



Foto: Sede del Museo del Ferrocarril de Madrid

Sede del Museo del Ferrocarril de Madrid

ARQUITECTURA, CLARA Y ORDENADA

ESTUDIO DE ARQUITECTURA GVG



El estudio de arquitectura GVG ha obtenido el primer premio en el concurso de proyectos para la Rehabilitación de la estación de Madrid-Delicias, sede del Museo del Ferrocarril de Madrid. El concurso de proyectos ha sido promovido por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en coordinación con la Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Adif.

El estudio de arquitectura navarro GVG, formado por Daniel Galar Iurre, Josecho Vélaz Ballesteros y Javier Gil Ayesa, ha sido el ganador del concurso de proyectos para la Rehabilitación de la estación de Madrid-Delicias, sede del Museo del Ferrocarril de Madrid. El concurso, con un presupuesto de 1,2 millones de euros, ha sido promovido por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma) en coordinación con Adif (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias) y la FFE (Fundación de los Ferrocarriles Españoles).

La resolución del concurso coincide con el 140º aniversario del acto de inauguración de

la estación de Delicias, que presidió el rey Alfonso XII el 30 de marzo de 1880, denominada entonces estación de Ciudad Real, uno de los ejemplos más reconocidos de la arquitectura del hierro del último tercio del siglo XIX en España y cabecera de la línea ferroviaria hacia Extremadura y Portugal.

La estación comenzó a construirse en 1879, siguiendo el proyecto del ingeniero francés Émile Cachelièvre, que aplicó un nuevo sistema que consistía en una serie de cuchillos armados unidos a los pilares y

hundidos en los cimientos, presentado por Henri de Dion en la Exposición Universal de París de 1878. Dado que el tipo de construcción original de Dion se perdió, la estación cuenta con el valor añadido de ser la más antigua conservada que utiliza este sistema. Además, la estructura metálica de la nave central fue construida en Bélgica por la firma Fives-Lille, como la estación de Orsay de París, y posteriormente transportada a Madrid para el montaje final.

El edificio principal, de un gran racionalismo y con la mínima ornamentación, utilizaba en su construcción hierro y vidrio. La nave central estaba formada por 170 metros de largo, 35 de ancho y 22,5 de alto y en ella podían entrar a la vez cinco trenes de veinte coches. Mientras que, los pabellones laterales, contruidos en fábrica de ladrillo de dos colores, exenta de la estructura portante, tienen reminiscencias mudéjares, siguiendo el estilo tan utilizado en la época en la ciudad. Su inauguración supuso un acontecimiento para Madrid, ya que por entonces no existían todavía los edificios definitivos de las estaciones del Mediodía y del Norte.

En la convocatoria han participado trece equipos de arquitectos. La valoración ha corrido a cargo de los miembros del jurado nombrados a propuesta de Adif, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, el Colegio de

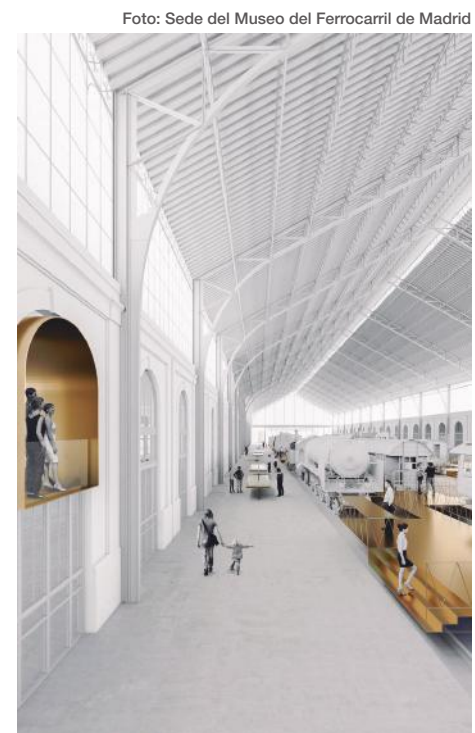


Foto: Sede del Museo del Ferrocarril de Madrid

Arquitectos de Madrid, el Ayuntamiento de Madrid, el Ministerio de Cultura y el propio Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Entre sus miembros se encuentran figuras relevantes del mundo de la arquitectura, como Víctor López Coteló e Iñaki Ábalos Vázquez.

La propuesta ganadora, "1878-1880", obra, como ya se ha comentado anteriormente, del Estudio de Arquitectura GVG, propone recuperar el espíritu originario de la estación entendida como un complejo de edificaciones, infraestructuras y actividad, así como potenciar sus capacidades urbanísticas y sociales.

Tras una evaluación de la propuesta, el jurado "valora el planteamiento respetuoso con el edificio en los aspectos espaciales, constructivos y de funcionamiento existentes, singularizando la intervención con elementos que no rompen las cualidades arquitectónicas del mismo, y dando como resultado una solución sintética, clara y ordenada".

El equipo ganador será el encargado de elaborar el proyecto de ejecución y asimismo de asumir la dirección facultativa de las obras.

El conjunto de la propuesta se divide en fases. Tras el traslado de la Biblioteca y el Archivo, se iniciará el acondicionamiento museístico del antiguo edificio de viajeros de la estación, con rehabilitación de cubiertas, estructura y fachadas, la transformación del vestíbulo, y un nuevo acceso y obras de urbanización exterior.

En la siguiente fase se acometerá la restauración y consolidación estructural y constructiva de la marquesina de la Nave Central y los acondicionamientos museísticos que exigieran el traslado o la protección de los vehículos históricos expuestos, la rehabilitación de cubrición, estructura principal de cubierta y fachadas y trabajos de urbanización exterior en la fachadas Norte y Sur.

Las últimas fases se destinan a la restauración de las fachadas interiores y exteriores y de las cubiertas de los cuerpos laterales del edificio de viajeros, para terminar con el acondicionamiento de la zona reservada a usos complementarios al Museo.

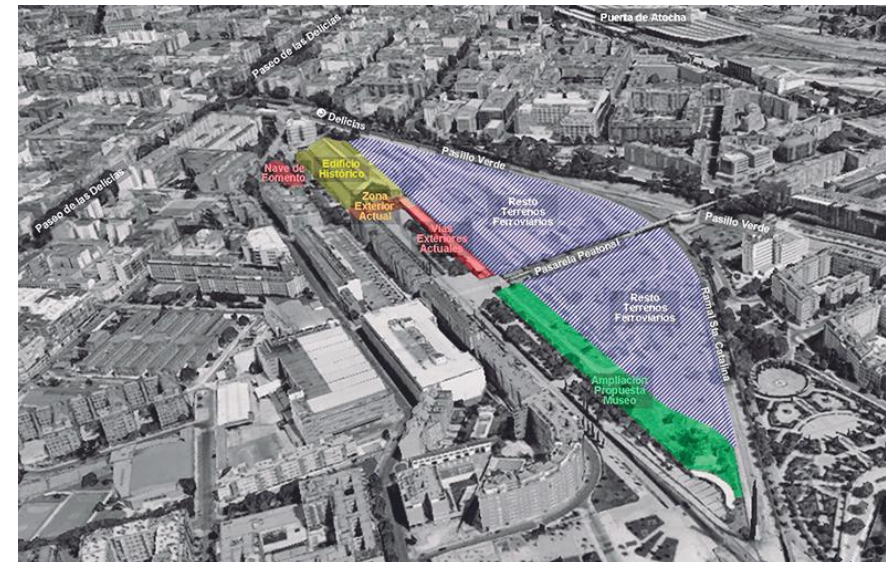


Foto: Sede del Museo del Ferrocarril de Madrid

Asimismo, el proyecto tiene una vertiente de regeneración urbana en el entorno de la estación, que se concreta en la creación de un

bulevar transitable en las vías de acceso, despejadas de vehículos y la creación de nuevas edificaciones para exposición, taller y almacenaje.



Foto: Sede del Museo del Ferrocarril de Madrid