

ensayo  
essay

# Parque central de Alicante y estación intermodal

Desarrollo urbano del espacio que actualmente ocupan las vías del ferrocarril en la ciudad de Alicante tras el soterramiento de éstas, para incorporarlo a la ciudad

**Iván Valero Fernández**

[ivan.valero@bandada-studio.com](mailto:ivan.valero@bandada-studio.com) // [ivan.valero.fernandez@gmail.com](mailto:ivan.valero.fernandez@gmail.com) Arquitecto Superior por la Universidad Politécnica de Cataluña (Barcelona Tech), Escuela Técnica Superior de Arquitectura del Vallès (UPC-ETSAV). Estudiante del programa de Máster y doctorado en Urbanismo de la Universidad Politécnica de Cataluña (Barcelona Tech), Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona (UPC-ETSAB).

Recibido: 11. 2012  
Revisado: 01.2013  
Aceptado: 012013

## ensayo

Palabras clave: Ciudad, Flujos, Paisaje, Peatón, Policéntrico, Tren, Urbanismo.  
 Key words: City, Flux, Landscape, Pedestrian, Polycentric, Train, Urbanism.

**Resumen**

Desde la llegada del ferrocarril a Alicante, ha marcado la economía, pero también el crecimiento urbano de la ciudad generando un gran corte. Recientemente, existe la voluntad política y ciudadana de hacerlo desaparecer y convertirlo un gran espacio verde. El proyecto propone generar una gran zona verde en pleno centro de Alicante que cosa barrios históricamente aislados y se conecte con las diferentes zonas verdes de colindantes para constituir un sistema verde policéntrico de escala municipal. La posibilidad de que desaparezcan las vías de tren, implica un cambio de paradigma de este gran espacio, dejando de ser el final y comenzando a ser el principio; del gran parque central, (puerta a la naturaleza), de cada uno de los barrios que lo rodean, y principio de la ciudad (elemento capaz de absorber el flujo de personas que aportan las nuevas infraestructuras). Para ello se fijan tres estrategias: 1. Gestionar el valor de los nuevos nodos de interconexiones urbana surgidos, alterando la condición funcional de plazas (centros) y de avenidas (ejes) formando parte de una nueva jerarquía. 2. Ubicar la futura estación intermodal y dotarla de una condición de internodalidad, capaz de ser el elemento estructurante de la propuesta. 3. Creación de un frente hacia el parque, completando las numerosas medianeras y conseguir una lectura unitaria de toda la intervención. Manteniendo la continuidad visual del parque en toda su longitud, y generando espacios para el acontecimiento, alternando grandes espacios abiertos con pequeños espacios recogidos que permitan maximizar el número de actividades.

**Abstract**

Alicante City's Central Park. The railway, since his arrival in Alicante in 1857 marked the economy but also the city's urban growth generating a great cut. In recent years, there is the political and civil intention to make this disappear and get a large green space for the city. The project aims to generate a large green area in the centre of Alicante which will go through it lengthwise, linking historically isolated neighbourhoods and connecting the different small green areas to constitute a major urban green system. The possibility of the disappearance of the rail tracks involves changing the paradigm of this great space to become the entrance to the great central park as a gateway to nature and the beginning of each one of the neighbourhood. To create this, three key strategies are set out: 1. To manage the value of new urban nodes interconnections arising from road permeability by altering the functional condition of places (centres) and flood (axes) as part of a new hierarchy. 2. To place a future intermodal station in the centre of the park and turn it into a new urban centre, moving centrality, activity, traffic and events to the east side of the city. 3. To create a façade to the park, completing the many dividing walls and getting an image of a homogeneous project, maintaining the visual continuity of the park along its length, alternating large open spaces with small ones to maximize the number of activities and create meeting spaces.

### **Introducción.**

La llegada del ferrocarril a la ciudad de Alicante, en pleno proceso de demolición de sus murallas, de ampliación del puerto y de la planificación de su ensanche, supuso una sacudida que aceleraría su crecimiento económico e industrial, y que, como en otras muchas ciudades, la marcaría de forma definitiva.

Pero el ferrocarril también imponía unos límites claros que la ciudad no tardó en superar. Al igual que a finales del siglo XIX, las murallas suponían una limitación para su desarrollo y fueron demolidas, a finales del siglo XX, sería la traza del ferrocarril la que debiera desaparecer para permitir a la ciudad completarse.

Actualmente, el proceso de hacer desaparecer la barrera física que supone el ferrocarril está en su última fase tras haber eliminado algunas de las líneas. Existe la decisión firme de todos los gobiernos pertinentes de soterrar el único tramo de vías férreas activo que circula por el núcleo urbano, pero la forma en cómo suturar esta “brecha” histórica está a debate en la Ciudad. Las instituciones públicas tienen una propuesta que no convence ni a vecinos ni a arquitectos y urbanistas, que buscan un proyecto alternativo.

Ante la falta de consenso en un proyecto urbano, de ciudad y de territorio clave para el desarrollo de Alicante, pero extrapolable a muchas otras ciudades en las que el ferrocarril ha pasado de ser un gran activo y comienza a ser un problema urbano, se decide realizar un estudio en profundidad de todos los condicionantes que han generado esta situación (véase imagen 1) para poder proponer una alternativa capaz de recoger las voluntades de la mayor cantidad posible de colectivos y que ayude a compensar los desequilibrios urbanos y sociales que ha generado la presencia de la “brecha” durante tantos años, estructurando el Alicante del futuro.



<sup>1</sup> Imagen del estado actual de la traza del ferrocarril dividiendo la ciudad en dos partes. Fuente: Fotografía del autor.

**Contexto histórico.**

El siglo XIX supuso grandes transformaciones socioeconómicas en la ciudad de Alicante que tuvieron un claro reflejo en el paisaje urbano y en la configuración de la ciudad actual. El crecimiento experimentado por Alicante durante el siglo XVIII se había debido, en gran parte, al incremento de las actividades mercantiles, desde que su puerto fue autorizado a comerciar directamente con América esta condición, tuvo consecuencias directas en cuanto a la necesidad de fortificación, pero también en cuanto a la ampliación demográfica, que hizo que los límites de la ciudad debieran ser ampliados. Es en este momento cuando la ciudad se convierte en el instrumento territorial más adecuado para el desarrollo de las nuevas fuerzas productivas, materializado en la búsqueda de un “nuevo modelo de ciudad” en el que la ciudad fortificada entraba en conflicto con el modelo de ciudad burguesa que reclamaban las nuevas clases adineradas.

A mediados del siglo XIX, la ciudad amurallada había alcanzado su límite y no era fácil la coexistencia en el estrecho ámbito del cinturón pétreo que aprisionaba la ciudad. Por ello,

poco antes de la inauguración del ferrocarril, el Ayuntamiento decidió el derribo de las murallas. Será en 1858 cuando los alicantinos vean la posibilidad de convertir la vieja ciudad en otra nueva, extramuros, dilatada y planificada con la propuesta de ensanche de la ciudad que proponía el derribo de las murallas y la edificación fuera de ellas, dentro de la zona táctica.

A mediados del siglo XIX, la ciudad amurallada había alcanzado su límite y no era fácil la coexistencia en el estrecho ámbito del cinturón pétreo que aprisionaba la ciudad. Por ello, poco antes de la inauguración del ferrocarril, el Ayuntamiento decidió el derribo de las murallas. Será en 1858 cuando los alicantinos vean la posibilidad de convertir la vieja ciudad en otra nueva, extramuros, dilatada y planificada con la propuesta de ensanche de la ciudad que proponía el derribo de las murallas y la edificación fuera de ellas, dentro de la zona táctica.

El ferrocarril llegó a la ciudad mucho antes que a otras urbes del país, reactivando la economía y el tráfico portuario, tanto de pasajeros como de mercancías. La inauguración oficial se produjo el 25 de mayo de 1857. El ferrocarril se convirtió en el más

poderoso signo de progreso porque era un medio de transporte igualitario y con facilidades de acceso a todos los ciudadanos. Pero, además, el ferrocarril tuvo una influencia decisiva en la transformación del territorio y del paisaje urbano, ya que el tendido ferroviario determinaba un límite físico (véase imagen 3) al crecimiento de la ciudad, y al mismo tiempo, marcaba las direcciones a ese crecimiento.

Del mismo modo, la estación se convierte simbólicamente en una puerta de la ciudad, a la vez que determina un nodo de referencia. En Alicante determinó geoméricamente el extremo de uno de los dos ejes organizadores del Ensanche, la Avenida de la Estación. La eficacia de la línea para el transporte de mercancías exigió la conexión con el puerto, determinando un trazado que, posteriormente, ha dejado su huella en la ciudad a través de la Avenida de Eusebio Sempere (véase imágenes 3 y 4).

El rápido crecimiento económico de la ciudad, generó un desfase entre el Plan de Ensanche y el ritmo creciente poblacional, que produjo la necesidad de crear barriadas periféricas con carácter propio más allá del ensanche, capaces de albergar edificios de servicio, zonas comunales y una serie

de viviendas económicas acogidas a la normativa de casas baratas o propiciadas por la iniciativa privada, como, el barrio de Benalúa (véase imagen 4).

A mediados de siglo XX será cuando se suprimirán las vías de tren que conectan las tres estaciones, quedando la Estación de Madrid como única en funcionamiento, ésta actuación permitiría conectar la ciudad de este a oeste, incorporando las barriadas periféricas, revalorizándolas y haciendo aumentar su densidad (véase imagen 6). Pero no sería hasta 1990 cuando se construyera el Puente rojo, que completaba la Gran Vía y por tanto conectaba la ciudad de norte a sur, saltando sobre la línea férrea cuando la ciudad apostó realmente por crecer en paralelo al trazado de las vías del ferrocarril.

A partir de entonces, empiezan a aparecer los primeros movimientos vecinales y las primeras propuestas políticas para soterrar las vías y convertir su traza en un gran espacio público para la ciudad (como sucediera con las supresión de las murallas y del resto de vías férreas), Esto será el gran impulso definitivo para edificar entorno a estos terrenos, con la perspectiva de, algún día, convertirlos en el gran parque central.

ensayo



<sup>2</sup>Alicante en 1853; ciudad fortificada vinculada al puerto y a la protección militar del castillo. Fuente: Elaboración propia.



<sup>3</sup>Alicante en 1875; La llegada del ferrocarril a las afueras de la ciudad amurallada da el impulso definitivo al crecimiento extramuros mediante el proyecto de ensanche. Fuente: Elaboración propia.



<sup>4</sup>Alicante en 1915; tras la demolición de las murallas empieza a consolidarse el ensanche que se marca como límites las trazas del ferrocarril (entonces periféricas) y al mismo tiempo comienzan a surgir entidades urbanas autónomas más allá de los límites de éste. Fuente: Elaboración propia.



<sup>5</sup>Alicante en 1957; el crecimiento hacia el norte de la ciudad post-ensanche sobre los viarios radiales y no de forma concéntrica, dejando la parte oeste a agrupaciones urbanas marginales e incomunicadas. Fuente: Elaboración propia.

## ensayo

**Contexto urbano.**

El resultado de esta evolución es, por un lado, una ciudad central conformada por los barrios históricos y el ensanche con una estructura urbana clara, y por otro, una ciudad periférica formada a base de piezas independientes estructuradas de forma difusa especialmente entorno a la traza del ferrocarril. La perspectiva de recuperar estos terrenos para la ciudad supone un cambio trascendental en el funcionamiento de estos barrios que dejarán de estar aislados y pasarán a ser la fachada del espacio urbano de mayor calidad de la ciudad.

Del mismo modo que en primera instancia la supresión del resto del sistema ferroviario y más adelante la conexión norte-sur mediante el puente, este nuevo proyecto urbano creará un nuevo eje de crecimiento que completará la parte oeste de la ciudad que cuenta con las mayores reservas de suelo próximas al centro (véase imagen 7).

La estructura y la morfología urbana actual de la ciudad no es muy diferente de la de otras ciudades costeras, con un centro vinculado al puerto y una secuencia de arcos viarios que separan y organizan las diferentes franjas urbanas, además de unos

ejes radiales.



<sup>6</sup> Alicante 2010; la ciudad contemporánea que ha rodeado completamente la traza del ferrocarril dejando barrios separados por unas decenas de metros completamente incomunicados y generando un gran perímetro de límite urbano con un alto nivel de deterioro y marginalidad. Fuente: Elaboración propia.

En el caso de Alicante, la ciudad cuenta con tres sistemas de arcos viales (véase imagen 8), el más interior, la Gran Vía, se completó en 1990 con la construcción del puente que salta sobre las vías del tren. El segundo, la Vía Parque, que a día de hoy está incompleto, y por último, la Autopista del Mediterráneo, que marca el límite previsto para el crecimiento de la ciudad.





<sup>7</sup> Imagen de satélite de la ciudad de Alicante diferenciando la superficie edificada del terreno natural, donde se localiza la ubicación de los terrenos que actualmente ocupan las vías del tren. Fuente: Elaboración propia a partir de imagen de Google Earth.

Pese a tener una geometría urbana ordenada y clara, cuando profundizamos en la distribución programática de la ciudad, los usos y actividades, se puede apreciar una excentricidad que descompensa esta geometría.

Los siguientes esquemas (véase imagen 9), nos muestran esta excentricidad en cuanto al uso de la ciudad. Tomando como referente la estación de tren, hacia el este tenemos todos los equipamientos de carácter municipal, los monumentos, las oficinas y las

calles comerciales peatonales, mientras que al oeste de ésta, solo encontramos una ciudad dormitorio sin actividad y a la que se le ofrecen grandes centros comerciales vinculados a las infraestructuras viarias para llegar a ellos en coche.

Se puede extraer la conclusión, que existe una ciudad al este de la estación y otra diferente al oeste, esta conclusión se confirma cuando vemos la percepción que se tenía de Alicante en 1949 a través del mural de la estación (véase imagen 10) que con una visión más interpretativa que de precisión geográfica, muestra la ciudad desde la estación hacia el este, dejando la parte oeste como algo difuso.

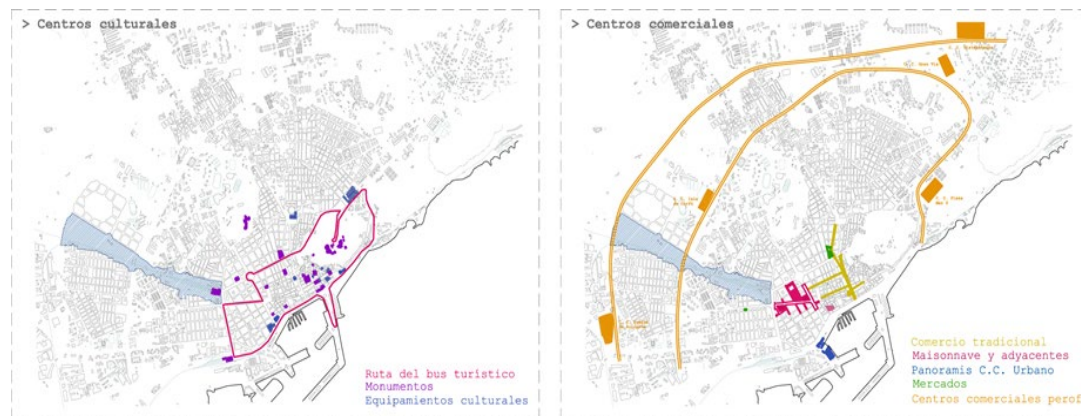


<sup>10</sup> Fotografía del mural de Gastón Castelló Bravo, ubicado en la estación de autobuses de Alicante de 1949. Fuente: Fondo documental de la Asociación Cultural Alicante Vivo

ensayo



<sup>8</sup> Diagrama de estructura urbana de Alicante y los municipios que interactúan de forma directa con ella. Fuente: Elaboración propia.



<sup>9</sup> Plano de situación de equipamientos municipales, monumentos, núcleos de oficinas, calles comerciales peatonales y grandes centros comerciales periféricos. Marcado en azul, la superficie de la traza del ferrocarril. Fuente: Elaboración propia.

Sitrasladamosesaideaabstractadelapercepción a nuestros días, podemos usar el plano de metro (véase imagen 11) donde 65 años después, la idea que la ciudad termina en la estación se mantiene, dejando olvidada otra mitad de la ciudad.



Queda claro, que la ciudad está dividida en una mitad planificada, equipada, reconocible y agradable, bien conectada y con transporte público de calidad y otra ciudad que ha ido creciendo con estructuras marginales, de forma aislada, sin actividad y fuera de las previsiones de acoger grandes equipamientos municipales o líneas de metro, y que el elemento que marca el inicio o el fin de cada una de estas ciudades es

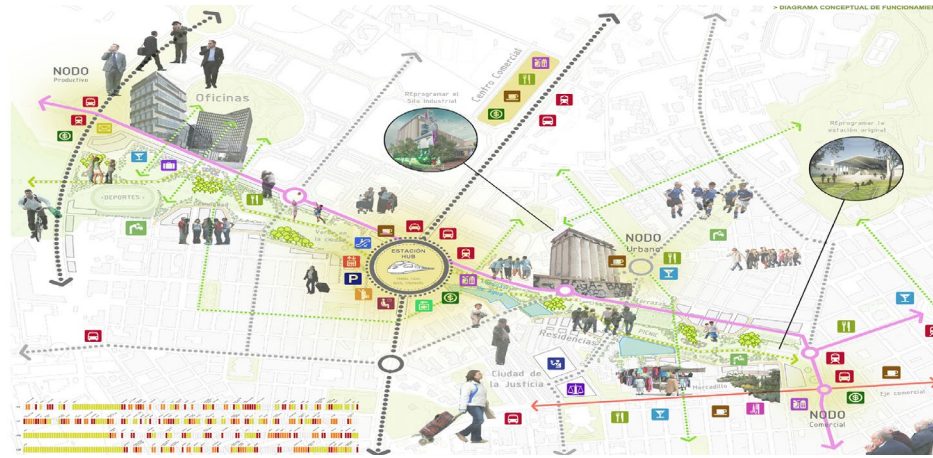
la estación de tren. Que pese a ser el centro geométrico, está desviado del centro programático.

La principal conclusión que se extrae es que la traza del ferrocarril ha generado mucho más que una ruptura entre el norte y el sur de la ciudad, ha dividido la ciudad en este y oeste, y por tanto, el proyecto para ordenar los terrenos recuperados con el soterramiento de las vías no debe centrarse tanto en suturar la cicatriz transversalmente (ya que una vez desaparezca la barrera actual de la traza ferroviaria, continuando el símil médico, cicatrizará de forma natural). Los esfuerzos proyectuales deben concentrarse en conseguir coser la ciudad de un lado de la estación con la del otro, la ciudad compacta y consolidada con las zonas colindantes a las vías.

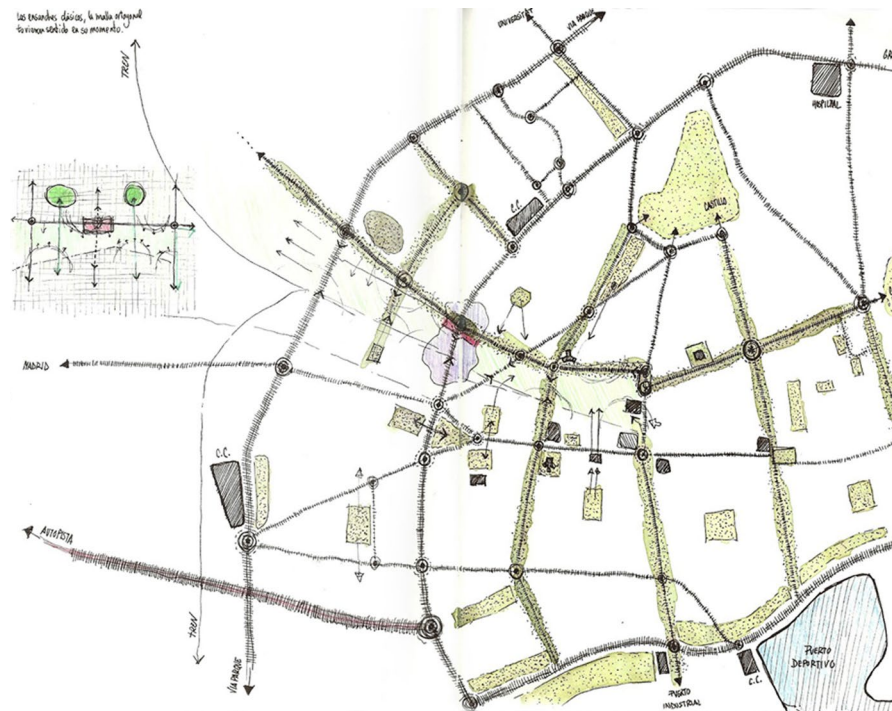
Para conseguir esta sutura longitudinal, de este a oeste, se plantea un diagrama de objetivos (véase imagen 13) donde se plantean dos estrategias fundamentales; Ejes y Nodos. Con el objetivo de reconstruir el Vector HAM<sup>12</sup> de la ciudad en torno a las vías del ferrocarril para hacerla partícipe del acontecimiento urbano.

<sup>12</sup>H.A.M. Habitabilidad, actividad y movilidad. Carles Llop en el contexto de la asignatura Ciutat Mosaic Territorial parte del Máster en Urbanismo de la UPC, 2012

ensayo



<sup>13</sup> Diagrama de objetivos para lograr la integración de la parte oeste con el resto de la ciudad con el doble sistema apoyándose en ejes de conexión y en nodos de nueva centralidad. Fuente: Elaboración propia.



<sup>14</sup> Esquema conceptual del modelo de red de espacios verdes interconectados a través del parque. Fuente: Elaboración propia.

**1. Ejes:**

Eje rodado. Una gran avenida que conecte con el sistema viario del ensanche dándole continuidad hasta el límite de la ciudad. (Color violeta).

Eje comercial. Un nuevo eje comercial de carácter peatonal que dé continuidad al ya existente y que permita atraer gente de toda la ciudad. (Color rojo).

Eje verde. El principal argumento en todas la demandas ciudadanas, la construcción de un gran parque longitudinal que conecte centro y periferia maximizando la superficie de contacto ciudad-naturaleza. (Color verde).

**2. Ejes:**

Nodo estación. Es el elemento generador de todo el proceso, la necesidad de una nueva estación soterrada, y es la oportunidad de trasladarla para que zonas más aisladas puedan aprovecharse de su valor como nodo de centralidad.

Nodo productivo. Completar el programa de la estación con usos productivos de oficinas que favorezcan

la mixticidad de usos en una zona donde solo existe la vivienda para multiplicar las horas de uso del espacio público y generar la cultura del acontecimiento en zonas que han quedado al margen durante muchos años.

Pese a la teoría de concentrar los esfuerzos en la sutura longitudinal, es evidente que deberá existir un proyecto de sutura transversal capaz de conseguir hacer partícipe a cada uno de los barrios y a la ciudad en general de este nuevo elemento urbano.

Para ello, se propone la creación de una sistema en red (véase Imagen 14), donde el gran parque central sea el elemento organizador de un sistema verde de escala metropolitana. Conectando cada uno de los espacios verdes con él mediante ejes verdes existentes o de nueva creación.

El salto del esquema al plano a escala nos permite entender mejor esta visión de red. En la imagen 15, puede apreciarse este sistema a través de cuatro subsistemas de capas que buscan ligar al máximo todos los elementos urbanos que tienen una incidencia directa en el área de trabajo.

ensayo



<sup>15</sup> Diagramas de capas del territorio. Arriba izquierda; el sistema verde, arriba derecha; el sistema viario, abajo izquierda; el sistema de nodos interconectados y abajo derecha, la disposición de las nuevas edificaciones. Fuente: Elaboración propia.



<sup>16</sup> Planta general de propuesta ubicando cada uno de los elementos estudiados. Fuente: Elaboración propia.

Estrategias como colocar la edificación en paquetes en lugar de un modelo lineal consiguen multiplicar la superficie de fachada en contacto con el parque a la vez que dificulta el recorrerlo con coche y logra producir espacios que se dilatan y se contraen de forma rítmica a lo largo del parque.

Siguiendo este proceso de dar definición a los esquemas, se presenta la propuesta de proyecto (véase imágenes 16 y 17) donde se intentan aplicar todas las teorías y conclusiones anteriores en planta, alzado y perspectiva aérea, donde se aprecia la Generación de la gran zona verde en pleno centro de la ciudad y que la atraviesa de forma longitudinal cosiendo barrios históricamente aislados, conectándose con las diferentes

zonas verdes de los barrios colindantes para constituir un sistema mayor con capacidad funcional de escala municipal.

El siguiente salto en el proceso de definición, pasa por controlar la topografía, y para ello es fundamental el trabajo en maqueta (véase imagen 18).

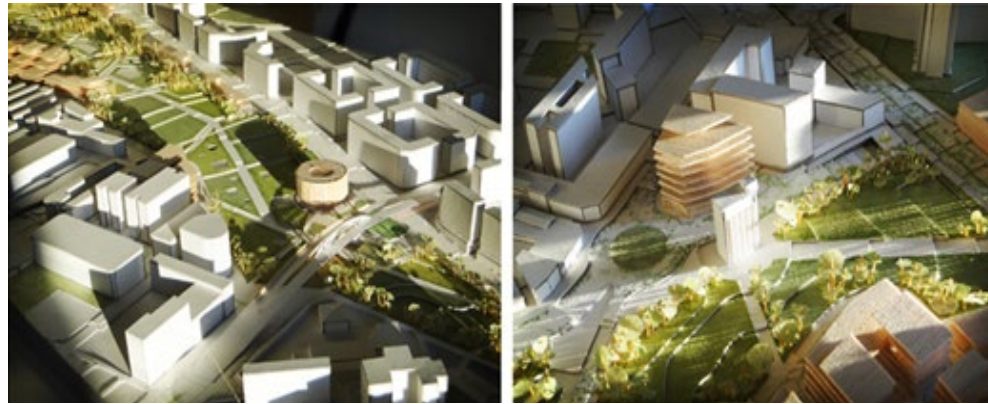
El trabajo topográfico en maqueta tiene dos objetivos fundamentales, el primero es el de poder entender y modificar una topografía que permita la gestión eficiente del agua para que nos ayude a construir el parque, y el segundo es resolver los puntos conflictivos detectados en las plantas y secciones.



<sup>17</sup> Vista aérea de la propuesta.

Fuente: Elaboración propia.

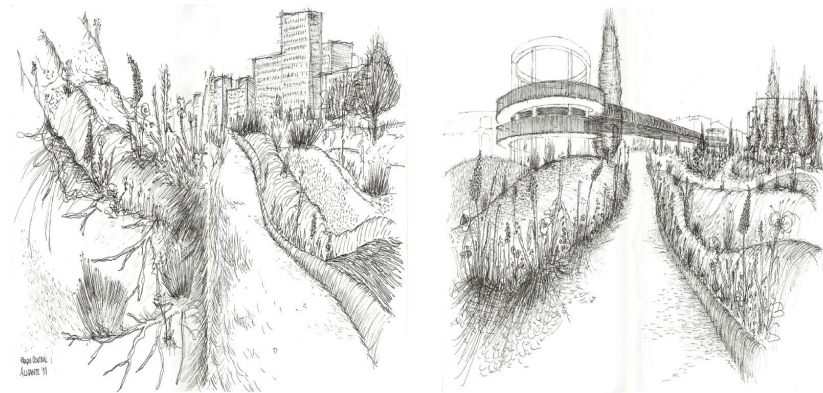
ensayo



<sup>18</sup> Imágenes de los puntos singulares tratados en detalle mediante la maqueta. Fuente: Fotografía y maqueta, elaboración propia.



<sup>19</sup> Fotomontaje inicial verde y árboles sobre las vías férreas en torno al puente que las salta. Fuente: Elaboración propia.



<sup>20</sup> Bocetos a mano de la imagen deseada; la integración de la naturaleza y la ciudad. Fuente: Elaboración propia.



El mismo proceso de destilación sucesiva buscando cada vez una mayor definición que se ha planteado con la planta, también es aplicable a la imagen de parque que se está buscando, partiendo de un fotomontaje sencillo (véase imagen 19) donde de forma muy simple se colocan unas manchas verdes y unas masas forestales para ayudar a imaginar las posibilidades del lugar, se pasa a dibujos algo más elaborados pero igualmente imprecisos (véase imagen 20) que buscan recoger sensaciones más que explicar propuestas concretas, hasta fotomontajes de presentación (véase imagen 21) en los que cada elemento está controlado y responden a la respuesta proyectual concreta. En las tres imágenes, el Puente Rojo es el elemento común que ayuda a vincular la idea y el lugar.

Como se ha explicado anteriormente, el argumento que permite desarrollar todo el proyecto es la propuesta de soterrar las vías y crear una nueva estación subterránea.

Una vez desarrollada la propuesta urbana, natural y paisajista y elegido el lugar idóneo para la localización de la estación en la propuesta, se hace necesario volver a dar el salto del diagrama a la realidad para demostrar que es viable diseñar una estación que permita hacer funcionar

el resto de elementos proyectados.

Fijados los condicionantes urbanos autoimpuestos, se procede a la elaboración de un proyecto arquitectónico que les dé respuesta, en este caso, resolver la intermodalidad de la estación subterránea (véase imagen 22) consiguiendo una integración en el centro del parque.



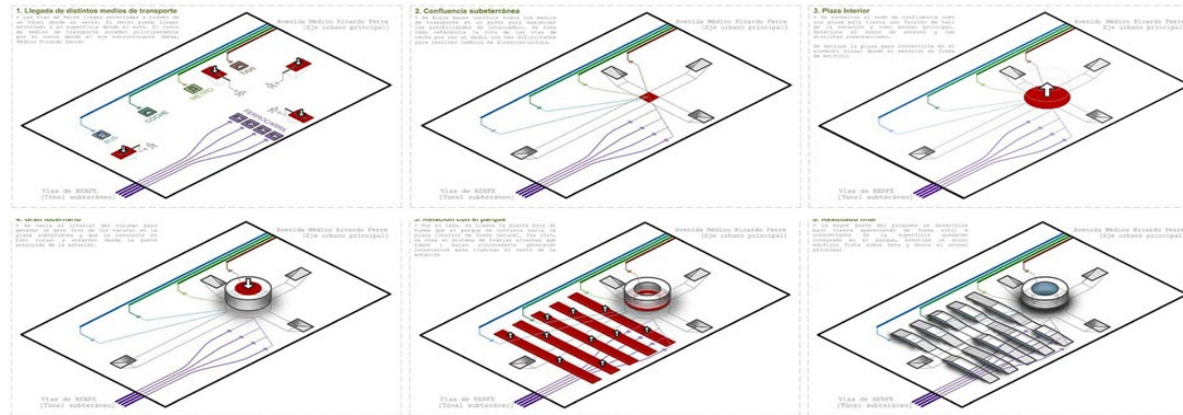
<sup>21</sup> Fotomontaje de presentación; Vista del parque sobre la estación con el puente como telón de fondo. Fuente: Elaboración propia

Simbiosis. El parque genera la estación y la estación genera el parque. El principal objetivo del proyecto arquitectónico es hacer que estos dos elementos urbanos completamente opuestos, no sólo coexisten, sino, que se enriquezcan mutuamente.

Para ello, se establece una conexión entre ellos a través de un sistema de lucernarios que permiten la iluminación natural necesaria para la estación y una

ensayo

visión bidireccional, es decir, el reconocimiento del parque desde la estación y el de la estación desde el parque.



<sup>22</sup> Esquemas del proceso de generación de la estación.

Fuente: Elaboración propia.

Estos lucernarios buscan tener una doble función; la primera sería proveer a la estación intermodal de tanta luz como sea posible, haciendo de ésta un área agradable, aireada y luminosa, sin recurrir a sistemas artificiales.

La distribución discontinua de ellos genera un ritmo que, combinado con la disposición de la estructura, organiza el espacio interior (véase imagen 23).

<sup>23</sup> Sección de la estación integrada en el parque con el sistema de lucernarios.

Fuente: Elaboración propia.





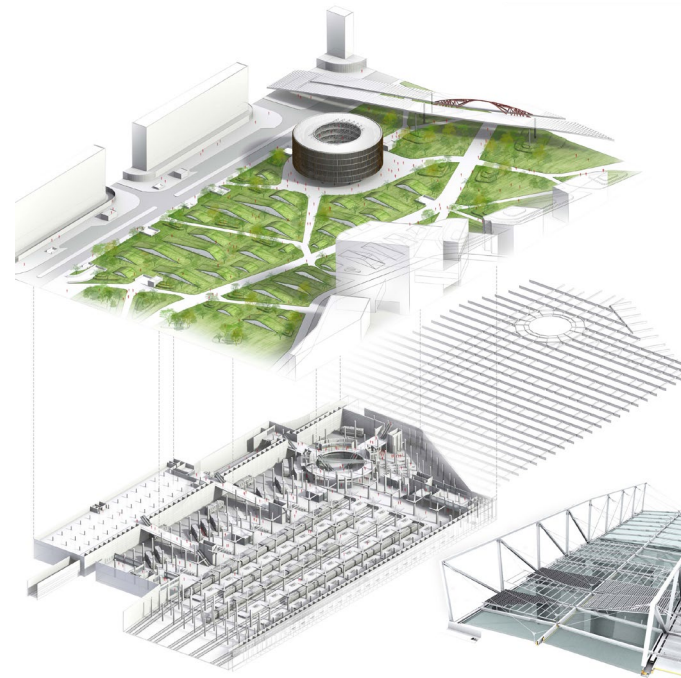
<sup>24</sup> Axonometría extruida de la estación con la cubierta-parque y vistas del edificio.  
Fuente: Elaboración propia.

<sup>25</sup> Render interior de la estación desde la zona de andén mixto de tren y autobús.  
Fuente: Elaboración propia.

La segunda función es lograr la integración con el parque. Una topografía artificial formalizada mediante franjas paralelas, alternando franjas horizontales (opacas) y las franjas onduladas (tragaluces).

Estas franjas, son una cubierta ajardinada, lo que consigue que puedan quedar integradas en el verde del parque con facilidad (véase imagen 24).

El ritmo de ranuras que ordenan la estación es el mismo que el ritmo del parque. Por lo tanto, los tragaluces se convierten en el elemento de enlace entre ambos elementos, ya que a través de ellos, se consigue el efecto de que el parque se vea desde la estación y la estación se vea desde el parque (véase imágenes 25 y 26).



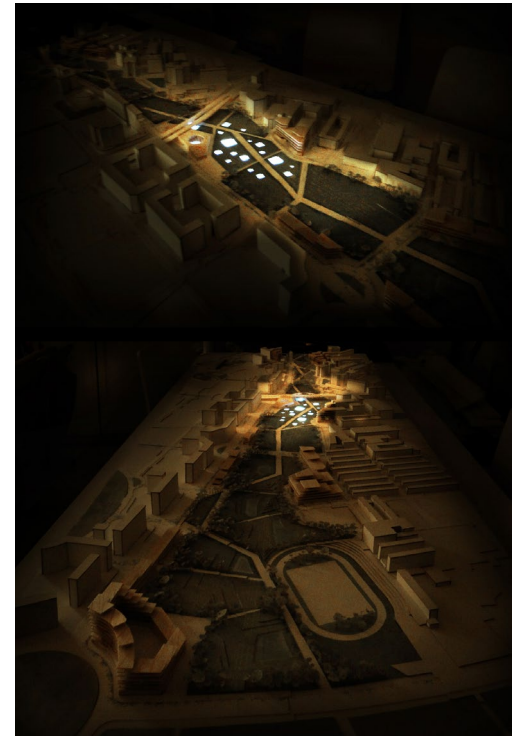
ensayo



<sup>6</sup>Render interior de la estación desde la zona de andén del tren de alta velocidad. Fuente: Elaboración propia.

Esta conexión a través de los tragaluces continúa una vez que la luz natural del día desaparece, pero en este momento, el proceso se invierte, las franjas ondulantes arrojan luz artificial desde la estación hacia las franjas horizontales del parque iluminándolas (véase imagen 27).

<sup>27</sup> Fotografía nocturna de la maqueta con los lucernarios iluminando el parque. Fuente: Elaboración propia.



Oficinas. El edificio cilíndrico que sale a la superficie aloja unas oficinas que complementan el programa funcional de la estación, estas oficinas se organizan con excelentes vistas sobre el parque y la topografía artificial (véase imagen 28). La planta baja se libera (véase imagen 29) con el fin de facilitar el acceso a la gran plaza subterránea, y el gran lucernario queda cubierto por una estructura ligera de metal y vidrio que permite la iluminación sin un exceso de radiación.

Núcleo central. El programa de la estación se centra en un punto. En él todos los tipos de transporte (tren, autobús, metro, taxi, coche y moto) coexisten y convergen, lo que genera una gran plaza subterránea donde se produce el intercambio entre transportes.



28



29

<sup>28</sup> Vistas de los lucernarios integrados en el parque desde el edificio de oficinas. Fuente: Elaboración propia.

<sup>29</sup> Vista de la planta baja libre que da acceso al edificio de oficinas y a la estación intermodal con los lucernarios integrados en el parque. Fuente: Elaboración propia.

La plaza se convierte en la entrada principal de la estación, destacando por el gran pozo de luz cenital que hace esa plaza reconocible desde cualquier parte de la estación (véase imagen 30). El poder de atracción de este espacio hace que sea el único elemento que sobresale por encima del parque. La plaza, cuyo interior se ha vaciado con el fin de multiplicar la teatralidad de la luz en esta zona única.

## ensayo

**Conclusiones.**

Las trazas del ferrocarril, a su paso por las ciudades, consumen una gran cantidad de suelo repartido en longitudes relativamente largas, y además de efecto de fractura urbana entre las partes de ciudad que quedan a lado y lado, tiene un efecto contaminante sobre los barrios en contacto que los va degradando.

La falta de la movilidad en el vector H.A.M. de la ciudad, tiene un efecto devastador sobre las otras dos patas; la actividad y la movilidad, en esas zonas que quedan como el final de la ciudad, y dependiendo de cómo se haya desarrollado el crecimiento urbano, tendrán un grado mayor o menor de aislamiento.

En todo el mundo se están planteando proyectos de este tipo, y en los próximos años continuarán apareciendo. Soterrar las líneas del ferrocarril tendrá una incidencia positiva sobre cualquier territorio, pero no deberíamos conformarnos con ello, este tipo de proyecto suponen oportunidades únicas de conectar zonas aisladas transversalmente, pero también longitudinalmente, pudiéndolas incorporar definitivamente al sistema urbano del que han estado aislados durante años.

Es importante pensar que se trata de proyectos con un coste económico muy elevado y con unas

repercusiones muy importantes. Es por ello que merece la pena invertir en una buena planificación en la que el conocimiento histórico, ecológico, económico, social y urbano del territorio afectado (mucho más allá de los límites de la intervención) tengan un papel fundamental que nos ayude a transformar puntos negros de las ciudades en las herramientas para la construcción de las ciudades del futuro.



<sup>30</sup>Vista de la plaza intermodal subterránea bajo el pozo de luz que la conecta con la superficie.  
Fuente: Elaboración propia.

**Bibliografía.**

22@ Barcelona. 10 any de renovació urbana. (s.f.).  
Ayuntament de Barcelona.

Antoni font, Luigi Mazza Han Meyer, Nuno portas,  
Joaquín Sabaté, Marcel Smets, Manuel de Solà-Morales  
y Paola Virganó. (2004). Llos territorios del urbanista.  
10 años del máster en proyectación urbanística,  
Universidad politécnica de Catalunya. Barcelona:  
Edicions UPC.

Ascher, F. (s.f.). Los nuevos principios del urbanismo.  
Alianza ensayo.

Aurora Fernández Per y Javier Arpa. (2008). The  
public chance. nuevos paisajes urbanos. Vitoria-Gasteiz:  
a+t Ediciones.

Gausa, M. (s.f.). OPEN, espacio tiempo información.  
Arquitectura, vivienda y ciudad contemporánea.  
Historia de un cambio. Actar.

**ivan.valero@bandada-studio.com // ivan.valero.fernandez@gmail.com** Arquitecto Superior por la  
Universidad Politécnica de Cataluña (Barcelona Tech), Escuela Técnica Superior de Arquitectura del Vallès  
(UPC-ETSAV). Estudiante del programa de Máster y doctorado en Urbanismo de la Universidad Politécnica  
de Cataluña (Barcelona Tech), Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona (UPC-ETSAB). Labora  
en Bandada! studio (www.bandada-studio.com)

Izquierdo Mirallave, V. (2005). Cartas Urbanas  
11. Revista internacional de urbanismo.  
Departamento de Arte, Ciudad y Territorio de la  
Universidad de Las Palmas.

Navarro Vera, J. R. (1998). Puerto y ciudad en la  
Comunidad Valenciana. Alicante: Publicaciones de  
la Universidad de Alicante.

