

## STUDIO DI RIABILITAZIONE E AMPLIAMENTO DEL MUSEO DEL FERROCARRIL DI VILANOVA I LA GELTRÚ – BARCELLONA

### **Il treno in Cataluña**

Dal principio della Rivoluzione Industriale, la società ed il capitale catalano fecero una grande scommessa sull'installazione del treno in Cataluña. Di fatto la costruzione della prima linea di treni della penisola fu quella tra Barcellona e Matarò, nel 1848, per iniziativa di personalità di spicco della borghesia locale.

La borghesia catalana credeva fermamente che la modernizzazione del trasporto favorisse lo sviluppo industriale, economico e sociale. Simultaneamente, sotto l'impulso della Prima Rivoluzione Industriale, si stavano sviluppando nel paese le condizioni tecniche ed umane idonee, come la creazione di officine e di personale qualificato, per intraprendere la costruzione di una rete di linee ferroviarie. In questo modo si formava una rete ferroviaria catalana orientata al servizio degli interessi dell'industrializzazione del paese, e contemporaneamente si potenziava il movimento di persone che per la prima volta nella storia potevano spostarsi in massa in funzione delle nuove necessità della società industriale.

In un primo tempo le reti ferroviarie catalane erano gestite da capitale privato locale.

A partire dalla crisi economica del 1866 la necessità di ingenti investimenti economici e di omologazione dei vari tracciati ferroviari, provocarono la forte riduzione dell'investimento di capitali catalani e il passaggio di differenti compagnie catalane nelle mani delle grandi compagnie con partecipazione di capitale statale ed in alcuni casi francese.

Nel 1941 con la costituzione di RENFE si nazionalizzano tutte le compagnie ferroviarie.

### **Il caso di Vilanova i la Geltrú**

Nel 1878 si costituisce con sede a Vilanova la *Compañía del Ferrocarril de Valls a Villanueva y Barcelona (VVB)* ed a partire dal 1881 Barcellona e Vilanova iniziano ad essere connesse.

Il fatto che Vilanova venisse scelto come centro principale della nuova linea ferroviaria e' in parte dovuto all'importanza del suo porto marittimo ed al suo essere sede di una considerevole attività industriale e commerciale.

In Vilanova si centralizzano le più importanti funzioni amministrative, operative e di mantenimento della compagnia.

Negli edifici dove attualmente si trova il Museo si installava lo spazio produttivo di prima linea che rispondeva alle necessità di mantenimento e funzionamento del sistema di locomozione a vapore.

Questi spazi si convertiranno in un importante elemento d'identità socioeconomica della città.

Durante la prima metà del XX secolo le installazioni del deposito di locomotive erano formate da due sezioni principali.

Una sezione era quella dell'officina principale, in cui si realizzavano le riparazioni generali delle locomotive e si svolgeva l'approvvigionamento dell'acqua e del carbone necessari al funzionamento delle stesse. Il deposito propriamente detto contava di una dotazione tra le quaranta e le cinquanta locomotive.

Nell'altra sezione si svolgevano i lavori di riparazione e mantenimento di tutti i veicoli ferroviari, ed eccezione delle locomotive. Di quest'area le due parti principali erano l'officina di falegnameria, considerato che quasi tutti i veicoli antichi erano di legno, e quella meccanica. Un settore minore era inoltre costituito dal laboratorio di restauro della tappezzeria.

Il deposito delle locomotive a vapore ha continuato a funzionare fino all'anno 1967, otto anni prima che sparisse la locomozione a vapore dalle linee di RENFE.

Una parte delle installazioni sono oggi la sede del Museo del ferrocarril mentre le altre continuano ad avere le medesime funzioni originali e formano parte del *Taller Central de Reparacions* de RENFE, dove si portano a termine le grandi riparazioni ed il mantenimento dei treni regionali.

### **Stato attuale**

Al momento, solo alcuni degli edifici appartenenti al complesso sono adibiti a spazio museale mentre la gran parte risulta da tempo in disuso ed inizia a presentare i conseguenti segni di degrado.

I differenti corpi risultano tra loro giustapposti, fatta eccezione per quello della Rotonda, elemento unico ed isolato. In termini generali presentano le caratteristiche tipiche dei complessi a carattere industriale in cui i nuovi corpi si aggiungono all'esistente secondo una regola che dipende dalla variazione delle esigenze produttive.

Gli edifici ed elementi principali sono:

- Officina di riparazione delle locomotive

Questo spazio e' attualmente in disuso. L'asse dell'officina era la grande nave dove si svolgevano la maggior parte dei lavori relazionati al mantenimento e alle riparazioni di locomotive e carrozze.

Addossate alla nave principale si trovano il corpo contenente il carroponete ed altre due navi laterali di dimensioni minori: la fonderia ed il magazzino dei rifornimenti.

Il magazzino e' stato ristrutturato nel 2000 ed attualmente contiene l'allastimento dedicato al treno del XXI secolo, *Espai Segle XXI*.

- La Rotonda

Aveva la funzione di deposito delle locomotive e di mantenimento e messa in funzione delle stesse.

La parte piu' importante e' l'area semicircolare coperta dotata di dodici binari con fosso, dove si svolgevano la maggior parte dei lavori di manutenzione.

- Ponte giratorio

E' uno degli elementi piu' caratteristici del deposito di locomotive. Connette i binari della stazione con quelli della Rotonda e permette di cambiare l'orientamento delle locomotive e distribuirle nel deposito.

I suoi 23 metri di diametro erano adeguati alle locomotive del XIX secolo, però a partire dagli anni trenta dello scorso secolo si cominciarono a costruire locomotive di maggiori dimensioni.

### **La proposta progettuale**

Il Museo del Ferrocarril di Vilanova i la Geltrú, che forma parte del sistema di Musei della Scienza e della Tecnica di Catalunya (MNACTEC), si pone come obiettivo di diventare un centro patrimoniale di riferimento del treno in Catalunya.

Attualmente, il Museo e MNACTEC collaborano nella definizione funzionale di questo progetto di integrazione di differenti spazi con il fine di creare un luogo idoneo a comunicare la ripercussione sociale, economica e tecnica del treno dalla prima Rivoluzione Industriale ad ora. Il patrimonio ferroviario ha una predisposizione particolare a spiegare la storia dell'industrializzazione, del trasporto e dello sviluppo del mondo contemporaneo. Si pone come un filo conduttore a cui si possono riallacciare molte tematiche: lo sviluppo degli scambi mercantili, il legame con il mondo industriale e i conseguenti cambi del modo di vivere della società.

In questo processo di sviluppo si inserisce la proposta progettuale di riabilitazione e ampliamento architettonico del complesso industriale.

Tenendo in considerazione le esigenze espresse dai responsabili del settore, i Direttori del Museo del Ferrocarril e del Museo della Scienza e della Tecnica, la possibile soluzione risultato delle sinergie tra aspetti tecnici e richieste museografiche è stata da noi successivamente elaborata nella seguente idea di progetto.

Obiettivi:

- il recupero degli edifici esistenti
- la connessione tra i diversi corpi
- la riutilizzazione degli stessi come spazio espositivo, con l'obiettivo di creare un museo all'avanguardia nell'ambito dei musei industriali ferroviari
- la realizzazione di nuovi spazi che permettano di aumentare lo spettro delle modalità di fruizione e utilizzo del centro
- la conservazione di un maggior numero di veicoli
- l'eliminazione della chiusura perimetrale, alta più di due metri, che nasconde le edificazioni e pone il complesso di spalle rispetto alla città
- lo sviluppo di una museografia volta a valorizzare i beni esposti e le tematiche ad essi correlate: il mondo del lavoro ferroviario, il caso specifico di Vilanova e i suoi laboratori, l'impatto del treno in Cataluña, il treno nella vita quotidiana dei secoli XIX, XX e XXI, le innovazioni tecnologiche del treno nel mondo attuale
- il consolidamento dello spazio di biblioteca - emeroteca

Formalmente il progetto architettonico si concreta come un unico edificio che ingloba e connette quelli già esistenti. Il vecchio edificio dei servizi si unisce con la nave centrale e le due più piccole navi annesse; a sua volta quest'area si collega con i binari retrostanti e la zona di riparazione dei treni, e tutto l'insieme viene a sua volta connesso con la piazza centrale e l'edificio della Rotonda.

Il progetto propone innanzi tutto il recupero degli edifici esistenti ed attualmente non utilizzati e la connessione degli stessi con le parti del complesso già adibite a spazio espositivo attraverso un percorso museale continuo e coerente.

Per conferire un principio di funzionamento unitario alle differenti installazioni dell'antico deposito di locomotive, ed allo stesso tempo soddisfare le attuali esigenze di un centro culturale e multifunzionale, si propone l'integrazione di nuovi volumi che mettano in relazione i vari edifici e permettano la creazione di moderni ambiti espositivi

e di ricezione dei visitatori. Partendo dal principio della giustapposizione i nuovi edifici vengono interposti tra quelli esistenti a colmarne i vuoti.

Si propone quindi la creazione di una ampia area di accoglienza, un vestibolo che dia la possibilità di ospitare gruppi numerosi e distribuire i visitatori, e di un nuovo ambito dedicato alla scuola-laboratorio di restauro dei veicoli storici.

Questa ampliamento si concreta come un unico edificio, una lamina continua che avvolge e connette le costruzioni esistenti senza però nasconderle o privarle della loro autonomia o mimetizzandosi con esse.

Il nuovo edificio si organizza a partire da due percorsi perpendicolari che corrono a lato della Nave: uno per connettere verticalmente ed orizzontalmente gli spazi pubblici della pianta di accesso con quelli semipubblici e privati del primo piano; l'altro perpendicolare a questo per connettere gli spazi di servizio.

Il primo si inserisce tra le due preesistenze, la Nave e l'attuale edificio dei servizi, e allo stesso tempo taglia la piastra continua della nuova costruzione. Si presenta come il sistema principale di distribuzione, punto di vista privilegiato verso gli edifici storici che connette ed elemento visuale di richiamo verso la città.

Il secondo corre al lato della Nave principale per tutta la sua lunghezza, separando l'antico dal nuovo e permettendo con il suo lucernario di mantenere l'illuminazione naturale all'interno della Nave attraverso le sue fonti originali di luce: le grandi finestre laterali.

L'edificio della scuola-laboratorio è formato da due parti, il corpo dei servizi e lo spazio per il restauro dei treni.

Il primo si presenta come una sequenza di ambienti: lo spazio di ingresso, gli spogliatoi, l'officina ed il magazzino che vanno disponendosi, uno di seguito all'altro, in blocchi serrati e distinti a riproporre l'immagine dei vagoni di un treno.

Il secondo, trasposizione contemporanea della Nave principale, si presenta come un unico grande spazio di lavoro ed è caratterizzato da una copertura curvilinea marcata da una successione di travi a vista. Due finestre nella parte terminale della Nave permettono di percepire questo spazio ed il lavoro che vi si svolge, creando così un legame visivo diretto tra nuovo e antico.

Il progetto propone, per risolvere il problema di sovrapposizione dei flussi di visitatori lungo il percorso espositivo, la creazione di un percorso in quota. Questa passerella inizia nella Nave, attraversa la zona espositiva, si connette ad archivio e biblioteca, si affaccia sul vestibolo e termina con la vista sullo spazio della Rotonda e sui veicoli

esposti, permettendo di percepire e apprezzare l'edificio in tutta la sua grandezza e particolarità'. Questa soluzione apre un panorama unico e nuove prospettive visuali sui manufatti esposti e sugli edifici storici che li contengono.

L'edificio della nuova rotonda vuole prima di tutto essere funzionale e rispondere alle necessità pratiche di riparo e conservazione delle locomotive. Ripropone le caratteristiche geometriche dell'edificio storico, di cui è la prosecuzione, senza però copiarlo dal punto di vista formale.

Per quanto riguarda i materiali utilizzati il progetto prevede nell'edificio dei servizi un rivestimento in mattoni, per affermare la sua appartenenza alle preesistenze. Al contrario, nel caso degli ampliamenti: la nuova Rotonda e la scuola-laboratorio, si propone un cambio radicale di materiale, per sottolineare la loro differenza ed autonomia. In entrambi i casi il materiale utilizzato è il metallo. Per l'espansione della Rotonda si propone una rete, una lamiera forata doppia con interposta una lamina di polietilene, che impedisca il passaggio dell'aria e al contempo permetta quello della luce, in quanto data la sua funzione di spazio espositivo deve possedere caratteristiche di permeabilità e trasparenza. Un rivestimento analogo però di lamine compatte è previsto per gli edifici di servizio della scuola laboratorio, per rafforzare l'immagine dei vagoni di un treno e per creare una chiusura, il più compatta possibile, verso l'adiacente parcheggio.

Si propone infine una chiusura perimetrale trasparente ed una zona permeabile di accesso al museo che permettano l'apertura e l'integrazione dell'intero complesso alla struttura urbana di Vilanova e la Geltrú. affinché i suoi abitanti possano partecipare di uno spazio di gran valore che è patrimonio e simbolo della loro memoria storica.

Autori: Architetto Valentina Perrone, Architetto Gaddo Tarchiani