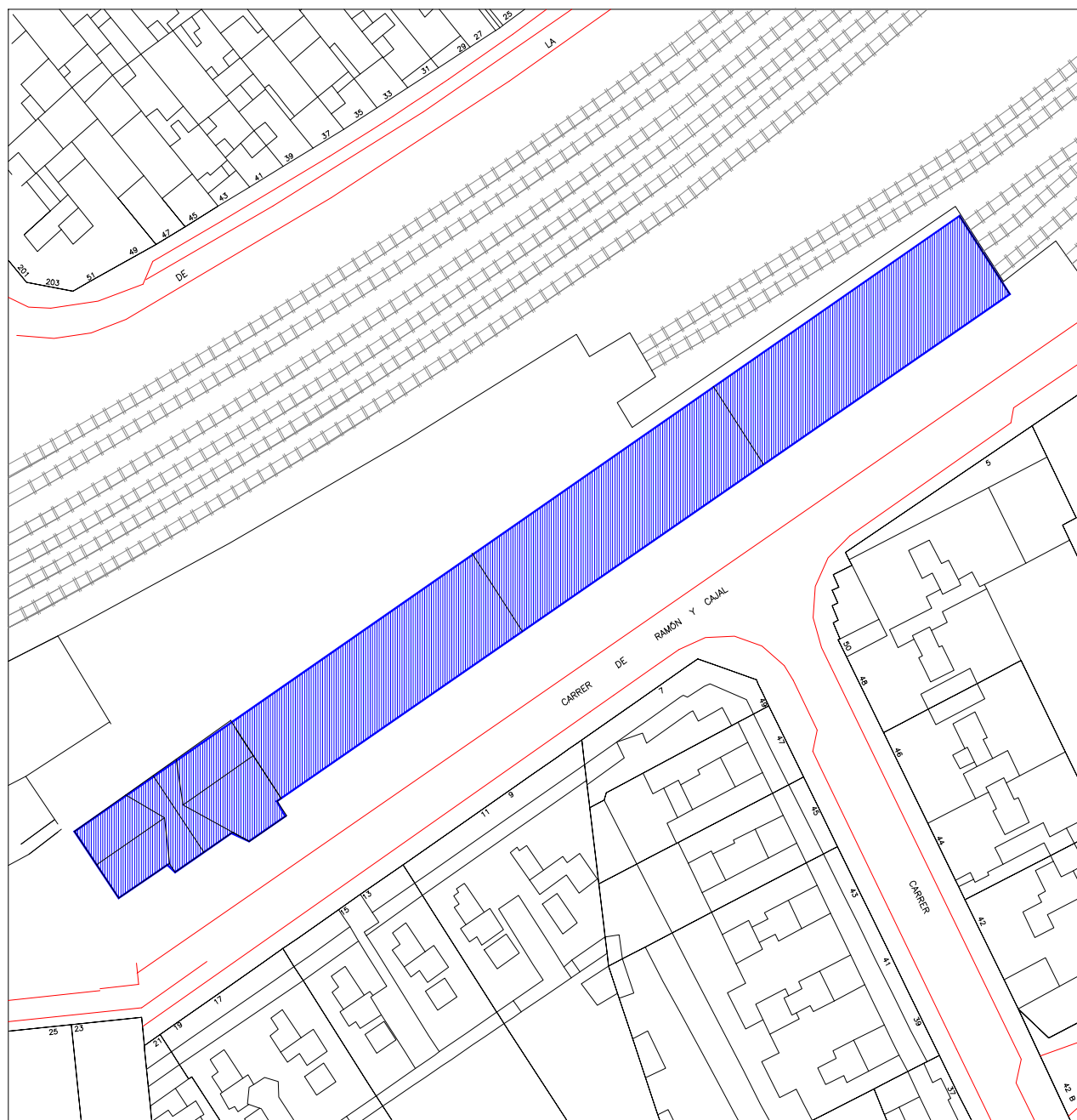




ESCALA 1:1000

ADREÇA PRINCIPAL:

Santiago Ramón y Cajal, C. de, s/n



ADREÇA PRINCIPAL: Santiago Ramón y Cajal, C. de, s/n

DENOMINACIÓ: Cotxeres del Metro.

CRONOLOGIA I AUTOR/S: 1922 (PEPPA)
1964 Reforma naus i oficines (PEPPA).

US ORIGINAL: Edifici d'oficines i naus.

US ACTUAL: Oficines, cotxeres i tallers del FC Metropolità de Barcelona.





Vista de l'edifici d'oficines (1995)





Vista de les naus de cotxeres i tallers (1995)



CITES:**(PEPPA)**

Edificio longitudinal formado por diferentes cuerpos escalonados, el último es un edificio formado por planta baja y cinco pisos, con remate de cubierta de inspiración neo-barroca. Los primeros edificios forman los andenes cubiertos por un edificio tipo nave, de composición lineal. Influencia de la Arquitectura de la Secesión vienesa. Cubiertas de solución centro europea.

VALORACIÓ:

L'edifici d'oficines del FC Metropolità de Barcelona va ser profundament reformat a mitjans dels anys 60. Aquesta intervenció tingué com a conseqüència una transformació total del seu interior, i exteriorment a més a més d'alterar els forats originals es varen substituir les fusteries i els vidres. El conjunt d'aquestes operacions ha afectat a l'aspecte exterior de l'edifici, principalment la seva façana principal, que actualment es manifesta amb una formalització ambigua que barreja les formes originals amb imatges pròpies d'un edifici d'oficines anodí. Malgrat això segueix dominant la presència de la construcció original, degut principalment a la força que l'imprimeix la solució dels coronaments i les teulades. Aquestes estan construïdes amb dobles pendents molt acusades i contraposant a 90° respecte de la central, les que corresponen als cossos dels extrems. En aquest sentit es molt important la composició de la façana lateral, que s'obre a l'estació i les vies: El cos central està rematat per un timpà mixtilini que domina sobre els cossos laterals, que son asimètrics. Aquesta asimetria es veu encara més accentuada en aquesta façana ja que l'edifici té adossat, en un dels extrems, un edifici de tallers i naus de cotxeres més baix i molt llarg. Tots aquests factors determinen que el conjunt d'aquestes construccions tingui una gran importància urbana, ja que configuren la façana urbana a un dels costats de la via. Baix aquest punt de vista, contribueixen a centrar l'imatge de la ciutat i a millorar-la qualitativament en aquest sector, molt despersonalitzat a causa del fort buit que imposa el traçat ferroviari.



Cal destacar que el decorativisme del capcin, que recorda algunes de les construccions modernistes més tardanes de Puig i Cadafalch, es veu reforçat amb la presència de nombrosos elements ornamentals acuradament resolts, com son les xemeneies, cornises, hídries i altres figures esculpides.

PROTECCIÓ:

Nivell C

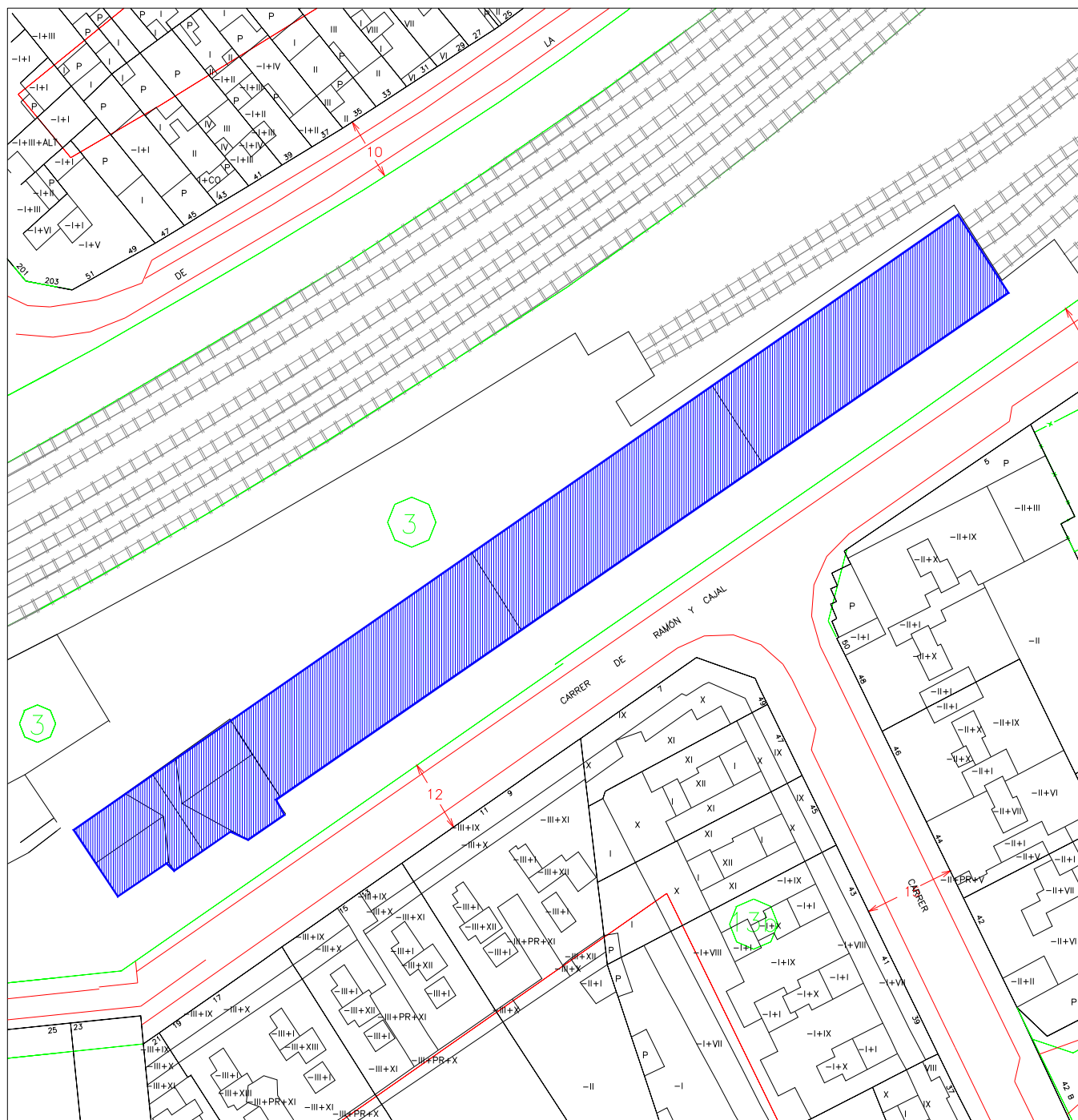
CRITERIS D'INTERVENCIÓ:

És molt difícil plantejar-se la restitució dels forats al seu estat original, però la seva presència podria millorar sensiblement si els vidres no fossin reflectants com a l'actualitat. S'hauria de restaurar el conjunt de les façanes prestant particular atenció als elements decoratius presents en el coronament i teulades, que en general estan en un estat de conservació bastant bo. Per als acabats superficials dels paraments s'haurà de recórrer a les mateixes tècniques originals i no es desfiguraran les textures, respectant sempre l'autenticitat dels materials primitius.



SITUACIÓ URBANÍSTICA:

La qualificació zonal 3 (sistema ferroviari) és compatible amb la protecció que s'estableix.



ESCALA 1:1000

