

GENERALITAT DE CATALUNYA
MUSEU DEL FERROCARRIL
VILANOVA I LA GELTRÚ

Arquitecte:

CRISTIAN CIRICI

Col.laboradors:

ALFONSO GUIU

JORDI R.- RODA

Desembre del 1986

1.- Un Museu pel Ferrocarril i el seu entorn

Entenem que el món del Ferrocarril no s'explica sense fer referència al seu entorn. En aquest sentit, l'existència d'un pont giratori en els terrenys destinats al Museu ensenya molt bé les dificultats de maniobra de les locomotores i, a la vegada, és una bona eina per moure-les dins del propi Museu. En conseqüència, proposem de convertir aquest pont giratori, la via que el connecta amb la xarxa viària general i les vies radials que donen accés a la rotonda, en el nucli en torn del qual giri tot el museu.

2.- Un museu taller pel manteniment, del seu patrimoni i la recuperació del nou material vell

Entenem que per a una Institució que hereda un fons museístic de gran valor històric i documental, però, bastant deteriorat, la tasca de recuperació és absolutament necessària, la qual cosa depèn en gran manera de la construcció d'un veritable taller. El taller ha d'estar ben equipat, amb un pont grua que faciliti el desplaçament de les peces pesades, i ha de tenir una bona accessibilitat tant per a les locomotores com per als camions que facin el suministre dels materials. Alhora hauria de comptar amb les màquines bàsiques com la fresa, el torn i la premsa per a reproduir peces avui introbables i, també, disposar d'un magatzem annex on guardar un cert estoc de planxes, tubs, pintures i material divers procedent del desballestament d'altres trens o locomotores.

L'existència d'aquest taller donaria una certa credibilitat envers l'exterior, cosa absolutament necessària per aconseguir nou material antic.



3.- Un Museu de cara a la ciutat

Els terrenys destinats a la consolidació d'aquest Museu del Ferrocarril són, certament, uns terrenys avui molts centrícs i pròxims a l'Escola d'enginyeria tècnica i al Museu Biblioteca Víctor Balaguer, dues institucions importants en la vida cultural de Vilanova. Malgrat aquesta localització i de que estiguin presents en la memòria dels ciutadans perquè històricament els tallers de la RENFE han suposat un lloc de treball per a moltes famílies de Vilanova, els terrenys que ens ocupen donen l'esquena a la ciutat, fins al punt que l'avinguda Castell que s'acaba d'obrir, té un eix visual que xoca amb el lateral, bastant sòrdid, de la rotonda que protegeix les locomotores; i com a perspectiva final del carrer del Forn del Vidre apareix la façana posterior d'una construcció absolutament anònima que funcionava com a economat per als treballadors de Renfe.

Amb el nostre projecte ens proposem de reparar aquest menyspreu envers la ciutat, donant un tractament de façana als dos costats del solar limitats per carrers, i dissenyant el Museu de tal manera que ofereixi unes noves perspectives controlades com a final dels carrers esmentats del Forn del Vidre, i l'avinguda Castell.

El pavelló que proposem com a límit visual del carrer Forn del Vidre, i amb façana a la plaça d'Eduard Maristany, està pensat com l'accés principal al Museu.

Com a final visual de l'avinguda Castell, proposem de construir el taller, ja esmentat, de conservació dels trens. L'alçaria que volem donar a aquest cos d'edifici equipat, tal com hem dit, amb un pont grua, permet d'ocultar el sordid lateral de la rotonda i a la vegada és un lloc tan visible que ens sembla la localització més adient per a posar-hi un gran rètol identificador del Museu.

4.- Un Museu dimensionat d'acord amb les possibilitats d'inversió

La xifra que s'indica com a sostre de les possibilitats d'inversió en aquest Museu és, malgrat la seva magnitud, molt baixa per completar les obres que resultarien de donar resposta a la totalitat del programa proposat pel Departament de Cultura de la Generalitat de Catalunya.

Per equilibrar el programa amb els recursos disponibles hem suprimit, en la nostra proposta, els espais que, com la sala d'actes i el bar restaurant, serien només una alternativa a d'altres espais que, de fet, té la ciutat en indrets molt propers. També hem reduït la superfície d'ampliació de la rotonda. Amb aquesta solució alguna de les locomotores i cotxes inventariats no tindran cabuda en un espai cobert i tancat del edifici, però proposem aparcarlos al pati de maniobra, al voltant del pont giratori.

És precisament aquest espai absolutament circular el que nosaltres proposem com a zona més adient per a una futura expansió del Museu. I aprofitant els pilars que suporten la coberta de l'anell de circulació dels visitants, es podria construir una altra coberta lleugera que deixes un "impluvium" central i que serviria per protegir de l'aigua les màquines que en una primera etapa haurien quedat simplement aparcades al pati circular de maniobres.

5.- Descripció de l'edifici i programa

El Museu que nosaltres proposem té bastant complexitat formal, com a resultat del propi procés de generació de l'edifici.

Una part important del seu volum està ja construïda i distribuïda entre dos cossos d'edifici molt diferenciats (la Rotonda i l'antic taller de tэндers). Les noves construccions a afegir són també complexes, ja que han de donar resposta a un programa molt variat que va des de una finestreta per controlar l'entrada al Museu a un taller per reparar les grans locomotores; passant per una biblioteca, instal·lacions sanitàries i despatxos.

L'accés del públic visitant a l'edifici l'hem resolt a través d'un pavelló amb marquesina adosat a l'antic taller de tэндers i ens permet, així, de canviar la fisonomia que el Museu tindrà des de la Plaça d'Eduard Maristany. En aquest pavelló d'accés hi localitzarem els guardarobes i una petita botiga.

4.

Els antics tallers de tènders seran l'espai dedicat a l'exposició didàctica de la història del ferrocarril. Uns plans inclinats, en un dels extrems de la nau, ens permetran de mostrar-hi un funicular, un cremallera i un túnel.

L'annex, ja existent, al magatzem de tènders, el subdividirem amb un entresolat. La planta baixa la destinarem a vestidors de personal i serveis sanitaris generals del Museu. La planta superior està dedicada als despatxos de director del Museu, director tècnic, i director i personal administratiu.

Amb un accés independent des de l'Avinguda del Ferrocarril proposem de construir un altre cos d'edifici per instal·lar-hi tant els tallers de reparació de locomotores, com la biblioteca i espais dedicats als amics del ferrocarril. Pensem que aquesta part del Museu ha de poder tenir un funcionament autònom de la resta de l'edifici, perquè pot haver-hi una no coincidència d'horaris, i pensem també que el taller, la biblioteca i la sala de reunions dels Amics del Ferrocarril han d'estar situats en espais molt pròxims físicament. Aquest cos d'edifici del que estem parlant té, també, una gran importància formal, ja que conforma la visual des de la Rambla del Castell que s'acaba d'obrir i, a la vegada, és una part molt visible des de l'Avinguda del Garraf i, per això, posem un gran lluminós de neon simbolitzant una locomotora de vapor.

Les altres intervencions importants que proposem són les de prolongar els magatzems de locomotores a l'altra banda del taller ja esmentat, i la construcció d'un anell que tanqui l'espai al voltant del pont giratori i que serveixi per conduir la circulació dels visitants del Museu.

La utilització del primer pont construït per, la MTM amb un comboi protegit de la pluja i visitable per l'interior situat sobre una làmina d'aigua, aniria molt bé per explicar la finalitat del ponts i observar de prop com són construïts.

En resum, aquest seria el programa de l'edifici i la seva localització en el plànol:

PROGRAMA I SUPERFÍCIES

5.

- 1.- Vestíbul 140 m²
- 2.- Botiga 60 m²
- 3.- Exposició Didàctica 1425 m²
- 4.- Despatxos (entresolat) 150 m²
- 5.- Magatzem locomotores 1650 m²
- 6.- Taller de reparacions 435 m²
- 7.- Biblioteca 245 m²
- 8.- Amics del ferrocarril 140 m²
- 9.- Anell de circulació 810 m²

6.- Materials i sistemes constructius

A nivell d'estudis previs en què estem treballant, només podem definir-nos sobre la imatge formal de l'edifici i donar una idea de la tecnologia que creiem més adient per construir-lo. Ens imaginem un edifici exteriorment bastant opac, construït enmig d'un espai tractat com un jardí Mediterrani i voltat d'un reixat de ferro. Ens proposem d'utilitzar els maons i planxes de pedra natural com a materials bàsics per a la construcció de les façanes, i entenem que el formigó armat és el material que, per la seva economia, versatilitat i baix cost d'entretenciment, reuneix millors condicions per ser utilitzat com a material estructural.

7. Fases de construcció i reforma dels edificis

1a Fase

Construcció del taller de reparacions, biblioteca i locals pels Amics del Ferrocarril i construcció parcial del reixat exterior,

2a Fase

Construcció de la rotonda i ampliació del magatzems de locomotores,

3a Fase

Reconstrucció dels tallers de tènders, construcció de l'entresolat i del Pavelló d'ingrés i acabat del reixat,

4a Fase

Ajardinament general exterior i muntatge del pont de la MTM

8.- Cost

Per al càlcul del cost d'execució material hem diferenciat els diversos tipus d'actuació tals com: obra nova i construcció d'entresolats i reforma d'edificis i tractament de l'espai exterior,

Obra nova

3600 m² a 50.000 ₧/m² 180.000.000 ₧

Obra de reforma

1780 m² a 30.000 ₧/m² 53.400.000 ₧

Construccions d'entresolats

220 m² a 25.000 ₧/m² 5.500.000 ₧

Jardineria i tancament espais exteriors

P.A. 10.000.000 ₧

TOTAL C.E.M. 248.900.000 ₧

9.- Pressupost total de l'obra

C.E.M.	248.900.000 ₧
Gastos generals + benefici industrial 22%	54.758.000 ₧
Honoraris arquitecte amb missió completa .	15.039.500 ₧
Reducció per obres administració - 20% ..	-3.007.900 ₧
Honoraris aparelladors direcció obra	4.511.850 ₧
Reducció per obres administració - 20% ..	-902.370 ₧
TOTAL	319.299.080 ₧
IVA 12%	38.315.896 ₧
TOTAL	357.614.976 ₧

Cristian Cuic





