

Nueva estación de ferrocarril. PROPUESTA GANADORA 1995

CASTELLÓN DE LA PLANA.

Arquitectos: Alejandro Navarro Merino,
Gianna Mossenta Martín y Felipe Nogal Bravo

Caja filtradora de luz.

Ahora ya, origen o destino

"Era deber de la arquitectura del ferrocarril dar seguridad al tímido viajero", decía un observador de las viejas estaciones. Seguridad y bienvenida, pues la estación podía considerarse ya una auténtica plaza protegida de las inclemencias del tiempo, lugar urbano por excelencia. Nuevas puertas de entrada a la ciudad.

La estación de Crown Street en Liverpool, allá por 1830, la más modesta precursora del tipo constructivo, tenía ya todas las características básicas en forma embrionaria: el patio de vehículos anticipando las avenidas cubiertas de estaciones posteriores, una sala de espera y venta de billetes, y la plataforma en la que se alcanzaban los vagones bajo la cubierta de una gran nave.

No es difícil imaginar la maravillosa sorpresa que debió de producir en su momento entrar en estos espacios: naves de metal y cristal de dimensiones poderosas, llenas de vapor y humos, arqueándose sobre vías y trenes. Sin duda corroboraban la llegada de la era industrial y constituían un notable ejemplo de sus posibilidades.

Situados aquí y ahora, de la lectura del lugar, entendido aquí además como infraestructuras propuestas, surgieron las primeras pautas de actuación.

Dejamos al descubierto las vías a su paso por la nueva estación tratando de acercarlas a ésta, haciendo que el sol inundara los andenes, interrumpiendo la monótona secuencia del túnel, interponiendo la gran nave como caja filtradora de luz, ahora ya "origen o destino", referencia que materializa la vocación de estación término, aun siendo tránsito, la nave cívica, el edificio definitivamente urbano y público, el umbral simbólico de la ciudad: la memoria de las antiguas estaciones y su experiencia espacial revivida.

Como aquella primera estación de la Inglaterra del siglo XIX, seguimos un sencillo esquema organizativo. En síntesis: la nave cubre las vías y aloja las plataformas transversales de comunicación entre andenes; una edificación lineal, siguiendo la misma directriz, recoge los servicios y oficinas. Al quedar las vías en otro nivel, los laterales se cierran atendiendo a la posición relativa de la estación en su entorno urbano, de un lado prolongada hacia la estación de autobuses a través de un espacio



abierto, de pasos, de comunicación y trasiego de personas y equipajes que cambian el modo de viaje. Al sur, una verdadera fachada, oblicua, hacia la plaza triangular, para solventar una lateralidad forzada, el acceso principal al edificio, al vestíbulo-balcón sobre las vías, la fachada con el gran reloj de cuartos saledizos, recordando los relojes de sol y la marquesina. Definitorios de su carácter cívico.

La nave es además una gran lonja mediterránea. Recoge parte del tejido viario que se adentra materializando los accesos y circulación transversales en la dirección de la calle Cronista Muntaner.

La Cubierta presenta dos caras. Una, exterior, plana, barrera física de las inclemencias y el sobrecalentamiento. Otra, interior, curvada, suspendida: la cubierta espacialmente útil. Es de chapa nervada de acero inoxidable, curvada para englobar al espacio que encierra, rasgada para filtrar la luz, también para difundir la que llega a través del muro tronera del oeste con grandes diafragmas.

Las cerchas metálicas aquí hacen la transición necesaria entre las dos cubiertas. Los nervios se evidencian en su encuentro con los soportes de la fachada hacia la gran avenida, acristalada también para hacer partícipe al viandante del gran agujero de las vías. Los parasoles y una celosía de chapa perforada matizarán la luz en altura.

Es difícil sustraerse a las imágenes grabadas en nuestra memoria de esos grandes espacios abovedados, cubiertos de hierro y cristal de dimensiones imposibles, casi flotantes con la luz desmaterializando la estructura a la que hace prácticamente virtual.

La sobriedad del muro de fachada de hormigón visto y del edificio de los servicios de la estación es la referencia básica de la solidez y

permanencia, el amarre de la estructura de cubierta, que tiene algo, también, de vela tensada, que trae el aire próximo de la costa.

Al separarse del uso intensivo y el desgaste de la planta baja, el muro de hormigón se trasdosa en altura con un aplacado de paneles acabados de madera de haya, aparejados en grandes piezas que desaparecen de nuevo al sobresalir el muro al exterior.

Estos paneles, junto con el solado, continuo, de coloración amarilla, contribuyen a dotar de comodidad al interior del gran espacio.

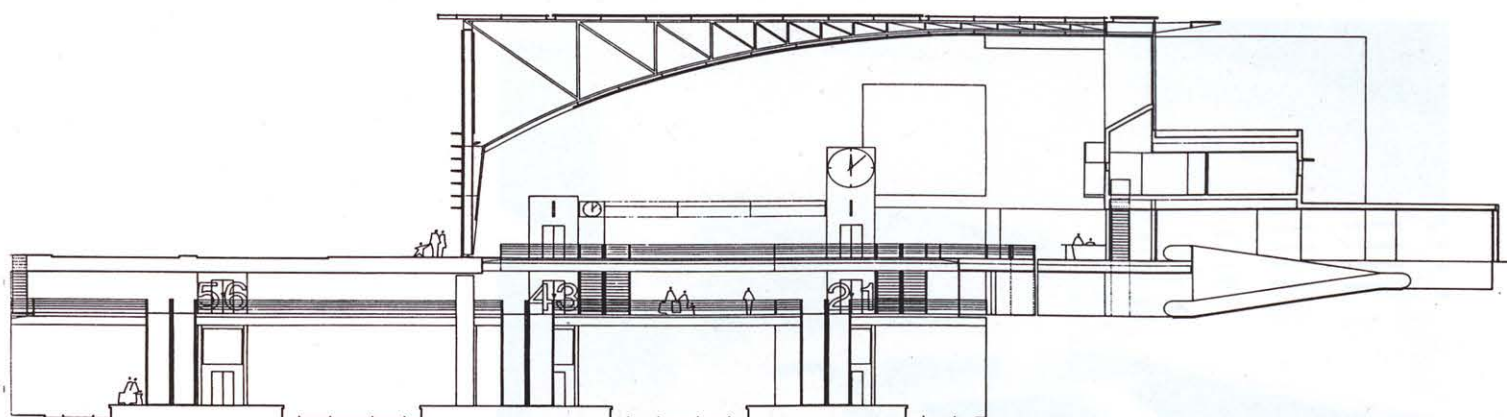
El programa de la estación se organiza atendiendo a la tipología que hemos expuesto: estratificado en vertical por los diferentes niveles y en horizontal por la diferenciación entre nave y edificio lineal de servicios.

La lonja, a modo de plaza interior, acoge el gran vestíbulo, las circulaciones principales, áreas de espera y paso, y los núcleos verticales de comunicación con los andenes abiertos en el forjado y formados por ascensor, escalera convencional y escalera mecánica.

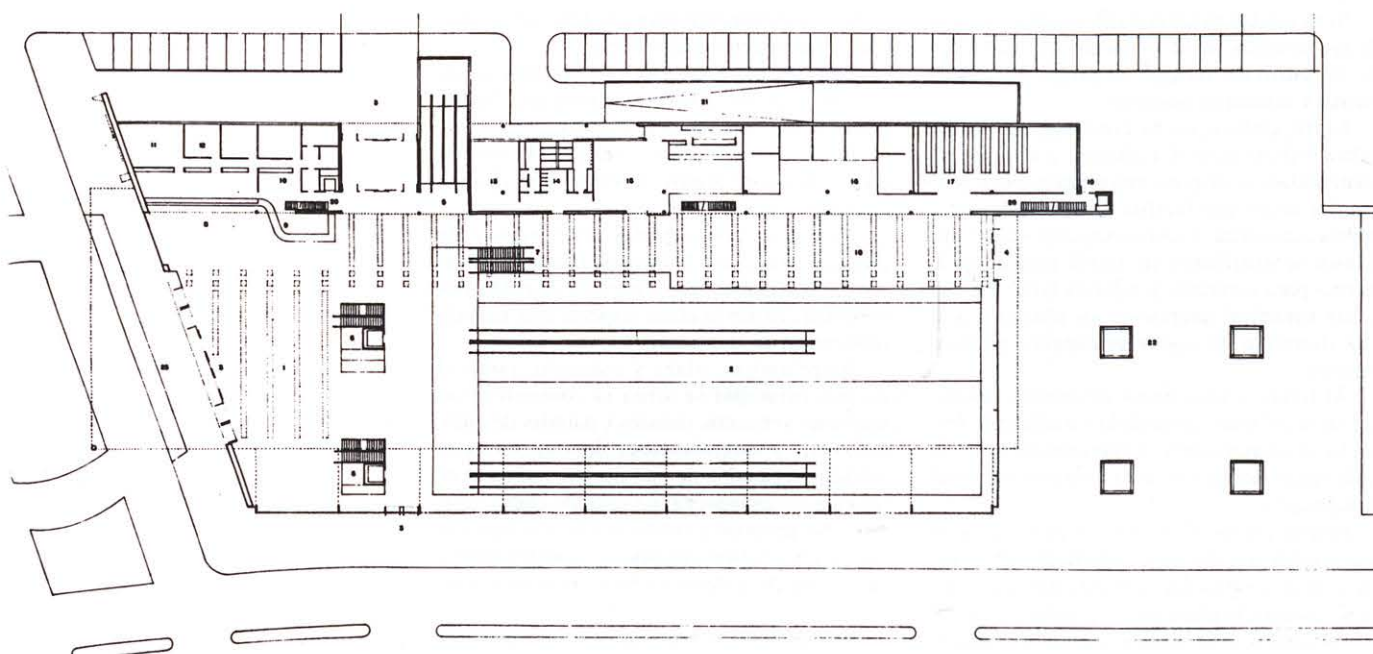
Este espacio es servido por la banda lateral que alberga las taquillas de expedición de billetes, despachos de jefes de terminal y estación, atención al cliente, que se corresponden con el vestíbulo.

Un acceso transversal en esta banda y la rampa principal que lleva a la plataforma repartidora de andenes se interpone entre estas dependencias y la sala VIP'S, núcleo de aseos y teléfonos, y en el extremo, las consignas automáticas. La cafetería y los locales comerciales se abren hacia el balcón-galería, que mira lateralmente a las vías y conduce a la estación de autobuses.

En la planta intermedia entre acceso y vías se localizan las dos plataformas repartidoras de



Sección transversal característica



Planta baja

andenes: una, de uso público con rampas móviles; la otra, de servicio interno especializado -paquexpres, fundamentalmente- con rampas para vehículos ligeros. En correspondencia vertical con la banda de servicios se localizan el gabinete de circulación, la guardería jurada, el gabinete sanitario, etc., además del paquexpres.

Finalmente, en esta misma banda de servicios, en planta primera se ubican las restantes oficinas: de operadores, archivos y salas de reuniones y formación.

La estación de ferrocarril en el contexto urbano

La estación es un edificio público y como tal debe ser entendido. Su diseño no puede limi-

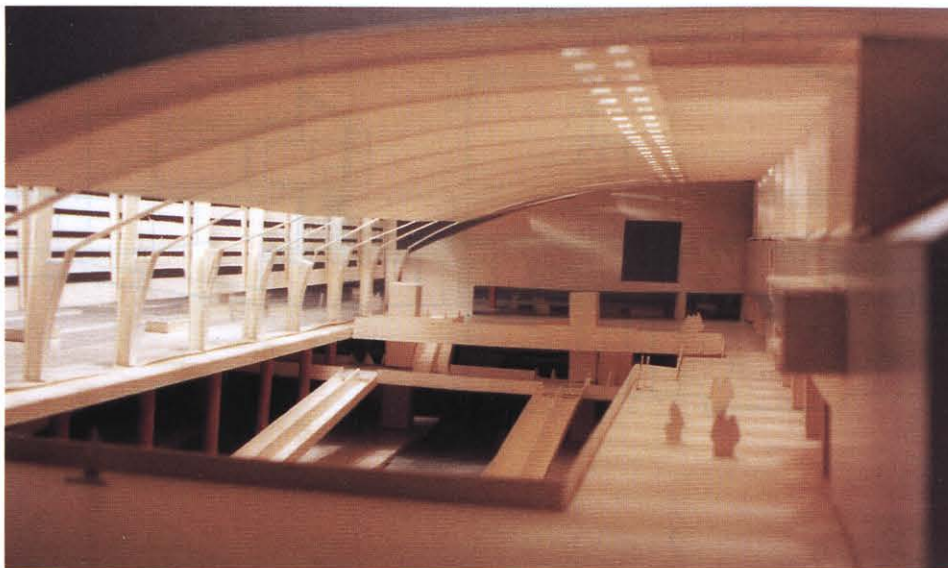
tarse a considerarla meramente como una infraestructura del transporte dentro de las dotaciones generales de la ciudad. Es, en sí misma, un ejercicio de intervención de escala intermedia, que supera el ámbito del propio edificio, hasta convertirse en verdadero hito civil de la colectividad: elemento revitalizador de carácter local y global. Debemos considerar, a este respecto, las áreas de nueva urbanización a realizar en la zona.

Su inserción en la trama urbana ha de contemplar estas premisas.

Así pues, proponemos una manzana de carácter especializado en el "transporte" -intercambiador modal- fuertemente peatonal para ayudar a una fácil movilidad entre opciones de los viajeros; pero muy permeable e interpen-

trado con el resto de la ciudad, mediante la realización de distintas operaciones de "sutura" con el tejido urbano del entorno en todo el perímetro de la actuación: tratamiento de la CN- 340, plazas en extremos de estaciones, formalización de viario de nueva creación, manzana para uso especializado, relación con viario transversal a CN-340, etc.

Los edificios del intercambiador se disponen según una banda longitudinal, alineados con la antigua CN-340, que por sus características y ubicación en la ciudad está llamada a convertirse en una vía de primer orden. Por ello, el volumen de la estación se acerca a la calle de forma intencionada para reforzar su carácter urbano integrándola con el resto edificado.



Si la unidad funcional del conjunto es una de las premisas, no lo es menos que cada uno de los edificios busque su propia identidad formal y urbana reconocible.

Entre ambos, en la confluencia de las calles Villafrancés y Cabanes, a las que da continuidad, se dispone una plaza pública peatonal a nivel que facilita la conexión entre ambas estaciones. Cuatro torres/faro de vidrio difusor se distribuyen de forma regular en la misma para centrarla y referenciarla. Llevan la luz natural al interior de los túneles y a la vez iluminan de noche el espacio público exterior.

Al fondo, varias líneas de árboles delimitan su lado oeste, cerrándolo visualmente respecto al aparcamiento e integrándola con la calle como expansión de la continuidad lineal de las aceras.

Podría complementarse en el futuro con una ampliación del área comercial de la propia estación, siguiendo la banda edificada que ya se asoma a la plaza en su esquina sur-oeste.

La vocación de singularidad de la estación le resulta inherente, como ya se ha dicho. Por eso el edificio no puede conformarse con alinearse a calle y gozar de una vista lateral exclusivamente. Busca su propio espacio y forma de relación con la ciudad, su propia fachada.

En cada uno de los extremos del intercambiador se propone una plaza que permita a cada una de las estaciones gozar de su propio ámbito.

Así, en su extremo sur se dispone una plaza triangular muy alargada, que remata de forma natural la adaptación de la manzana al entorno edificado que la rodea. A ella se asoma la entrada principal de la estación. Busca el contacto con la glorieta que conforma el encuentro de varias calles, algunas tan importantes con la Avda. de Alcora con al CN- 340.

Un bosque de palmeras en la franja oeste la apantallan. Son la fachada vegetal de la estación. La continuación blanda y natural de la fábrica de hormigón hacia la que nos dirige la

vista: concretamente hacia el final de la misma, donde mueren junto al reloj.

Bajo las palmeras está el aparcamiento de rotación, cercano a la entrada principal, ligeramente oculto tras líneas de bancos.

El resto se conforma como espacio libre de pavimento duro a base de ondas que quieren recordar el mar tan cercano.

Una actuación singular en el vértice de arranque (muro con la línea de fuentes y estanque) y las farolas que siguen la Avenida nos permiten centrar la plaza respecto a la fachada reorientada de la estación.

Entre ambas, plaza y estación, junto al acceso principal se sitúa la comunicación mediante vehículos rodados (paradas de autobús, taxis y carga/descarga de viajeros), con sentidos separados de circulación y remate en rotonda de distribución en calle de nueva creación. Se propone continuar este eje hasta la nueva zona verde cercana, lo que permitiría "abrir" la vista desde él hacia la nueva estación.

La espera se protege bajo la gran marquesina-vuelo exterior de la cáscara de cubierta.

El grueso de los aparcamientos de rotación adoptan la forma de paquete lineal en una posición discreta, la zona trasera de las estaciones, con una calle de circulación propia que evita un impacto excesivo de los vehículos en el entorno próximo.

El viario se completa con una nueva avenida que sigue perimetralmente el intercambiador por su lado oeste, desde el Paseo de Morella hasta la confluencia de la Avenida de Alcora con la antigua CN-340. Sirve a la estación y marca la relación con las nuevas manzanas residenciales del otro lado.

En su zona media se sitúa la rotonda antes mencionada.

A partir de ahí, se desdoblan los sentidos de circulación para dejar una manzana alargada frente a la plaza y la estación, que se propone para terciario de apoyo o "instalación hostelera", como mejor forma de completar/mejorar el funcionamiento del equipamiento.■