionament del museu ja que no es produeixen altres interferències que la de l'accés a l'espai de l'estació del trenet que per altra banda estarà separada acústicament de l'interior del museu. Un altre avantatge de la situació del circuit és la possibilitat d'accedir independentment des de l'exterior a través de la zona d'aparcament que es proposa a l'altre costat de la tanca. En la zona d'aparcament hi ha l'accés secundari al Museu que serveix a l'hora de sortida d'emergència i es podrà fer servir per les dependències dels Amics del Ferrocarril i podrà funcionar qual el Museu estigui tancat. El mateix cal dir per la sala d'exposicions temporals, sala d'actes i biblioteca connectades també a aquest accés.

En l'edificació que connecta la rotonda, l'edifici del pont grua i el de l'economat s'hi emplaça en planta baixa i com ja s'ha comentat,el rebedor general on hi ha la taquilla, el guarda-roba, els serveis, la botiga del museu i es connecta amb la sala d'exposicions temporals. En planta baixa d'aquesta edificació s'hi projecten també les dependències del personal, cambres d'instal.lacions i serveis. L'espai destinat a sala d'exposicions temporals s'amplia a un nivell superior i amb connexió visual amb la planta baixa en doble espai. En aquest nivell s'hi projecten les dependències de direcció i administratives del Museu, així com les del bar-restaurant.

Del hall general arrenca una escala que després de superar un primer tram, canvia de situació i en una component immediata a l'actual paret de llevant de l'edifici de l'economat i en l'espai que hi ha entre aquest i l'edifici de tallers, connecta tots els nivells del museu.

En el nivell segon s'hi projecta la sala d'actes i al superior la biblioteca-arxiu.

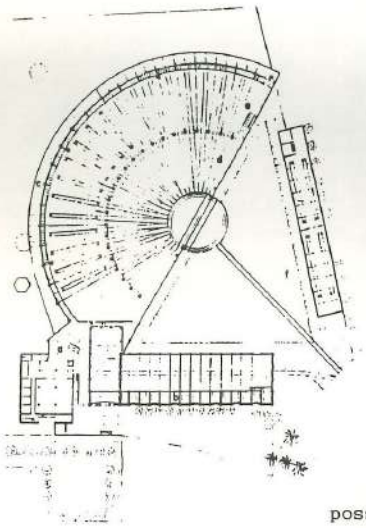
Un ascensor dimensionat per minusvàlids permetrà que aquests puguin arribar a tots els punts del museu.

Itinerari del Museu

Encara que compartim parcialment la teoria de Mc. Luhan pel que fa als possibles plantejaments museogràfics, hem confegit, un itinerari preestablert, ordenat en la didàctica i la coherència de l'element exposat i les seqüències del recorregut.

El museu deixa d'èsser un element inert i passa a èsser un element actiu i es propose que sigui l'escenari d'un espectacle fruit on cada peça atreguí les inquietuts del visitant.

A partir d'una execució total de les actuacions descrites es pot proposar un itinerari per l'exposició permanent d'acord amb l'esquema que segueix:



a.- Hall d'accés general.

b.- Exposició de la Història del Ferrocarril (objectes petits i explicacions necessàries que comprenen el món del tren). des del nivell 1 es visualitza el contingut a la planta baixa.

c.- Recorregut per l'exposició de les màquines en planta baixa, amb l'explicació complementària en ala panella annexos.

d.- Recorregut per les passarel.les situades a nivell superior visualitzant les màquines.

e.- Pont de la Maquinista que uneix les passarel.les

Des de qualsevol punt de l'itinerari es podrà contemplar el convoi situat en el pati central. (f).

possible itinerari

Fases d'execució

Per tal de compatibilitzar la construcció del museu amb les disponibilitats pressupostàries i amb la immediatesa del seu possible funcionament, hem considerat tres fases d'execució pensant com ja s'ha argumentat en la possibilitat del funcionament del museu a partir de la 1ª fase.

L'execució de la 2ª fase , pensada com ampliació de la 1ª, es podrà fer sense interferir el funcionament del museu. El mateix es disposa per la 3ª fase en relació a les anteriors.

Correspon a la 1ª fase d'execució l'arrenjament i ampliació de l'edifici de l'economat, en el qual es preveu situar-hi en planta baixa, la sala d'exposicions temporals, la botiga del museu, el guarda-roba, els serveis i les cambres d'instal.lacions. En nivells superiors, aquesta edificació contindrà el bar-restaurant, les cambres administratives i de direcció, la sala d'actes i la biblioteca-arxiu. En la vessant sud de l'edifici restaurant de l'economat es situarien les dependències dels Amics del Ferrocarril, que gaudirien d'un accés independent des de l'exterior, connectant els diferents nivells a través d'una escala que serviria d'escala d'emergència de l'edifici.

La 2ª fase d'execució correspon a l'ampliació de la rotonda i la restauració de l'edifici dels tallers.

La 3ª fase correspondria a l'execució de l'anella concèntrica de la façana exterior a la rotonda.

Finalment es deixen com millores qualitatives del museu, obres que encara que no siguin imprescindibles pel funcionament del museu li poden atorgar avantatges museogràfiques significatives.

Aquestes obres podrien èsser la construcció de la cubrició i tancament del semicercle interior, l'execució del nou edifici tallers, l'execució dels entressolats-passarel.les i l'enderrroc de la tanca i la urbanització de l'exterior.

Pressupost orientatiu

Ateses les indicacions establertes en les bases del concurs, per a l'obtenció del pressupost s'ha tingut en compte els següents preus base per a les diferentes actuacions.

Actuacions en obra nova	50.000 ptes/m2.
Obra nova-nau	30.000 prs/m2. (considerada per l'equip)
Actuació en entressolats	25.000 ptes/m2.
Actuació en reforma	30.000 ptes/m2.
Actuació en jardineria i urbanització	(informe ITEC)

A partir de la proposta projectual, de les superfícies de reforma, nova planta, entressolats i urbanització s'ha confegit un avenç de pressupost per fases segons es detalla a continuació:

Fase	Concepte	Superf. m2.	Preu ut.	Pressupost
1ª	Restauració i ampliació de l'edifici de l'economat	1.428	30.000	42.840.000 ptes.
1ª	Edificació d'accés (bar,biblioteca,etc.)	910	50.000	45.500.000 ptes.
			TOTAL 1ª FASE	88.340.000 ptes.
2ª	Restauració edifici tallers	1.530	30.000	45.900.000 ptes.
2ª	Ampliació rotonda	1.484	30.000	44.520.000 ptes.
			TOTAL 2ª FASE	90.420.000 ptes.
3ª	Anella concèntrica	708	30.000	21.240.000 ptes.
			TOTAL 3ª FASE	21.240.000 ptes.
	TOTAL INVERSIÓ			200.000.000 ptes.

S'han valorat a més a més les partides que es reconana desenvolupar en un futur obtenint un pressupost amb posseles del 1986 com segueix:

Semicercle interior	19.240.000 ptes.
Edifici tallers-magatzems i marquesina	41.200.000 ptes.
Passarel.les	25.000.000 ptes.
Enderroc tanca i urbanització	55.500.000 ptes.

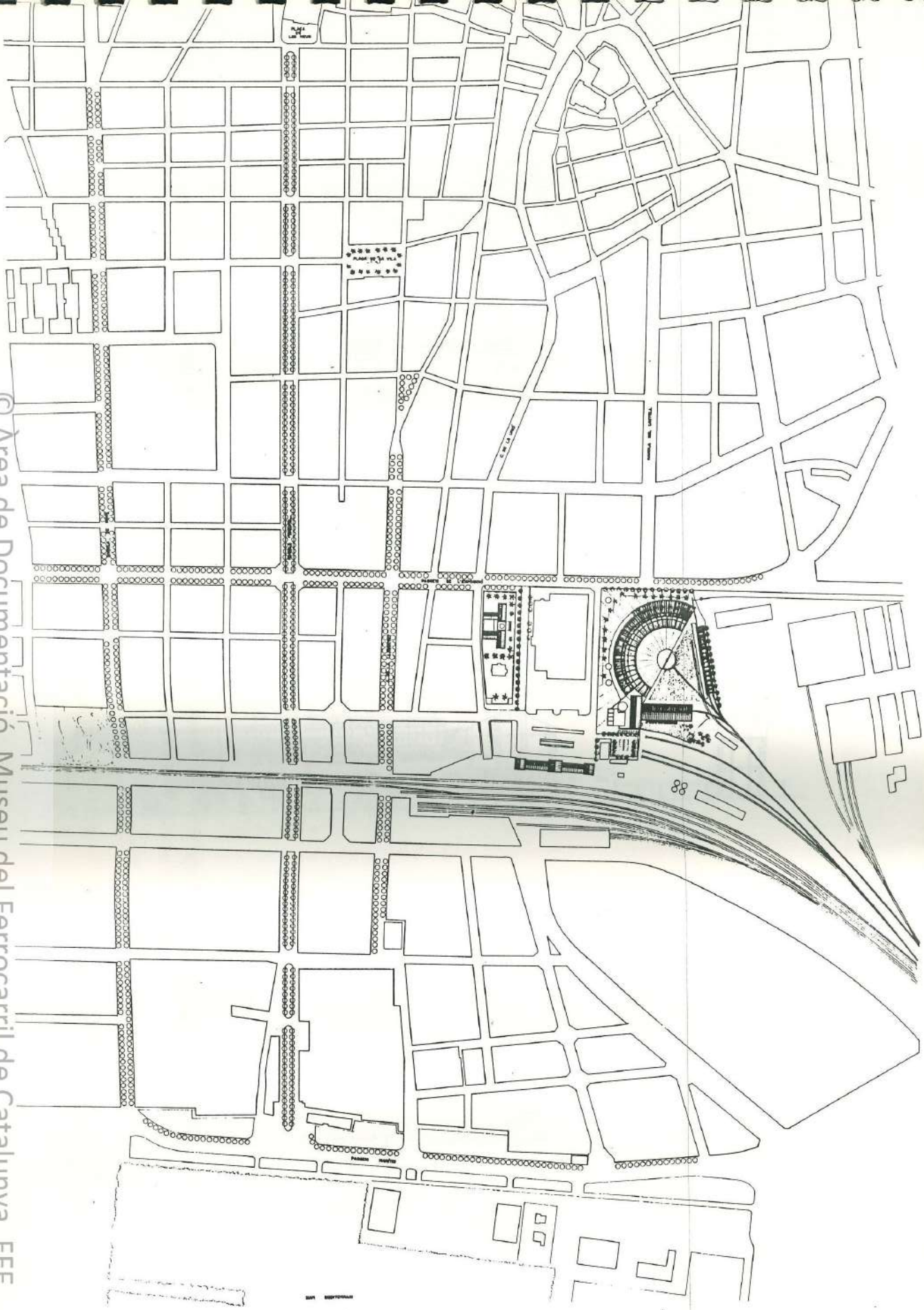
Vilanova i la Geltrú, 21 de desembre del 1986

signat: Estanislao Roca i Blanch, arquitecte

LLISTAT DELS PANELLS

1- Memòria
2- Memòria
3- Situació.....1/2000
4- Seccions i alçats Estat actual.....1/250
5- Nivell 0.....1/250
6- Nivell 1.....1/250
7- Nivell 2.....1/250
8- Nivell 3.....1/250
9- Planta coberta.....1/250
10- Alçats i seccions.....1/250
11- Perspectives aèries
12- Perspectives accessos
13- Perspectives generals rotonda
14- Perspectives sales pont grúa i història
15- Perspectives hall i sala exposicions

© Àrea de Documentació, Museu del Ferrocarril de Catalunya, FFE

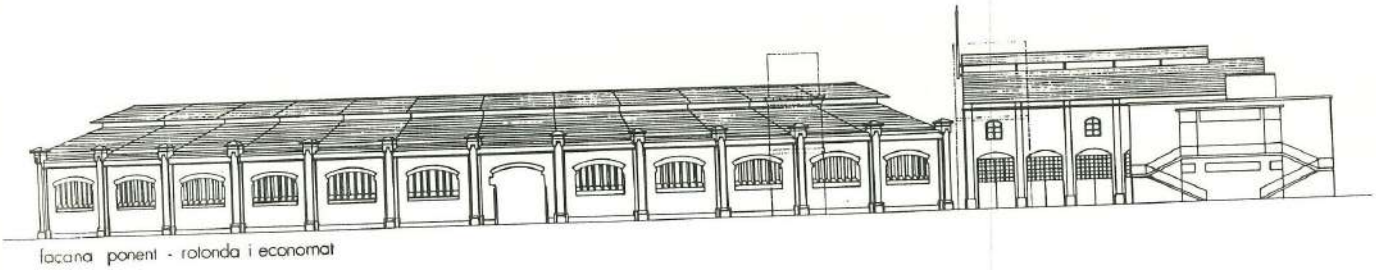


3

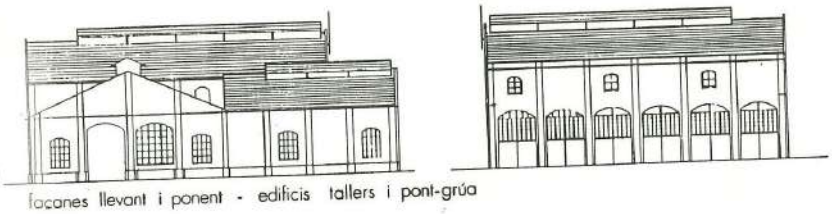
ESTUDI PREVI · MUSEU DEL FERROCARRIL

SITUACIÓ

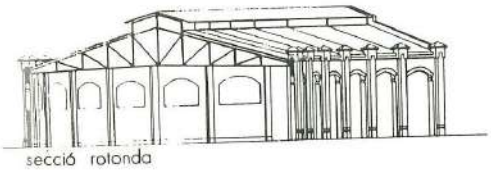
© Area de Documentació, Museu del Ferrocarril de Catalunya, FFE



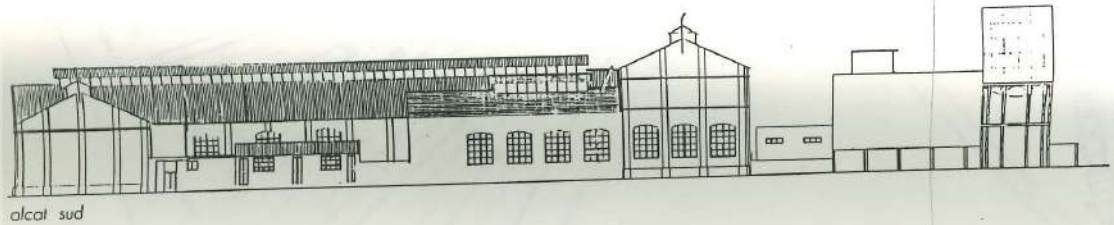
facana ponent - rotonda i economat



facanes llevant i ponent - edificis tallers i pont-grúa

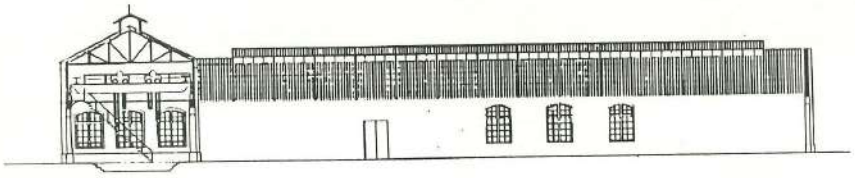


secció rotonda



alcat sud

secció tallers

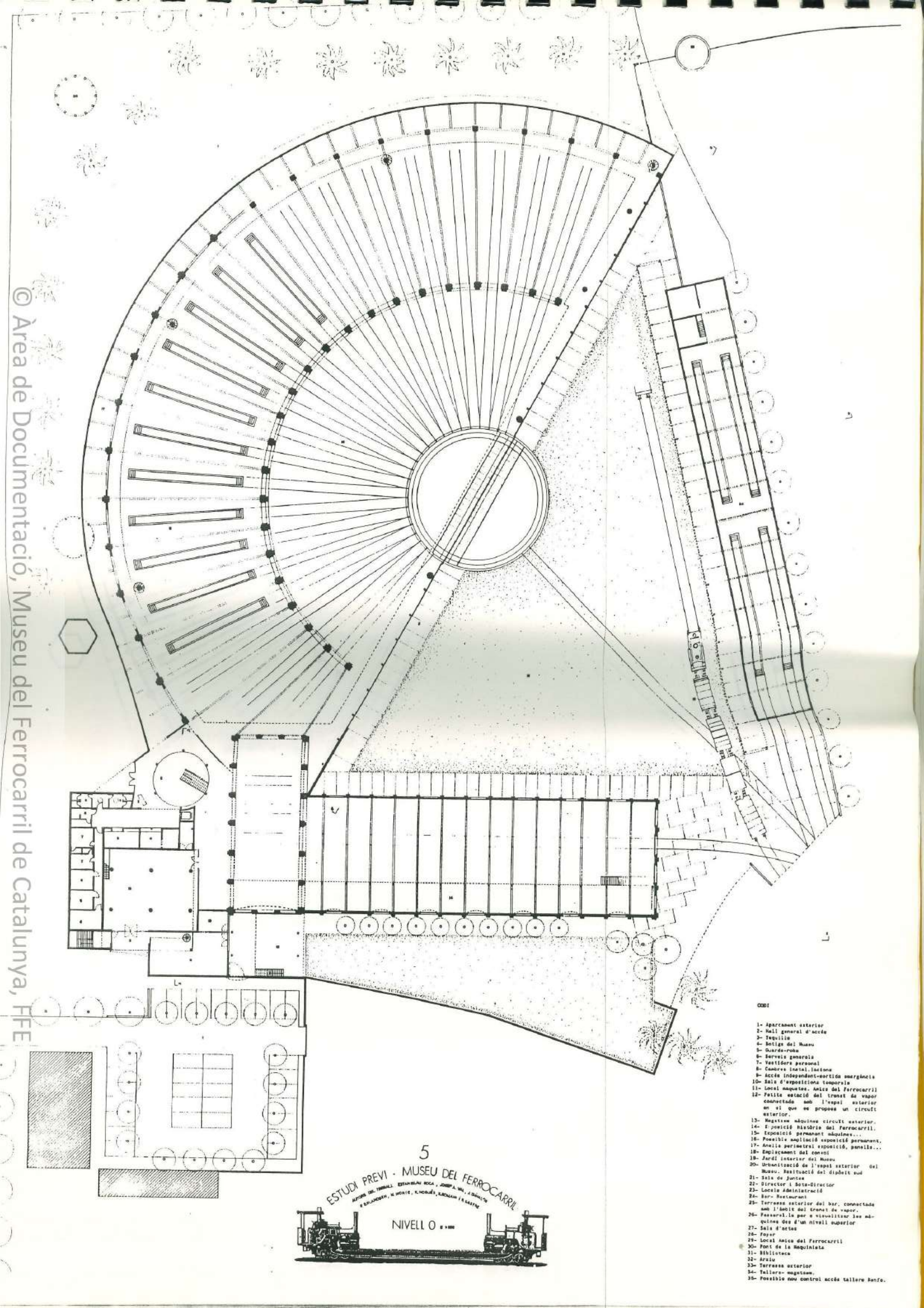


secció pont-grúa

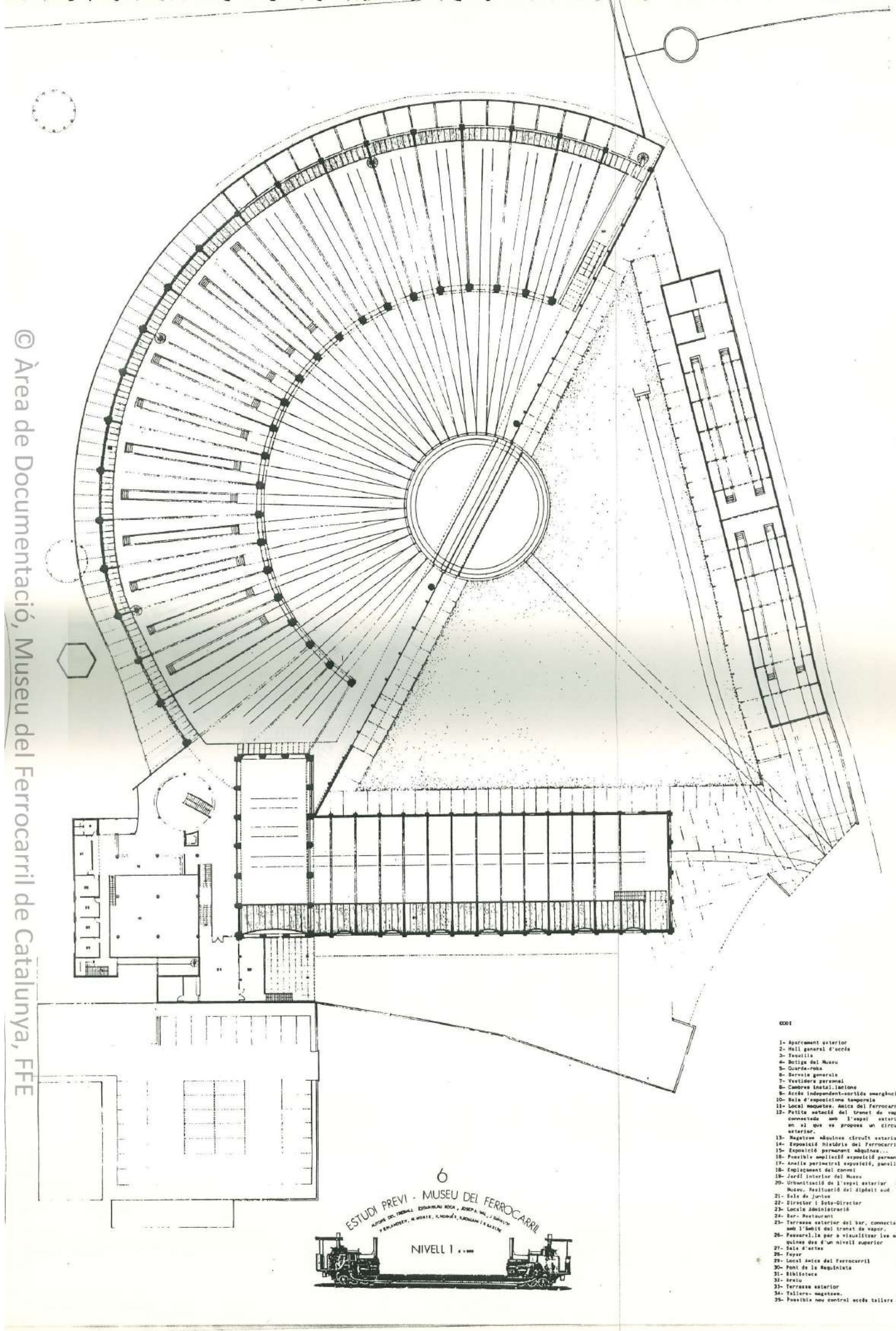
ESTUDI PREVI · MUSEU DEL FERROCARRIL

SECCIONS I ALCATS
ESTAT ACTUAL

© Àrea de Documentació, Museu del Ferrocarril de Catalunya, FFE

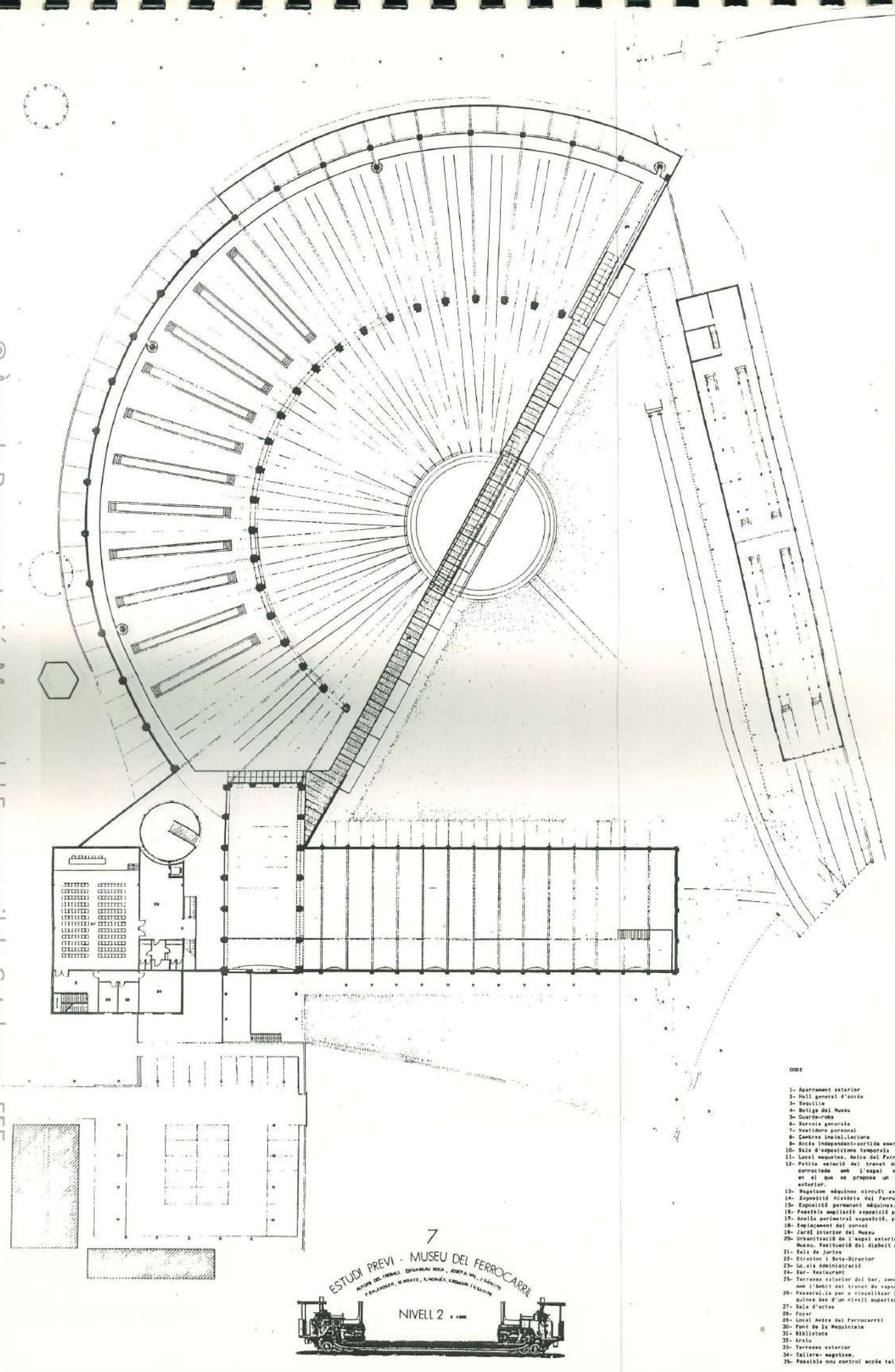


© Àrea de Documentació, Museu del Ferrocarril de Catalunya, FFE



1- Aparcament exterior
2- Hall general d'accés
3- Taquilla
4- Botiga del Museu
5- Guarda-roba
6- Serveis generals
7- Vestidors personal
8- Cambres instal.lacions
9- Accés independent-sortida emergència
10- Sala d'exposicions temporals
11- Local maquetes. Amics del Ferrocarril
12- Petita estació del tremet de vapor connectada amb l'espai exterior on el que es proposa un circuit exterior.
13- Magatzem màquines circuit exterior.
14- Exposició història del Ferrocarril.
15- Exposició permanent màquines...
16- Possible ampliació exposició permanent.
17- Anella perimetral exposició, panells...
18- Emplaçament del convol
19- Jardí interior del Museu
20- Urbanització de l'espai exterior del Museu. Resituació del dipòsit sud
21- Sala de juntes
22- Director i Sub-Director
23- Locals Administració
24- Bar- Restaurant
25- Terrassa exterior del bar, connectada amb l'àmbit del tremet de vapor.
26- Passarel.la per a visualitzar les màquines des d'un nivell superior
27- Sala d'actes
28- Foyer
29- Local Amics del Ferrocarril
30- Font de la Maquinista
31- Biblioteca
32- Arxiu
33- Terrassa exterior
34- Tallers- magatzem.
35- Possible nou control accés tallers Renfe.

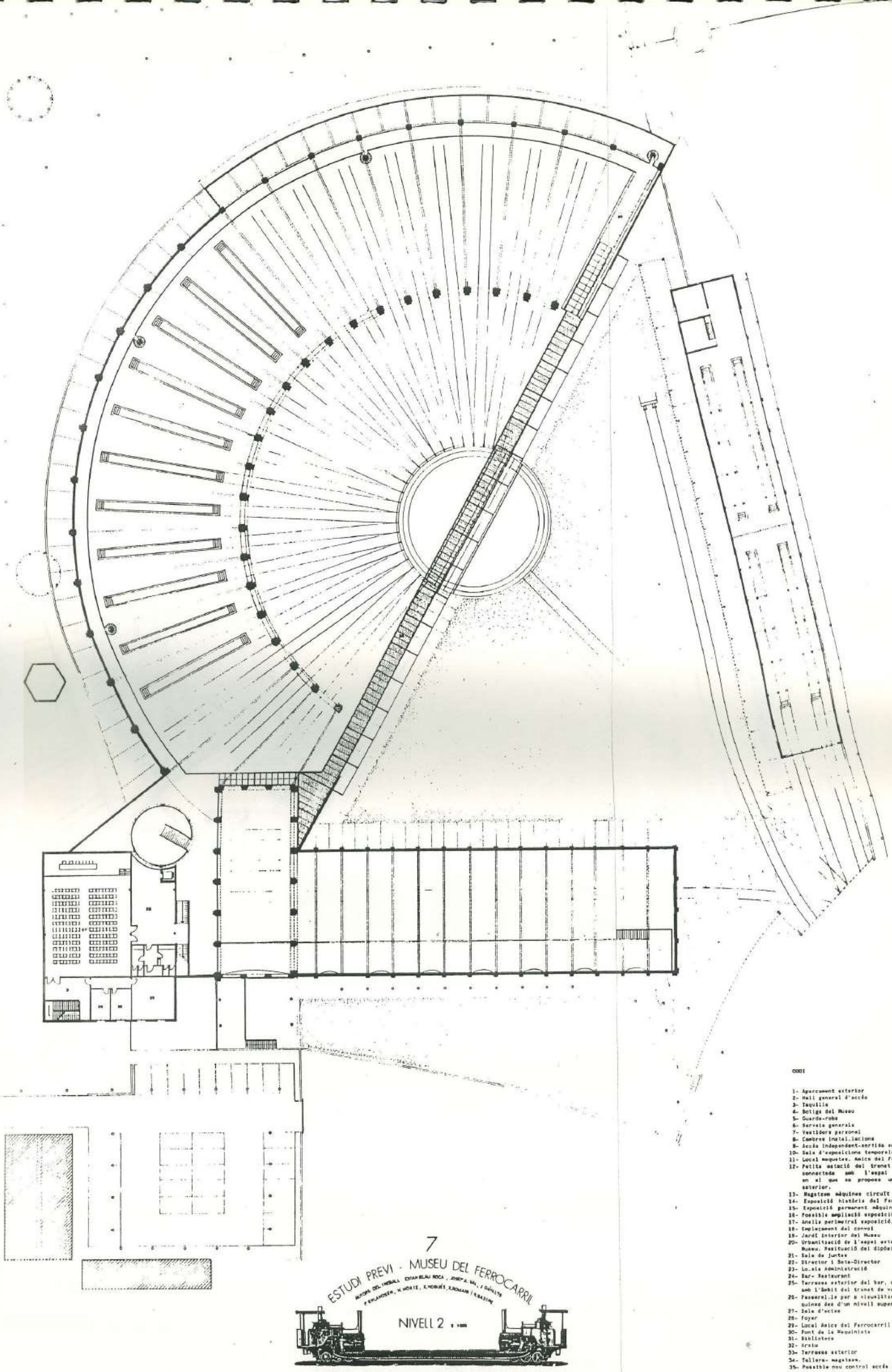
© Àrea de Documentació, Museu del Ferrocarril de Catalunya, FFE



CODI

1- Aparcament exterior
2- Hall general d'accés
3- Taquilla
4- Botiga del Museu
5- Guarda-roba
6- Serveis generals
7- Vestidors personal
8- Cambres instal.lacions
9- Accés independent-sortida emergència
10- Sala d'exposicions temporals
11- Local maquetes. Amics del Ferrocarril
12- Petita estació del tren de vapor connectada amb l'espai exterior en el que es proposa un circuit exterior.
13- Magatzem màquines circuit exterior.
14- Exposició història del Ferrocarril.
15- Exposició permanent màquines...
16- Possible ampliació exposició permanent.
17- Anella perimetral exposició, panells...
18- Emplaçament del convoi
19- Jardí interior del Museu
20- Urbanització de l'espai exterior del Museu. Restauració del dipòsit aud
21- Sala de Juntes
22- Director i Sots-Director
23- Lo.als Administració
24- Bar- Restaurant
25- Terrassa exterior del bar, connectada amb l'àmbit del tren de vapor.
26- Passarel.le per a visualitzar les màquines des d'un nivell superior
27- Sala d'actes
28- Foyer
29- Local Amics del Ferrocarril
30- Pont de la Maquinista
31- Biblioteca
32- Aralu
33- Terrassa exterior
34- Taller- magatzem.
35- Possible nou control accés taller Renf.

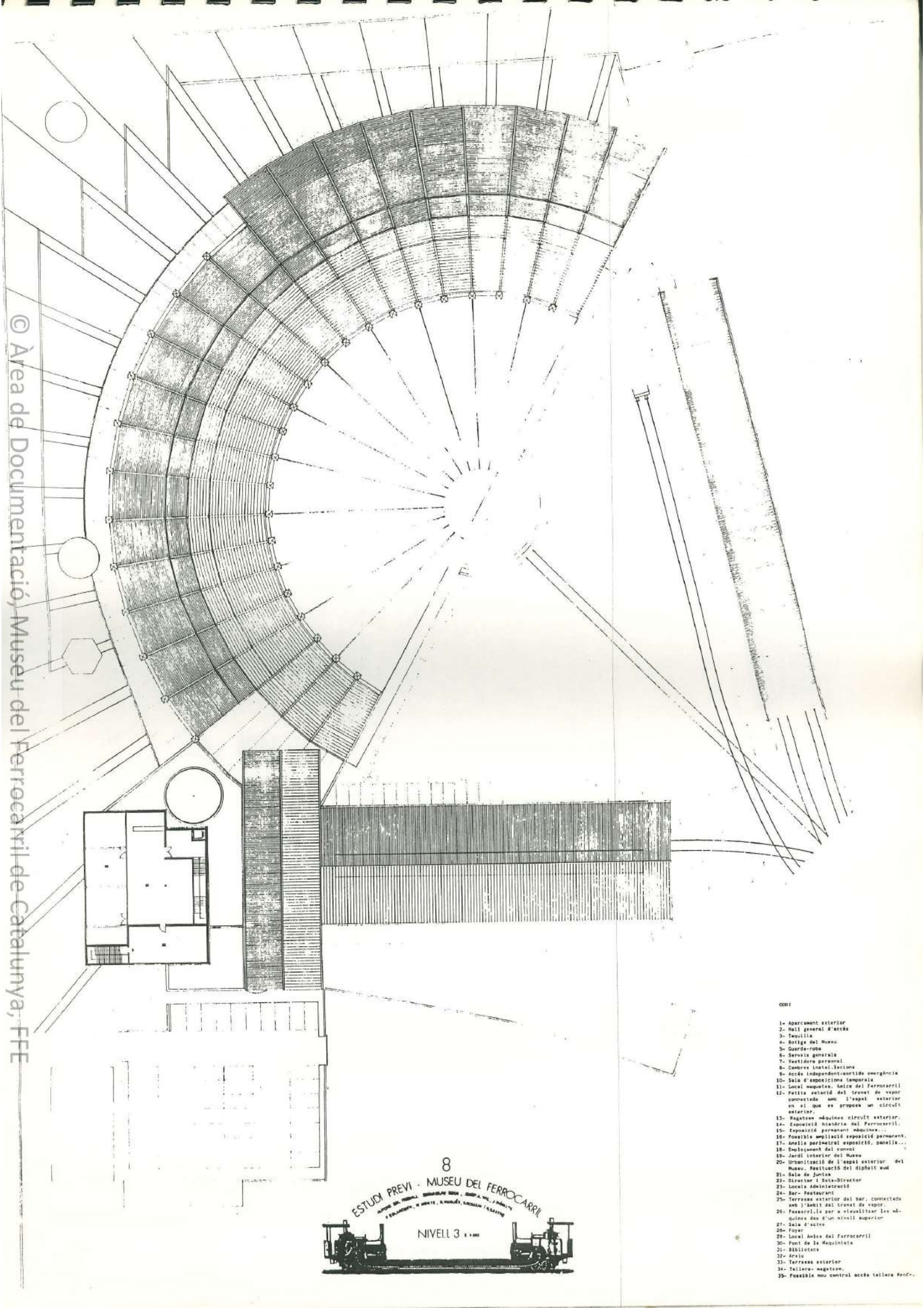
© Àrea de Documentació, Museu del Ferrocarril de Catalunya, FFE



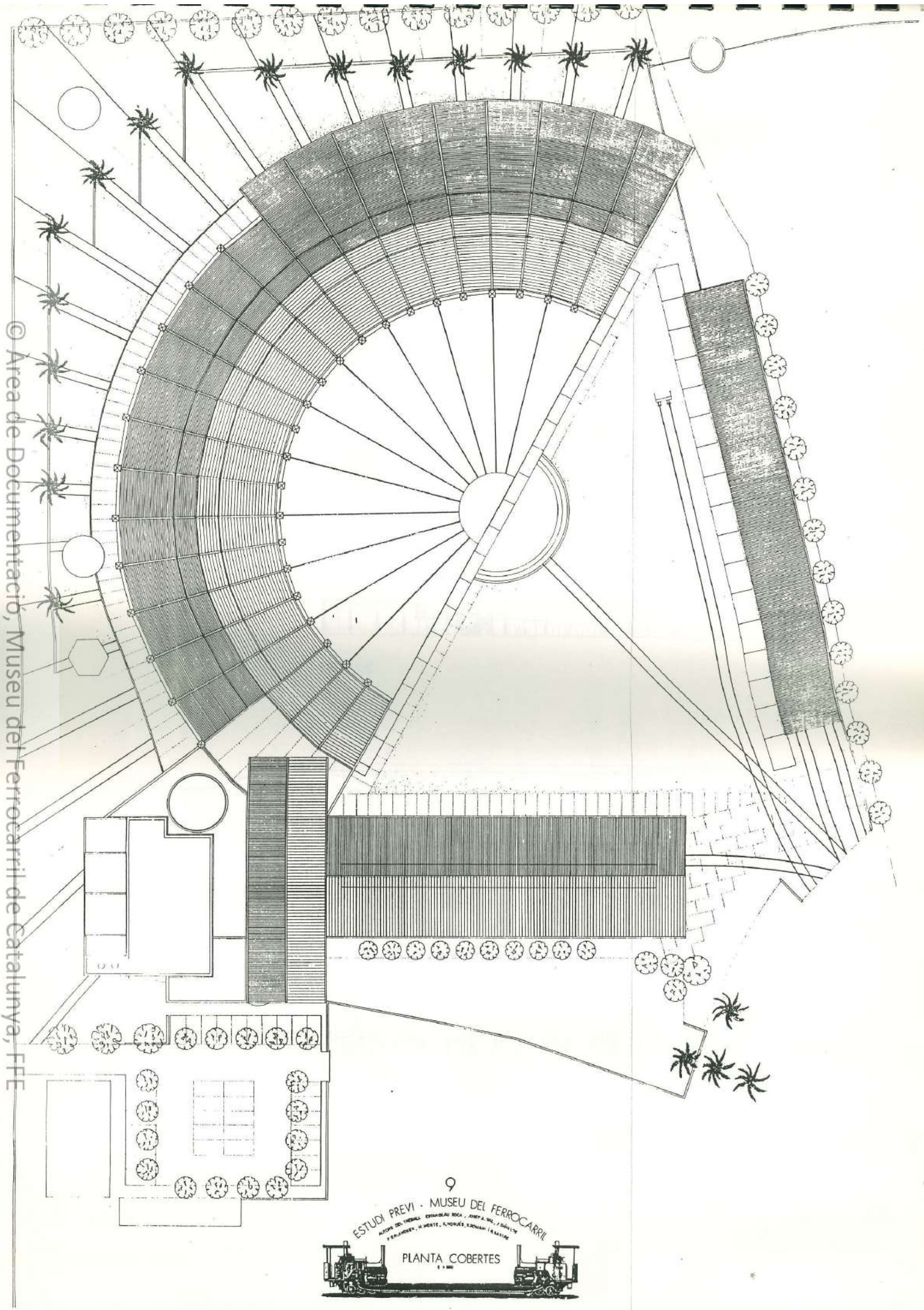
CODI

1- Aparcament exterior
2- Hall general d'accés
3- Taquilla
4- Botiga del Museu
5- Guarda-roba
6- Serveis generals
7- Vestidors personal
8- Cambres instal.lacions
9- Accés independent-sortida emergència
10- Sala d'exposicions temporals
11- Local maquetes. Amics del Ferrocarril
12- Petita estació del tranvet de vapor connectada amb l'espai exterior on al que es proposa un circuit exterior.
13- Magatzem màquines circuit exterior.
14- Exposició història del ferrocarril.
15- Exposició permanent màquines...
16- Possible ampliació exposició permanent.
17- Anelle perimetral exposició, panells...
18- Emplacament del convoi
19- Jardí interior del Museu
20- Urbanització de l'espai exterior del Museu. Resitució del dipòsit sud
21- Sala de juntes
22- Director i Sub-Director
23- Ad.sis Administració
24- Bar- Restaurant
25- Terrasses exterior del bar, connectada amb l'àmbit del tranvet de vapor.
26- Passarel.la per a visualitzar les màquines des d'un nivell superior
27- Sala d'actes
28- Foyer
29- Local Amics del Ferrocarril
30- Pont de la Maquinista
31- Biblioteca
32- Arxiu
33- Terrasses exterior
34- Tallers- magatzem.
35- Possible nou control accés tallers Renf.

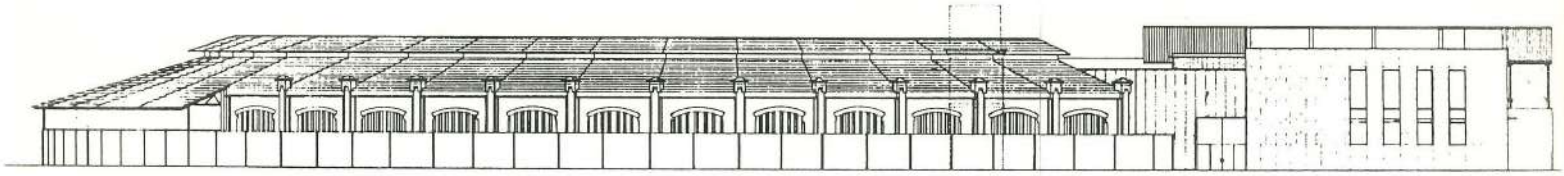
© Àrea de Documentació, Museu del Ferrocarril de Catalunya, FEE



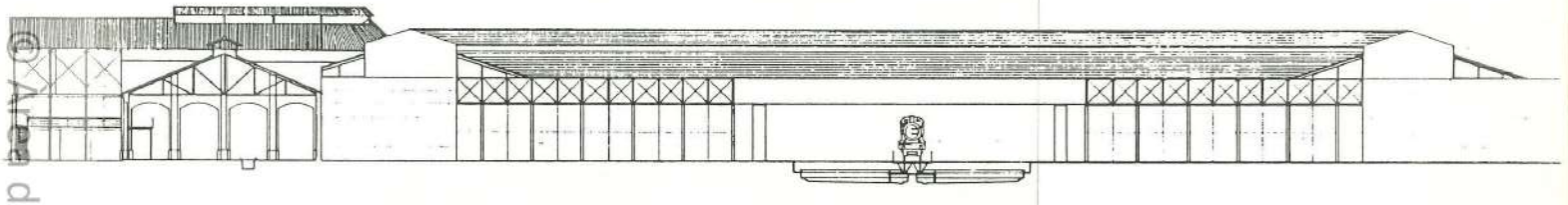
© Àrea de Documentació, Museu del Ferrocarril de Catalunya, FFE



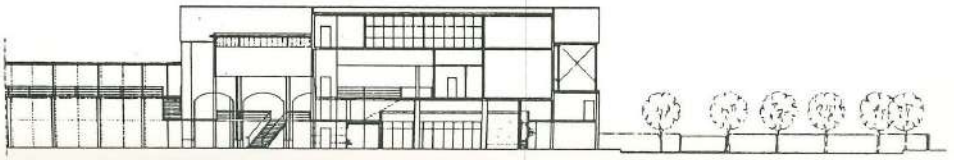
© Àrea de Documentació, Museu del Ferrocarril de Catalunya, FFE



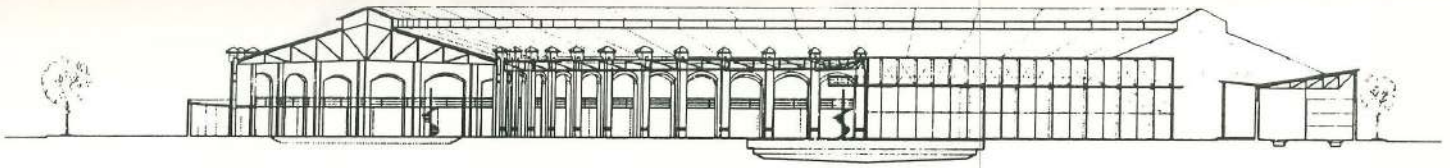
alçat A'A



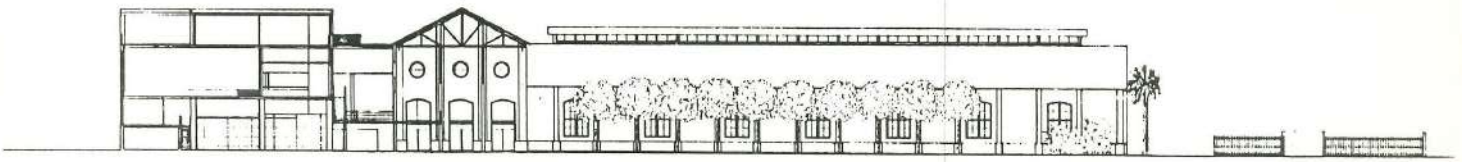
alçat B'B



secció C'C

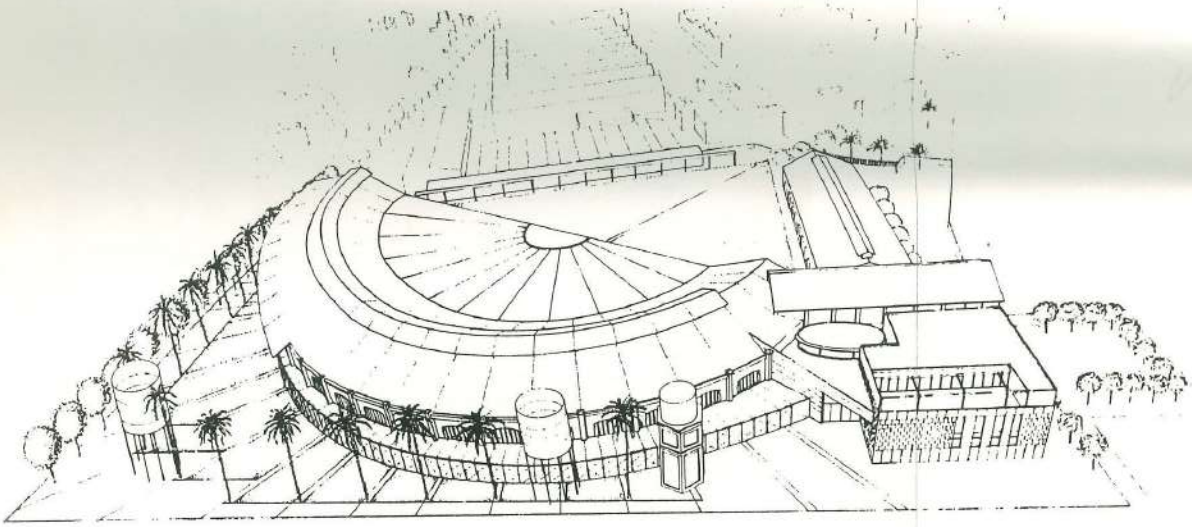


secció-alçat D'D



secció E'E

© Arxiu de Documentació, Museu del Ferrocarril de Catalunya, FFE

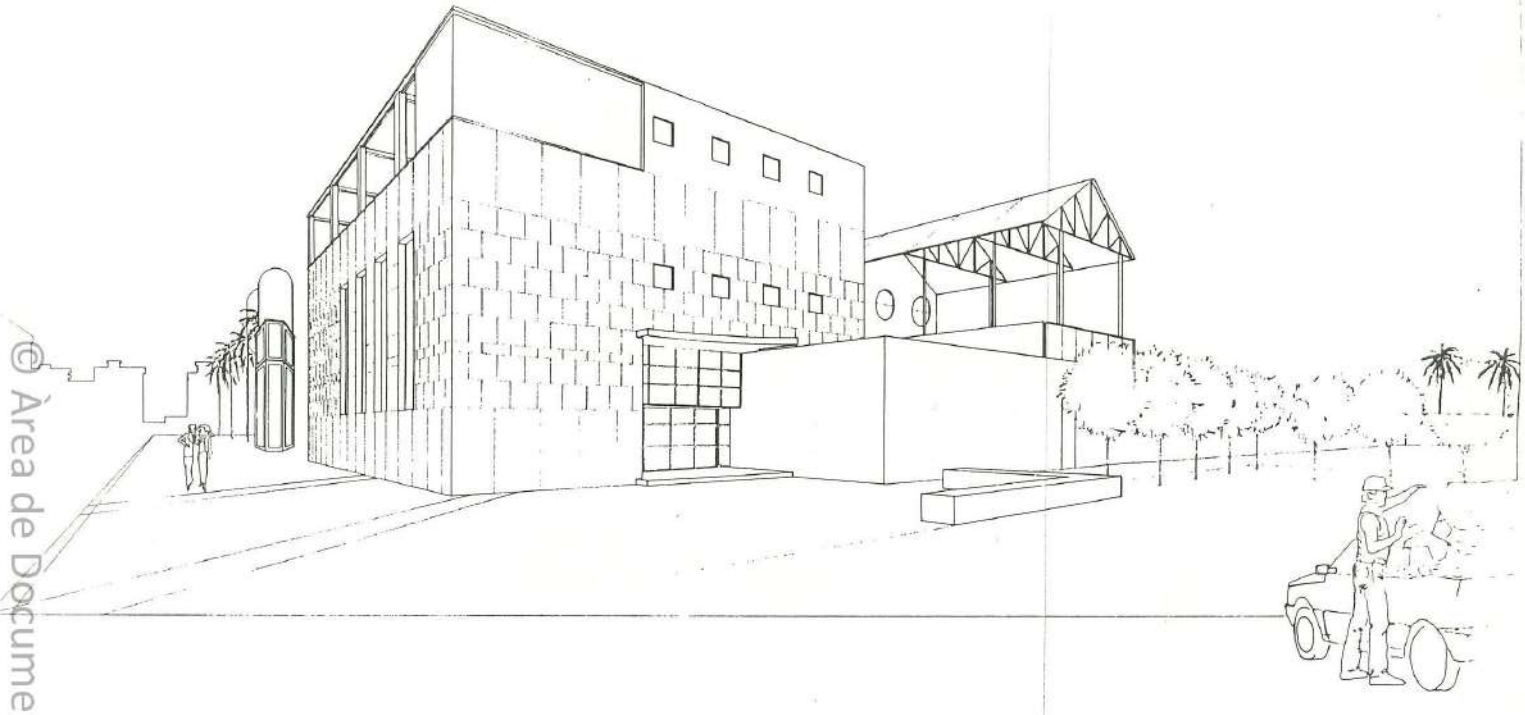


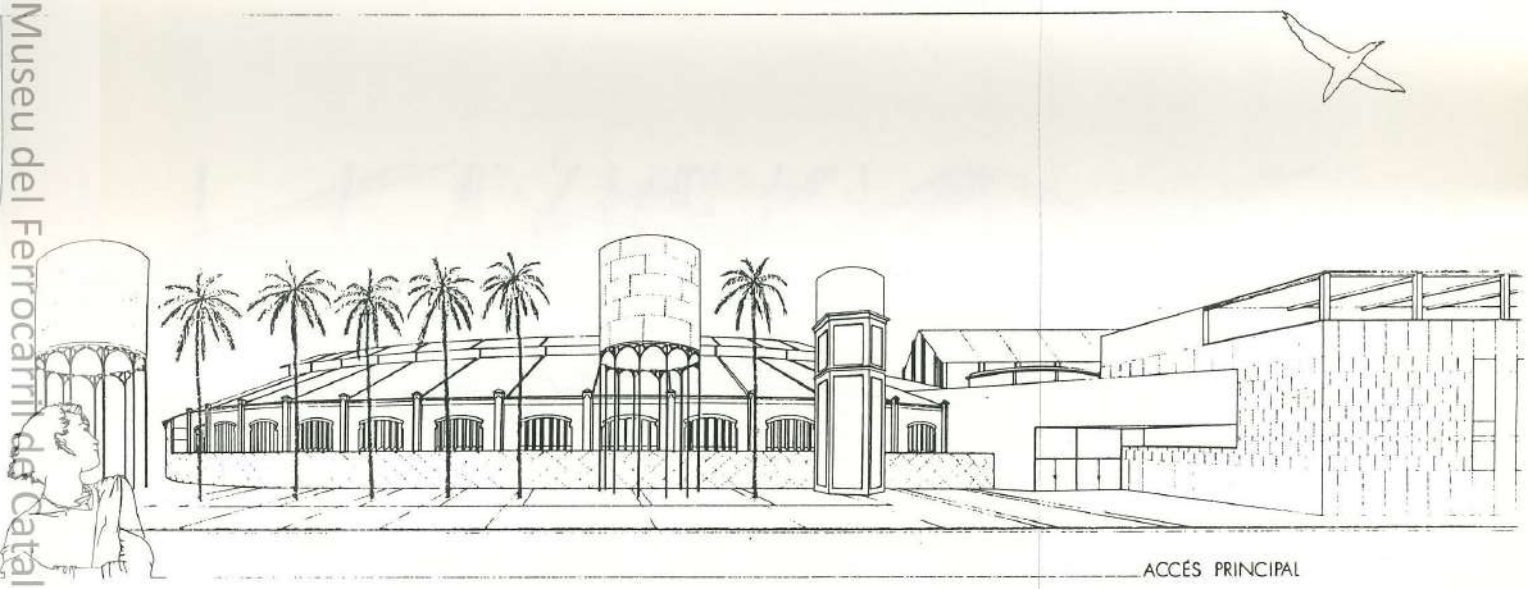
ESTUDI PREVI - MUSEU DEL FERROCARRIL

PERSPECTIVES
AÈRIES

© Àrea de Documentació, Museu del Ferrocarril de Catalunya, FFE

ACCÉS SECUNDARI



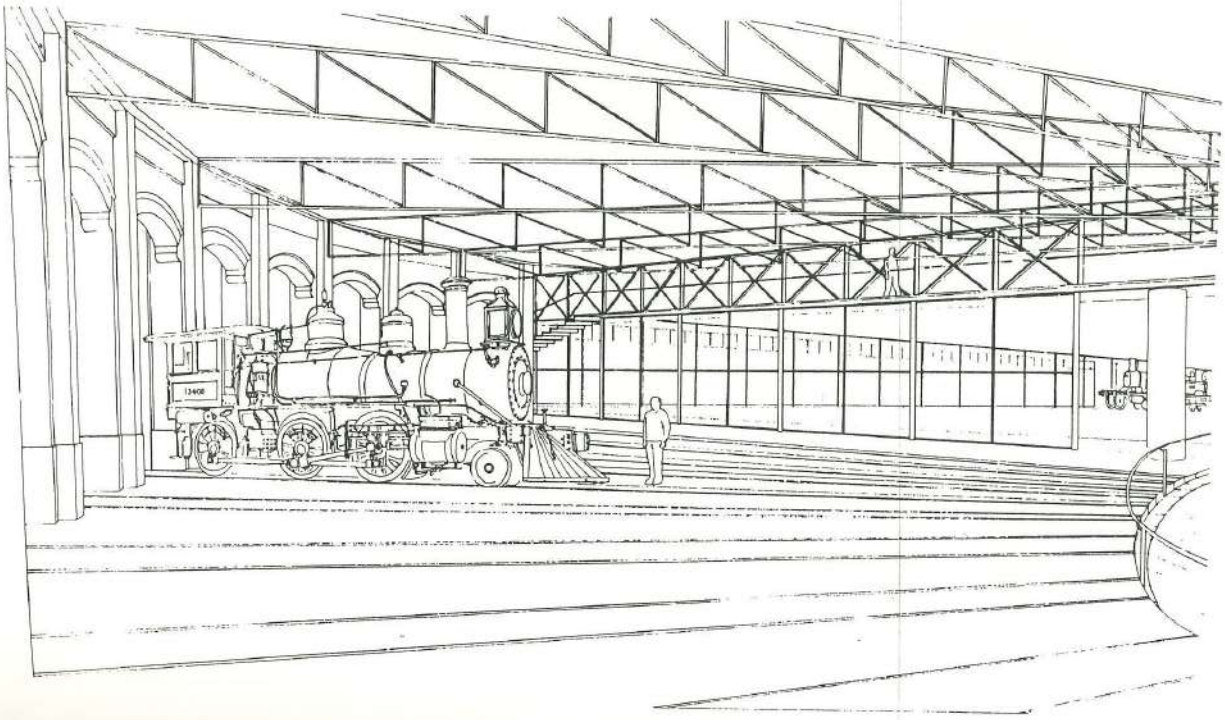


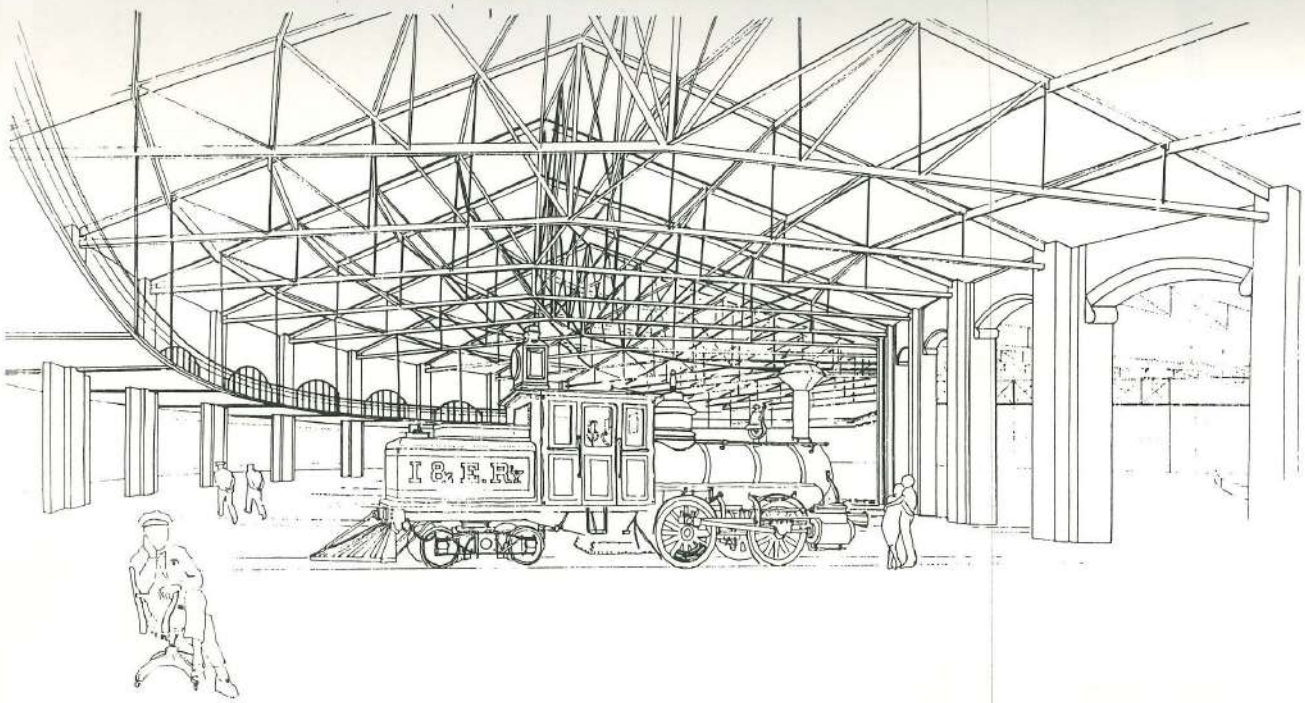
ACCÉS PRINCIPAL

ESTUDI PREVI · MUSEU DEL FERROCARRIL

PERSPECTIVES ACCESSOS

© Àrea de Documentació, Museu del Ferrocarril de Catalunya, FFE





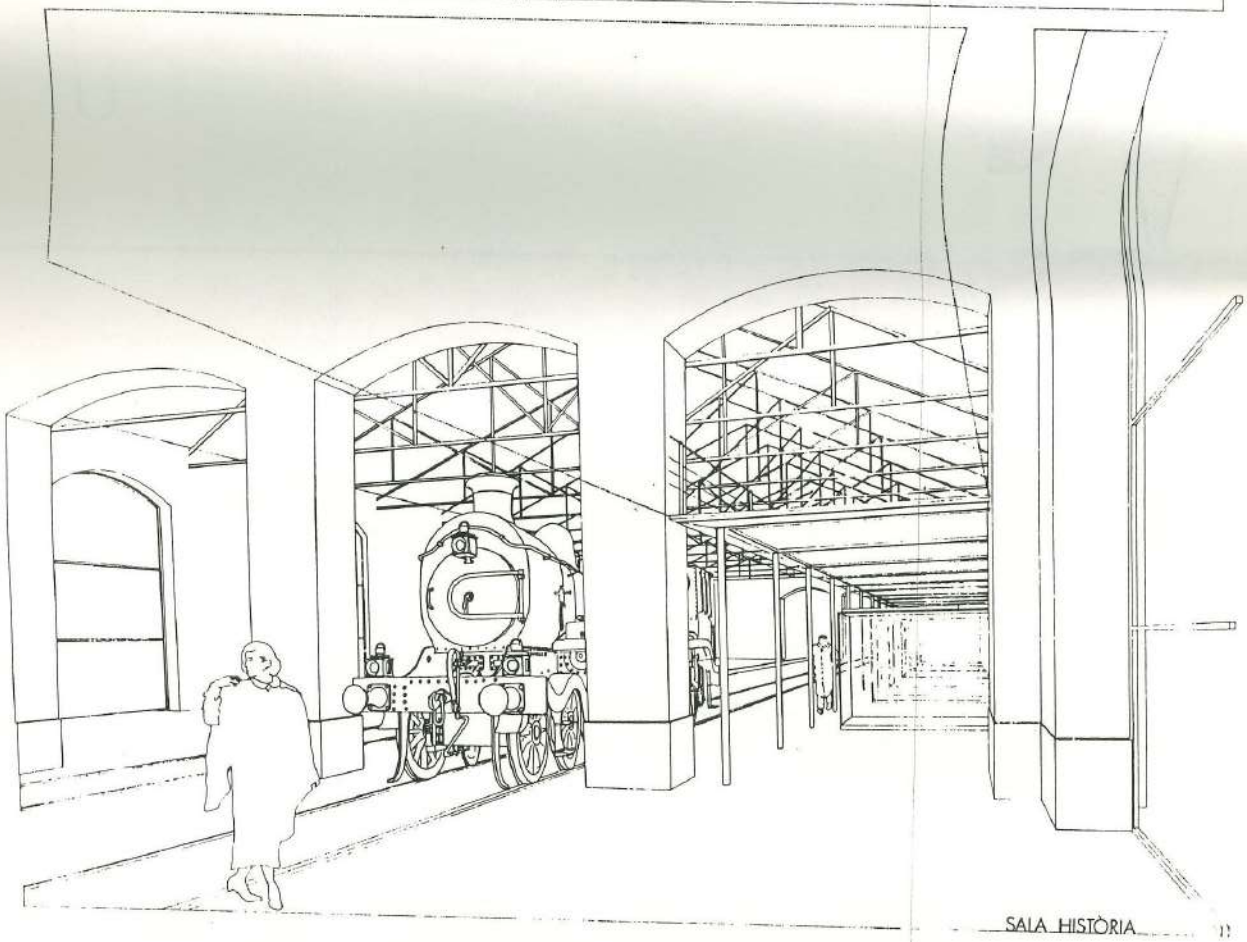
13

ESTUDI PREVI · MUSEU DEL FERROCARRIL

PERSPECTIVES
GENERALS ROTONDA

© Àrea de Documentació, Museu del Ferrocarril de Catalunya, FFE

SALA PONT-GRÚA



SALA HISTÒRIA

14

ESTUDI PREVI - MUSEU DEL FERROCARRIL

PERSPECTIVES
SALES PONT-GRÚA
I HISTÒRIA

© Àrea de Documentació, Museu del Ferrocarril de Catalunya, FFE

HALL D'ACCÉS

SALA D'EXPOSICIONS

ESTUDI PREVI - MUSEU DEL FERROCARRIL

PERSPECTIVES
HALL I SALA D'EXPOSICIONS

© Àrea de Documentació, Museu del Ferrocarril de Catalunya, FFE