

Estación intermodal y vivero de empresas.

Bétera

Aitor Deza Atutxa PFC T4
Tutores: Eduardo De Miguel y Vicente Corell

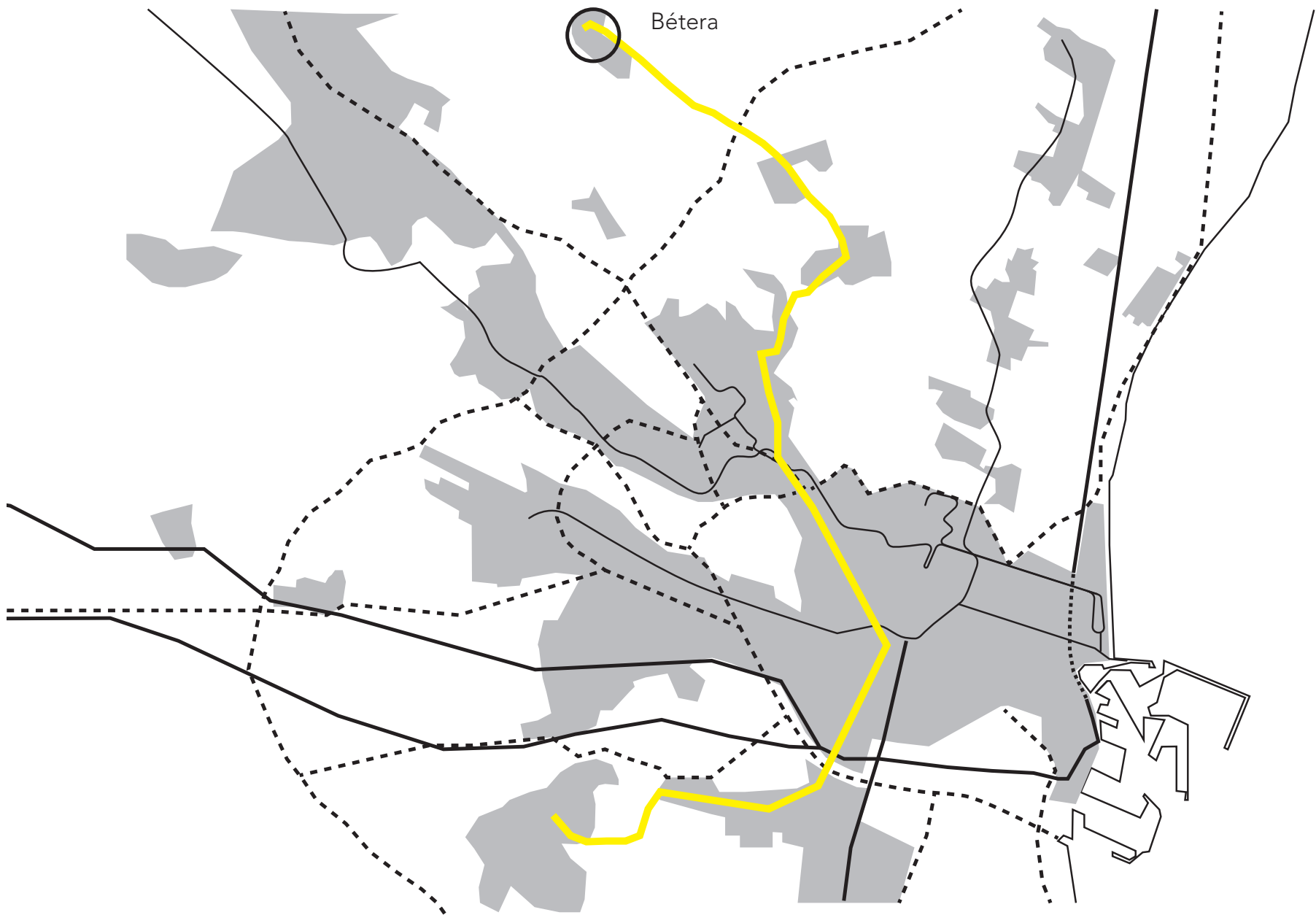
1. Territorio

Las personas utilizan infraestructuras para desplazarse por el territorio. Redes que comunican dos puntos y todos aquellos que recorren a lo largo de ese trayecto. Es el territorio, su paisaje y forma, el que caracteriza dicha red. El objetivo de una estación intermodal es el de unir estas redes de infraestructuras, facilitando la permutación entre ellas.

En el año 1947, Steen Eiler Rasmussen presentó un plan para la ampliación y para la construcción de Copenhague que seguía las líneas del tranvía y del tren, extendiéndose hacia el interior, y que, casualmente, coincidían también con los cinco dedos de una mano. El objetivo a la hora de diseñar una estación intermodal es, como Rasmussen, pensar en la intermodalidad y los usuarios que van a utilizar esa red de transportes.

Intermodalidad. En un primer zoom, a un radio de 1km centrado en Bétera, todos los usuarios se desplazan a pie o en bicicleta. En el siguiente zoom, a unos 4,5 km del municipio, los usuarios se desplazan andando, en bicicleta, en coche o en cualquiera de sus combinaciones.

Y por último, en la parte restante del municipio, los usuarios se desplazan utilizando diferentes combinaciones de bicicleta, metro y autobús.



Área metropolitana y línea 1

1.1 Referencias



- Muro de piedra seca en el Parque Natural del Turia.

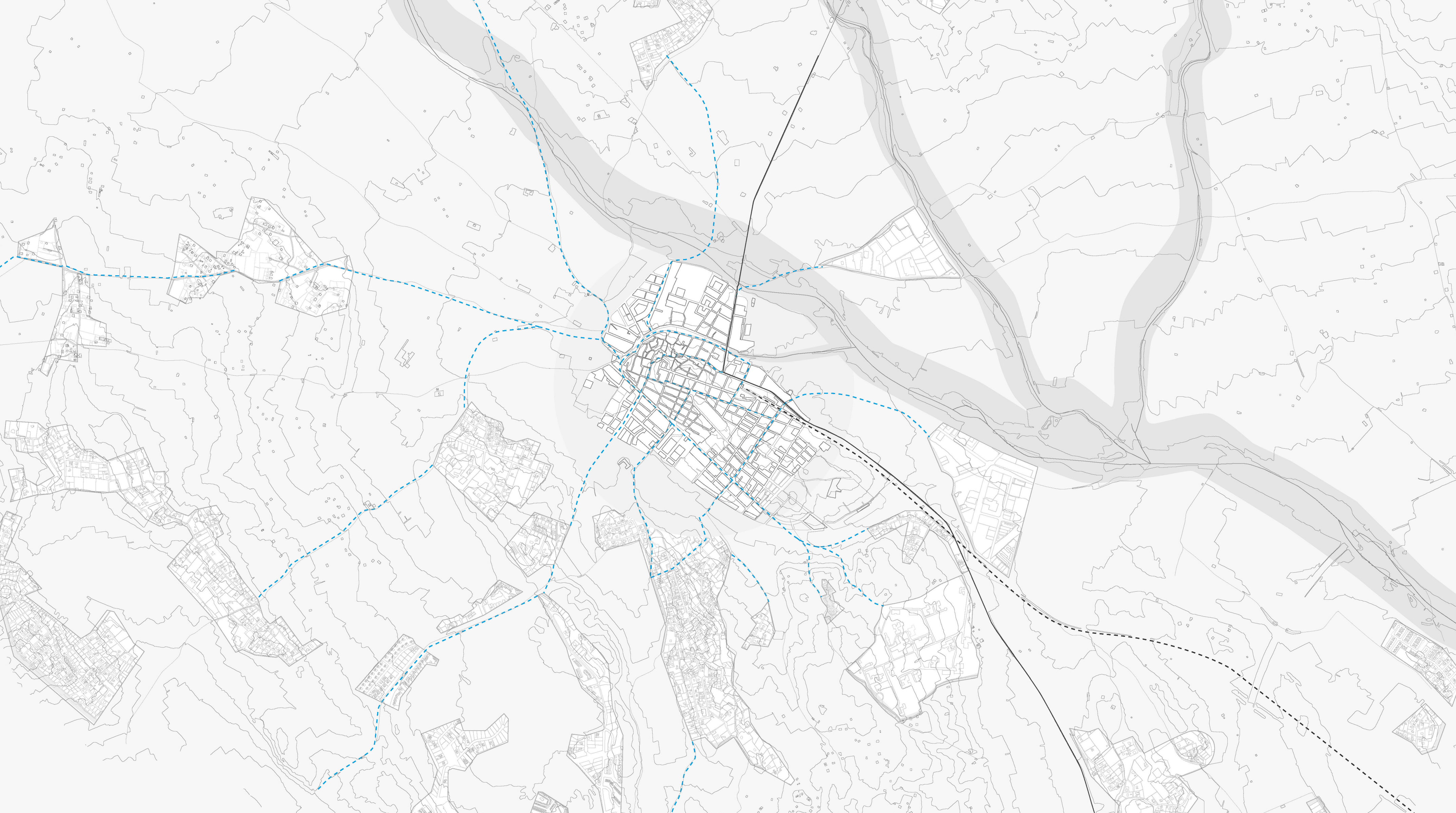


- Steen Eiler Rasmussen. Fingerplan. Plan urbanístico y de movilidad para la ciudad de Copenhague.

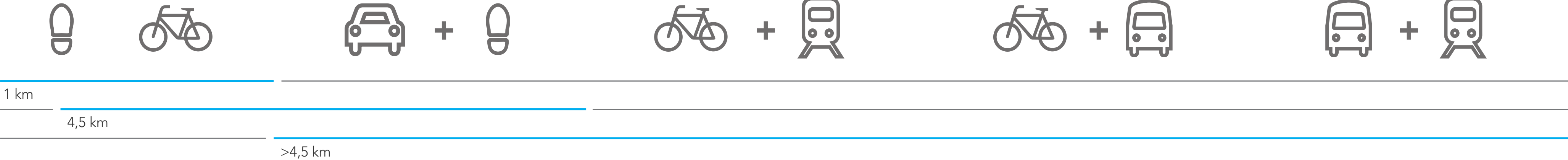


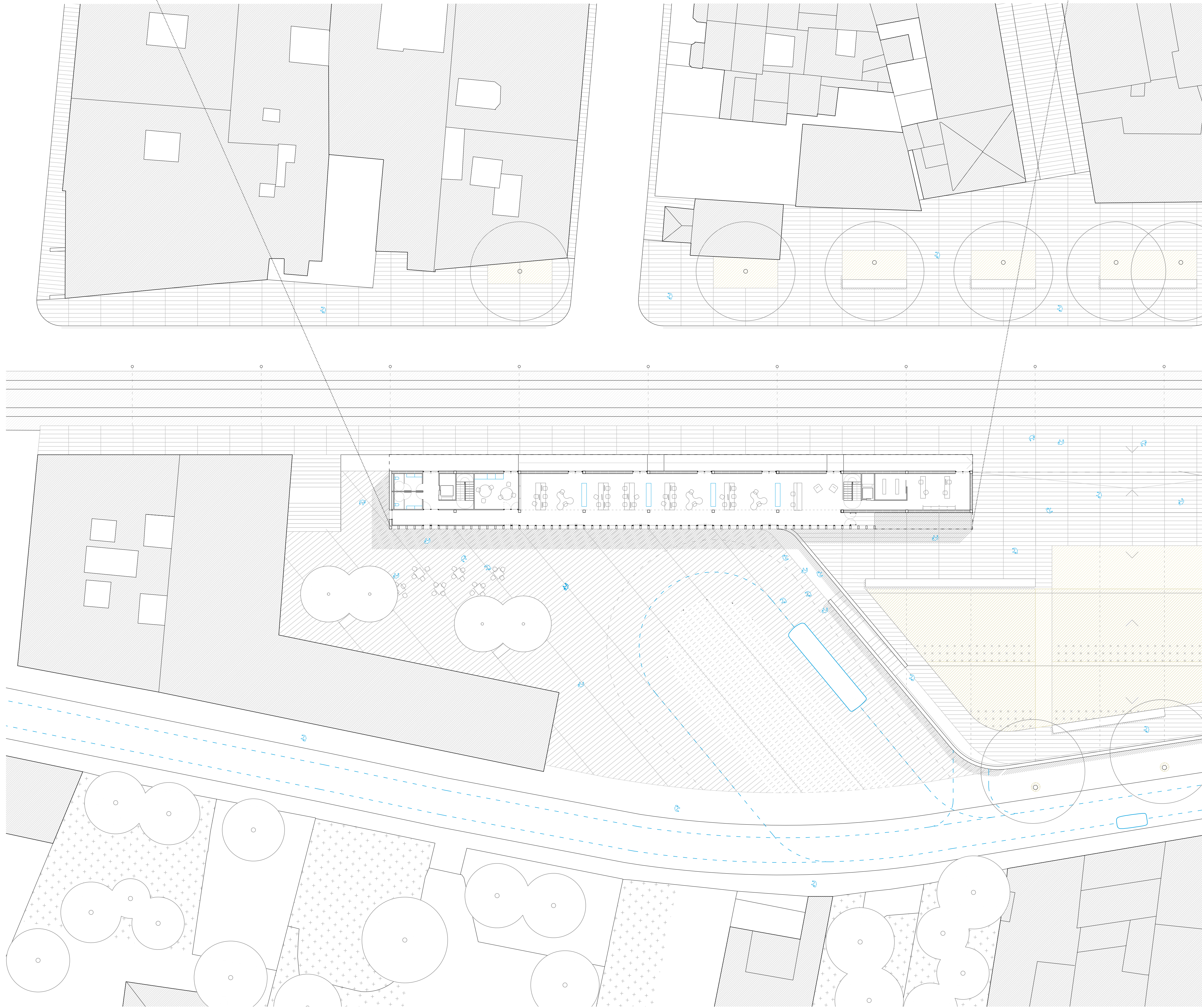
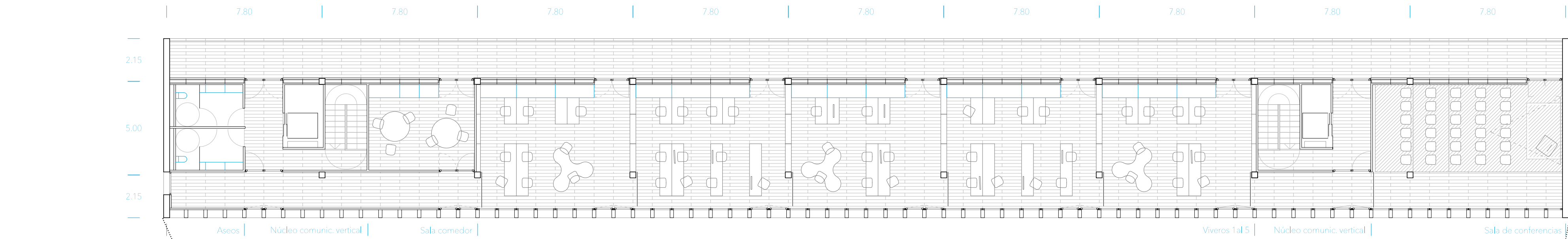
- Población de Bétera frente al resto de urbanizaciones.

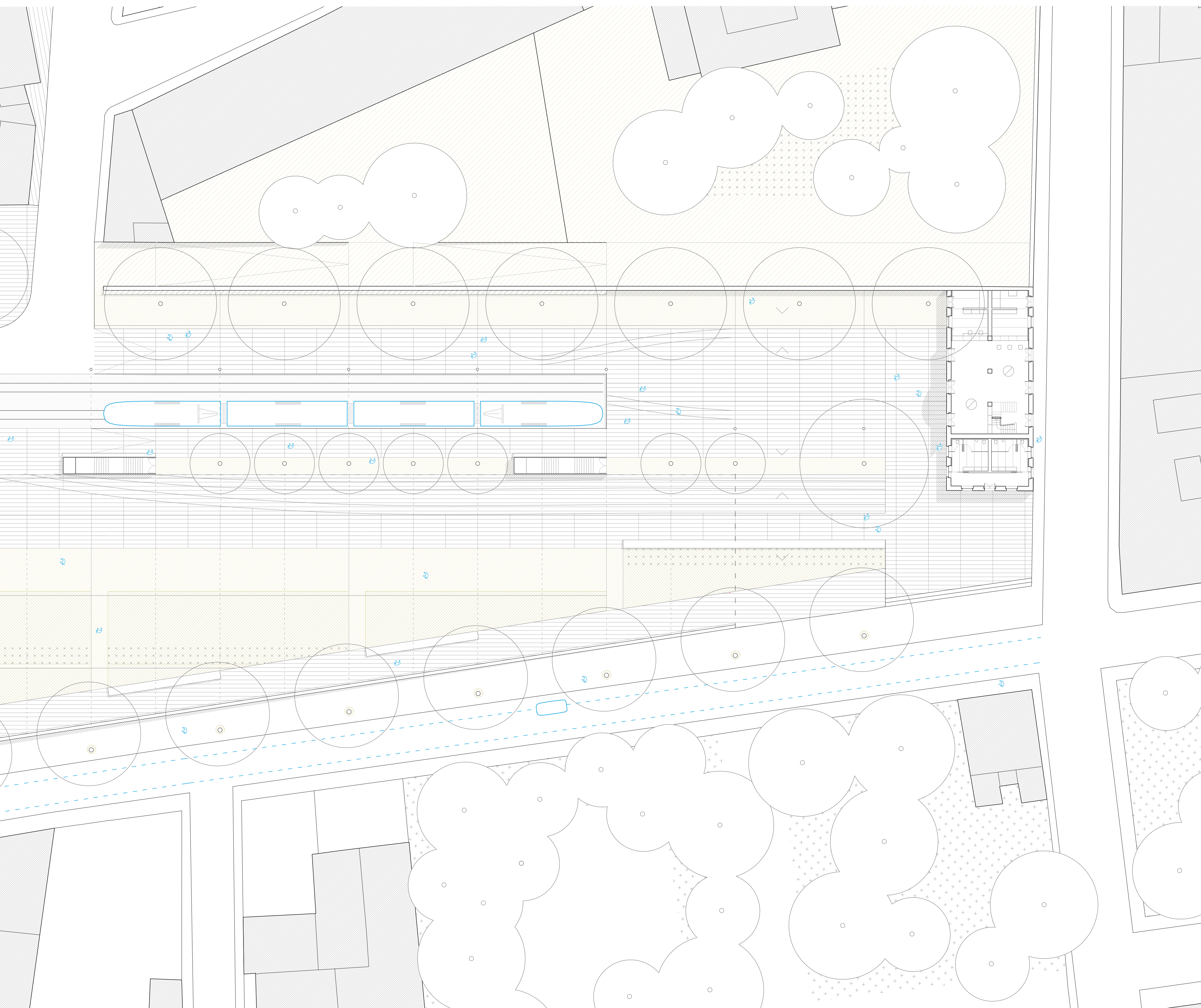
1.2 Intermodalidad



■ Barranco - - - Carril bici
- - - Metro — Carretera







S2

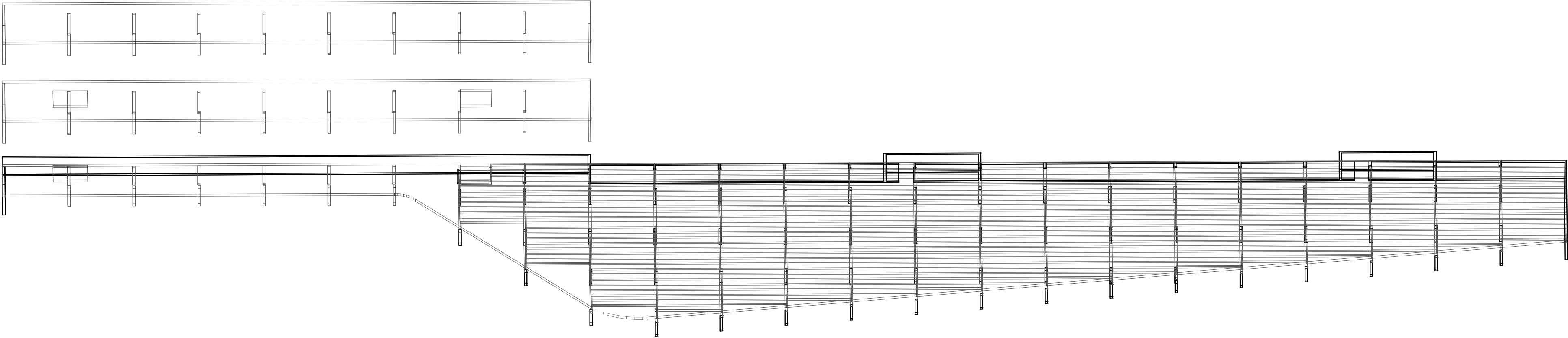
S1

Planta baja
 

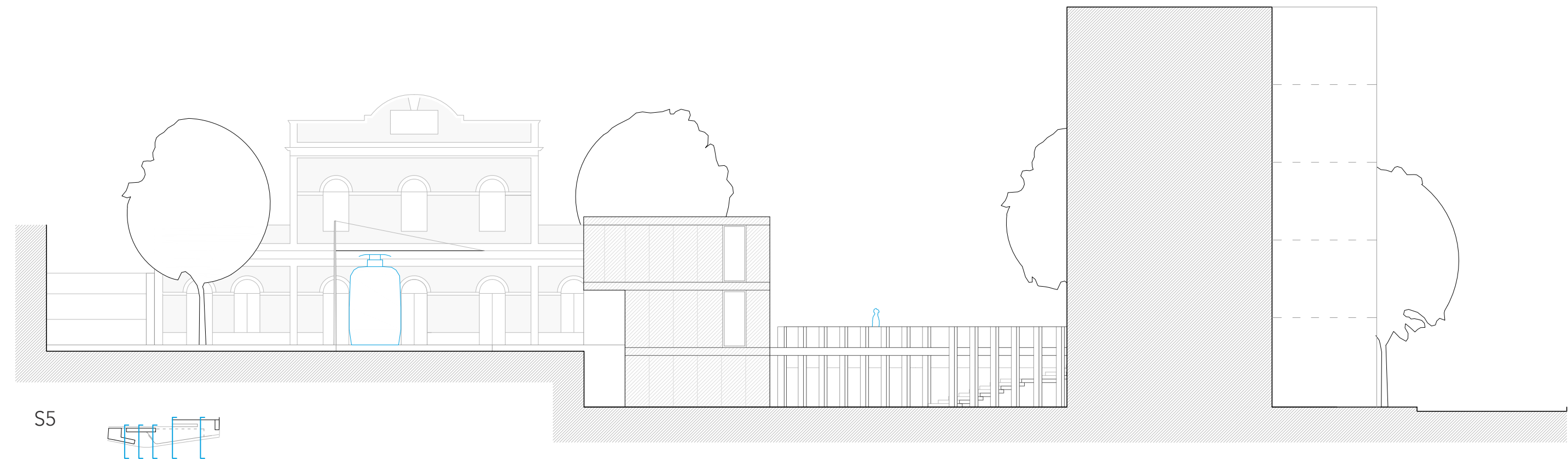
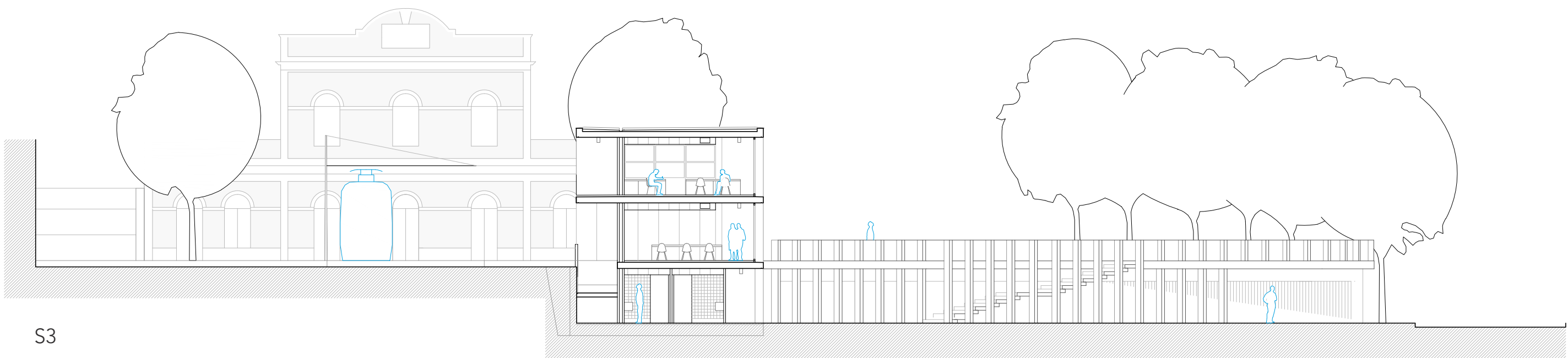
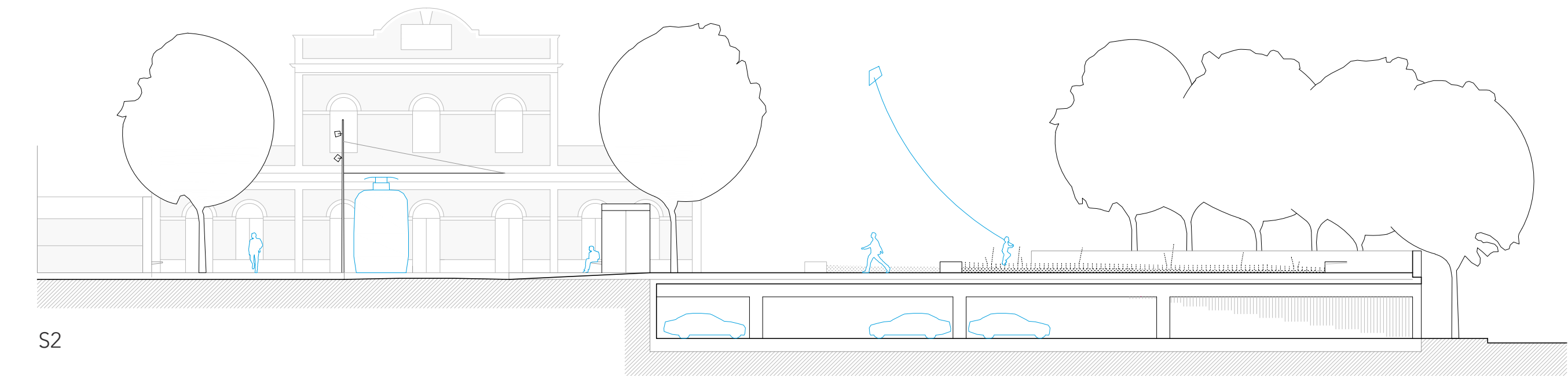
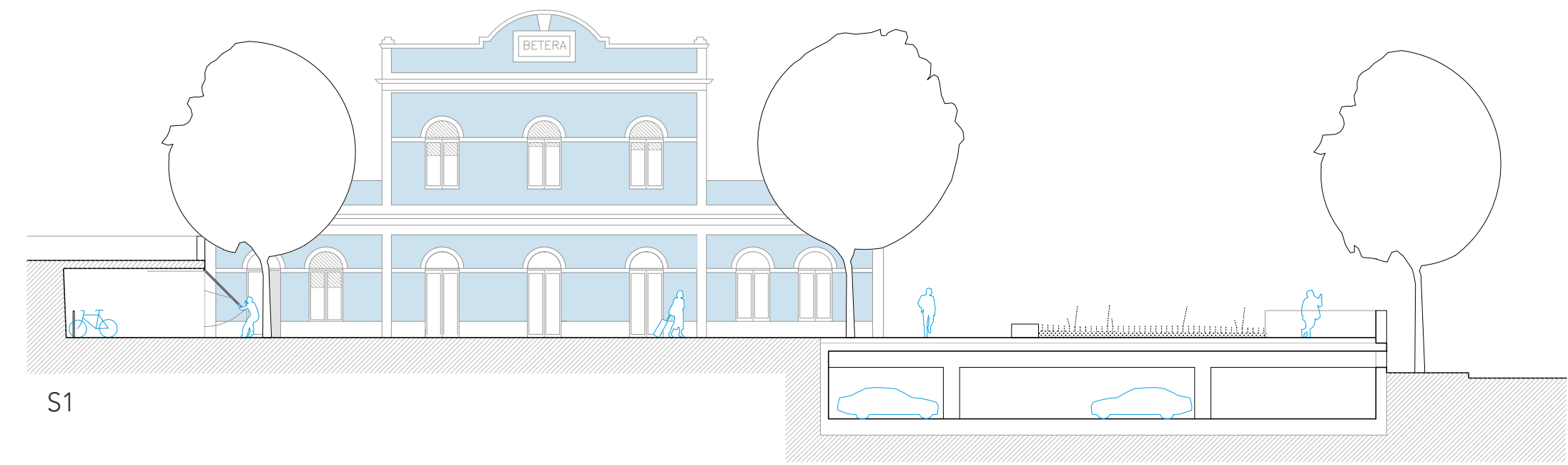
E 1:250

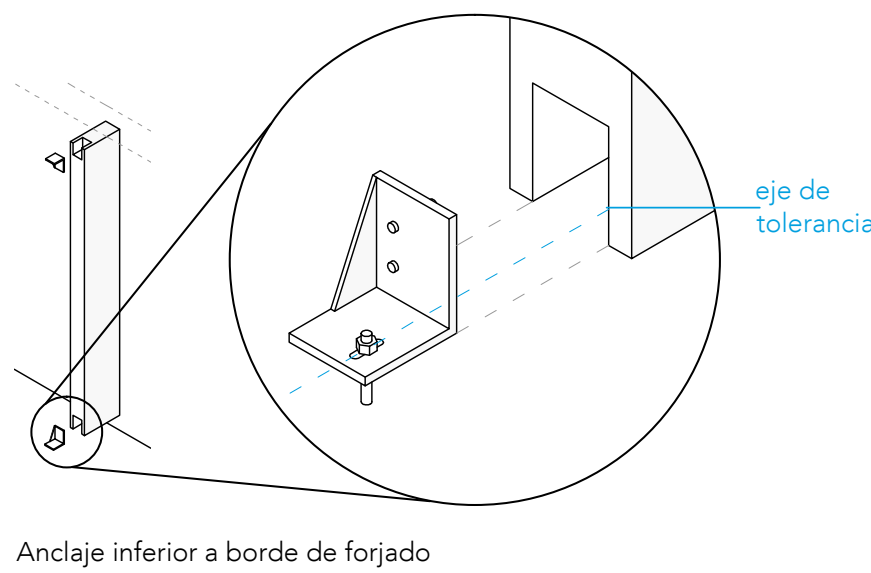
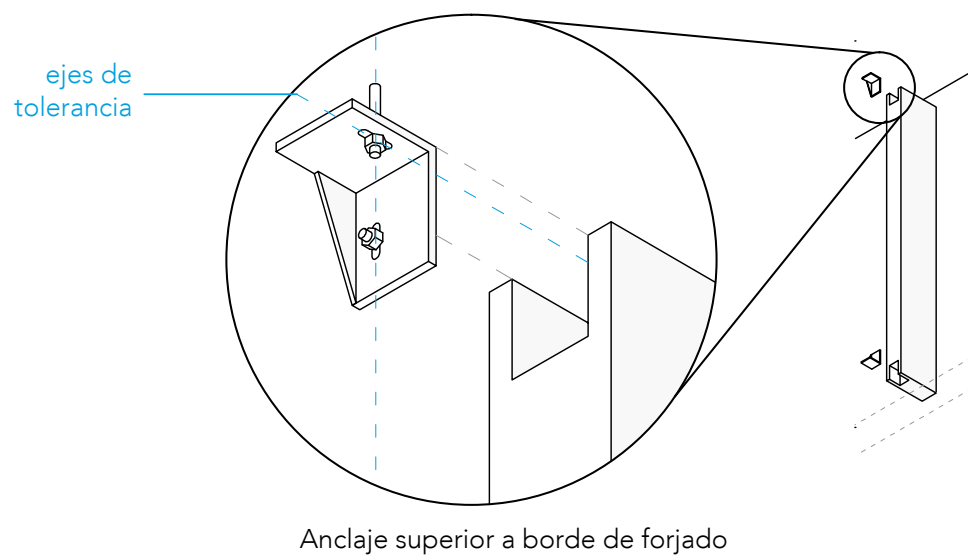
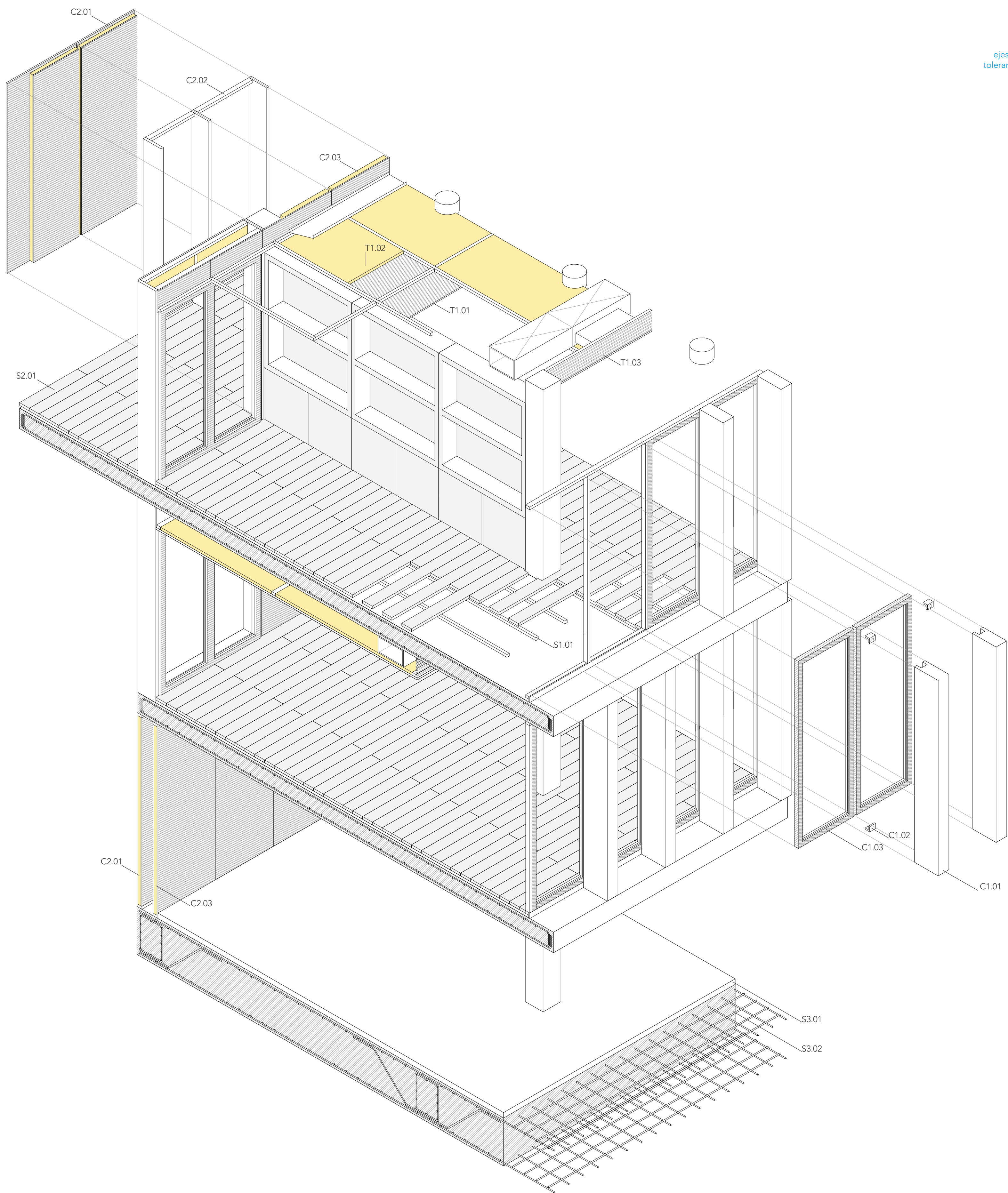
(A) Aparcamiento

(E) Estación



Estructura. Vista frontal.





El proyecto trata de agrupar el programa más extensivo en un segundo bancale (respecto al construido en 1891) siguiendo la forma tradicional de modelar el terreno. De ahí que la fachada que constituye dicho bancale tenga voluntad de muro. Un muro pétreo, a la manera de los muros antiguos (1).

La segunda de las exigencias impuesta a la fachada de la carretera es la de iluminar y ventilar los espacios a los que sirve (2), mucho más tratándose de un aparcamiento de vehículos que por su forma y situación puede resolverse con iluminación y ventilación natural.

Y la tercera exigencia, la de mirar (3), mirar al paisaje que salvando las distancias, tiene en frente y que tanto caracteriza a la comarca donde se implanta, la huerta.

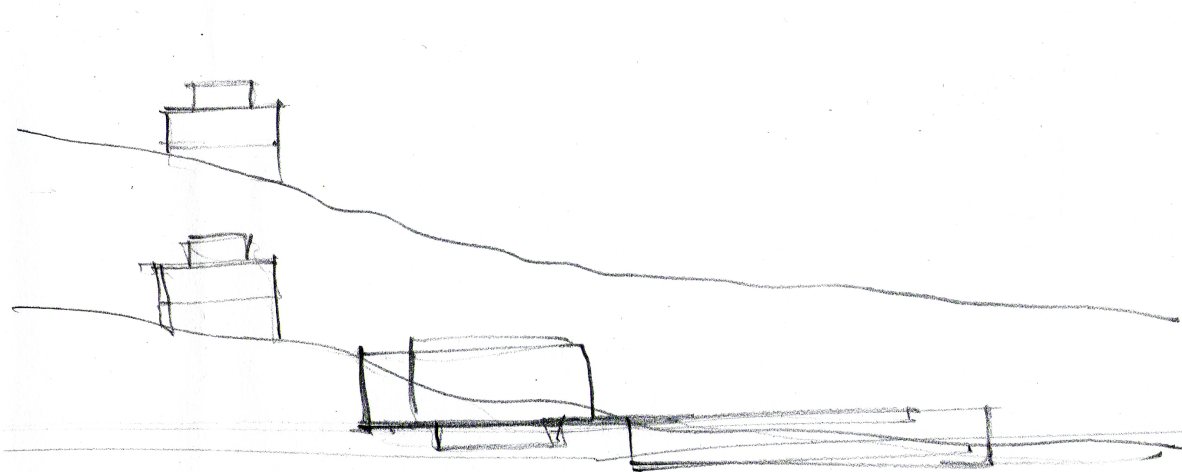
Estas exigencias unidas a otras más concretas de cada parte del programa (espacios abiertos/cerrados, accesos...) hacen que se haya optado por un sistema que lo resuelva todo con uniformidad.

2. Escala urbana. Bétera

Estrategia e idea arquitectónica. ¿Cómo ha modelado el ser humano el terreno? La solución más común en la zona son los bancales de piedra en seco.

En 1891 el trenet llega a Bétera. El terreno en pendiente que ocupa ahora la estación fue aterrazado de esta manera, para instalar las vías del tren en una rasante llana. Posteriormente, el crecimiento urbanístico aumentó, y éstas definieron el borde de la ciudad. El proyecto pretende crear una segunda terraza sobre la que cubrir un aparcamiento y generar el propio edificio del vivero de empresas. Además resuelve la entrada, parada y salida de la línea de autobús, y los problemas actuales de circulación.

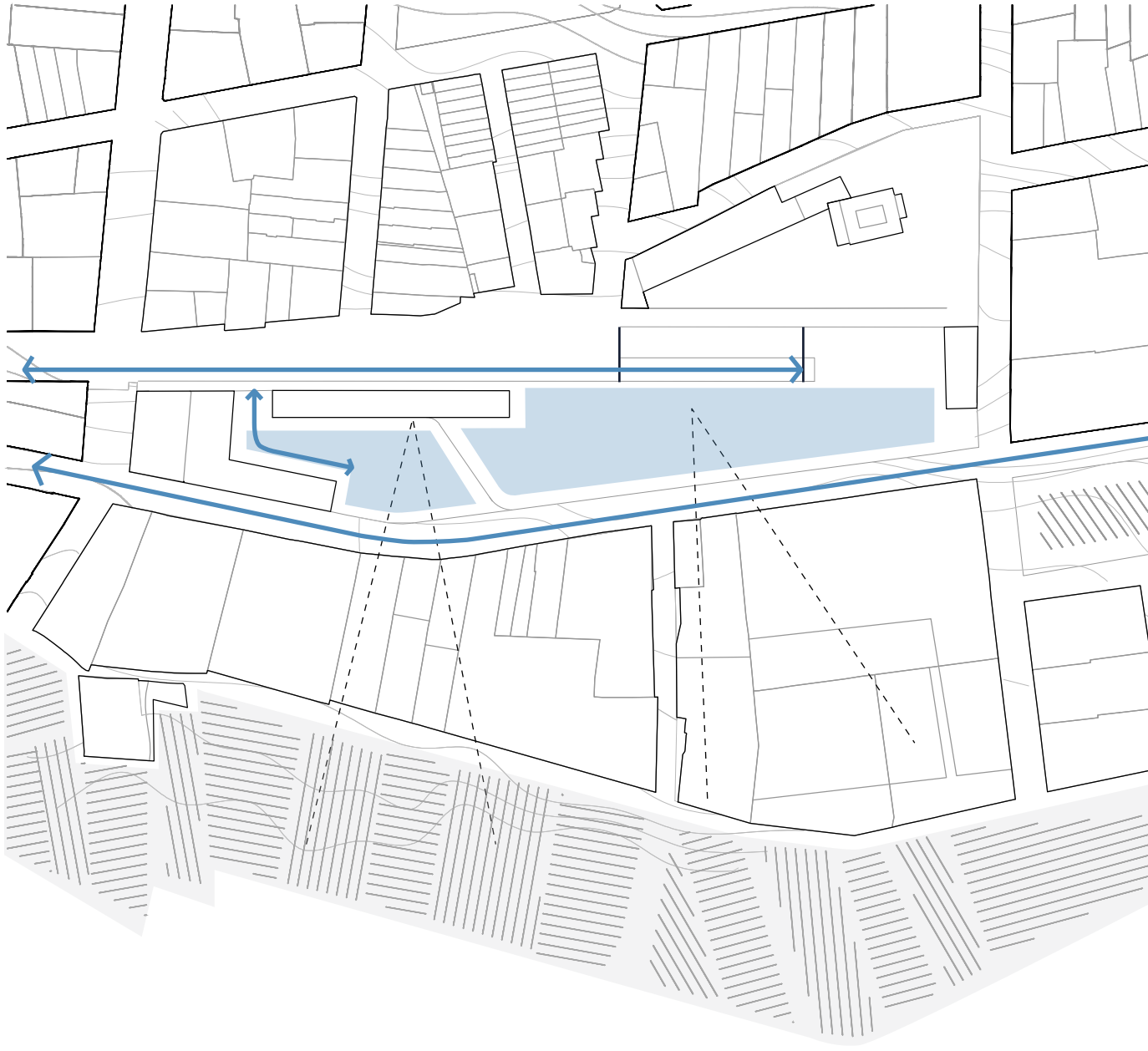
En el año 1748 Giambattista Nolli representó la ciudad de Roma mostrando sus espacios públicos cerrados. En el proyecto, se analizan los espacios abiertos tal y como lo hizo Nolli, con la intención de observar la integración del espacio público generado en la ciudad.



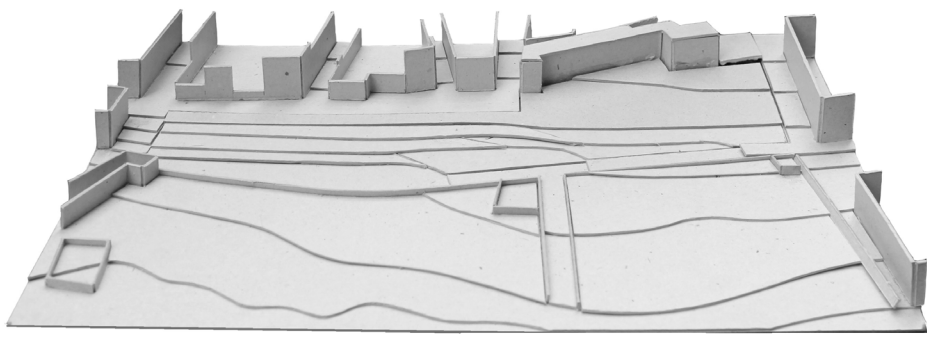
Idea. Secciones transversales



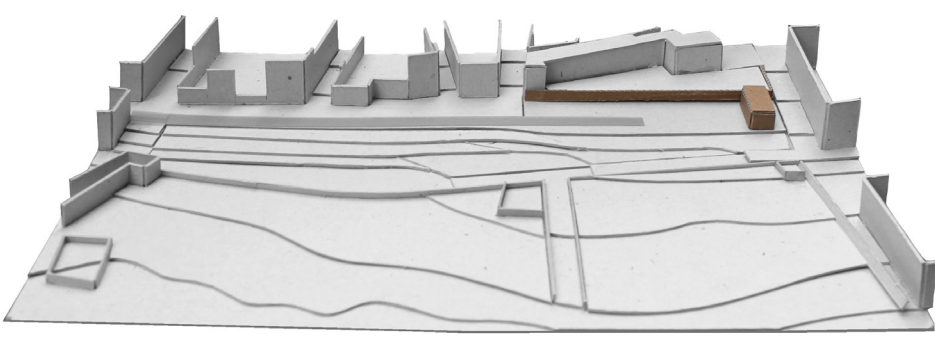
Nolli. Espacios abiertos



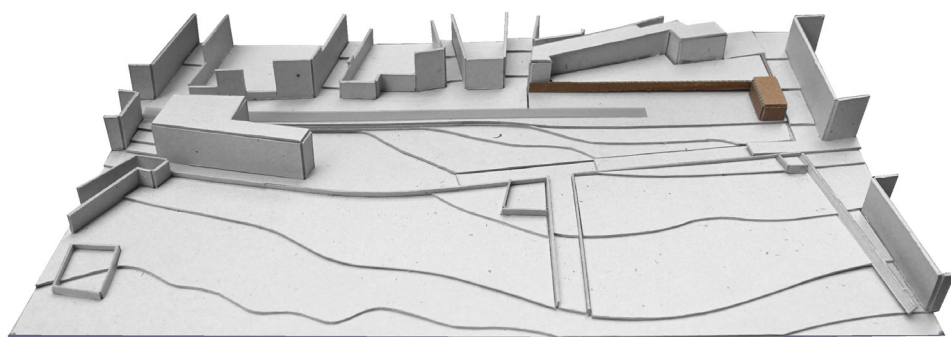
Diagnóstico y propuesta



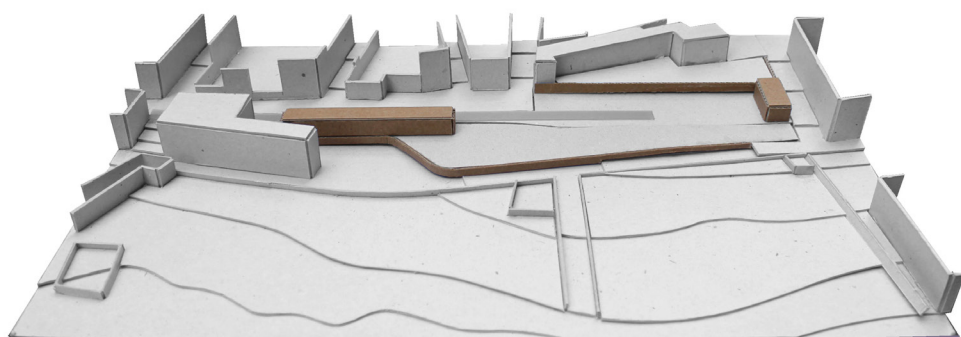
Betera antes del trenet



1891 - Llegada del trenet

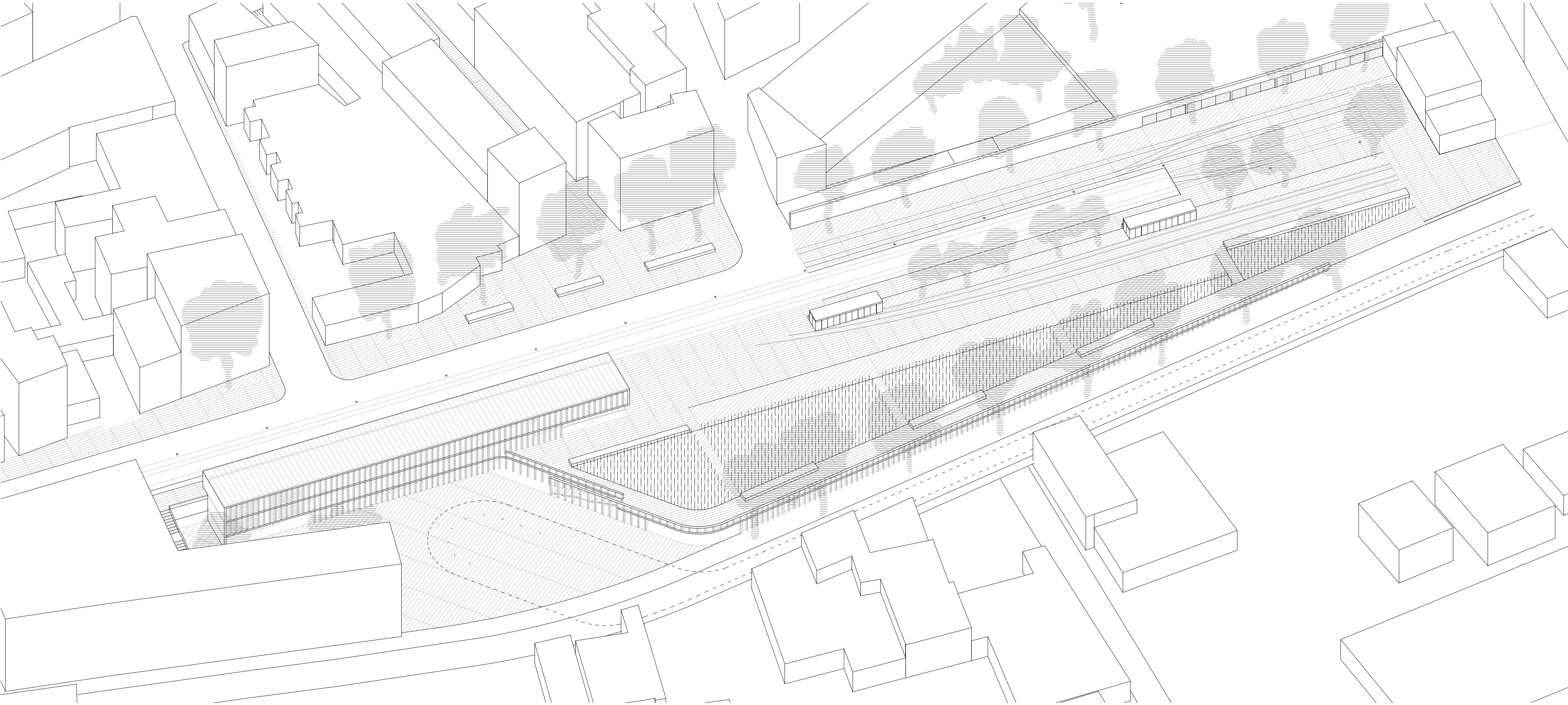


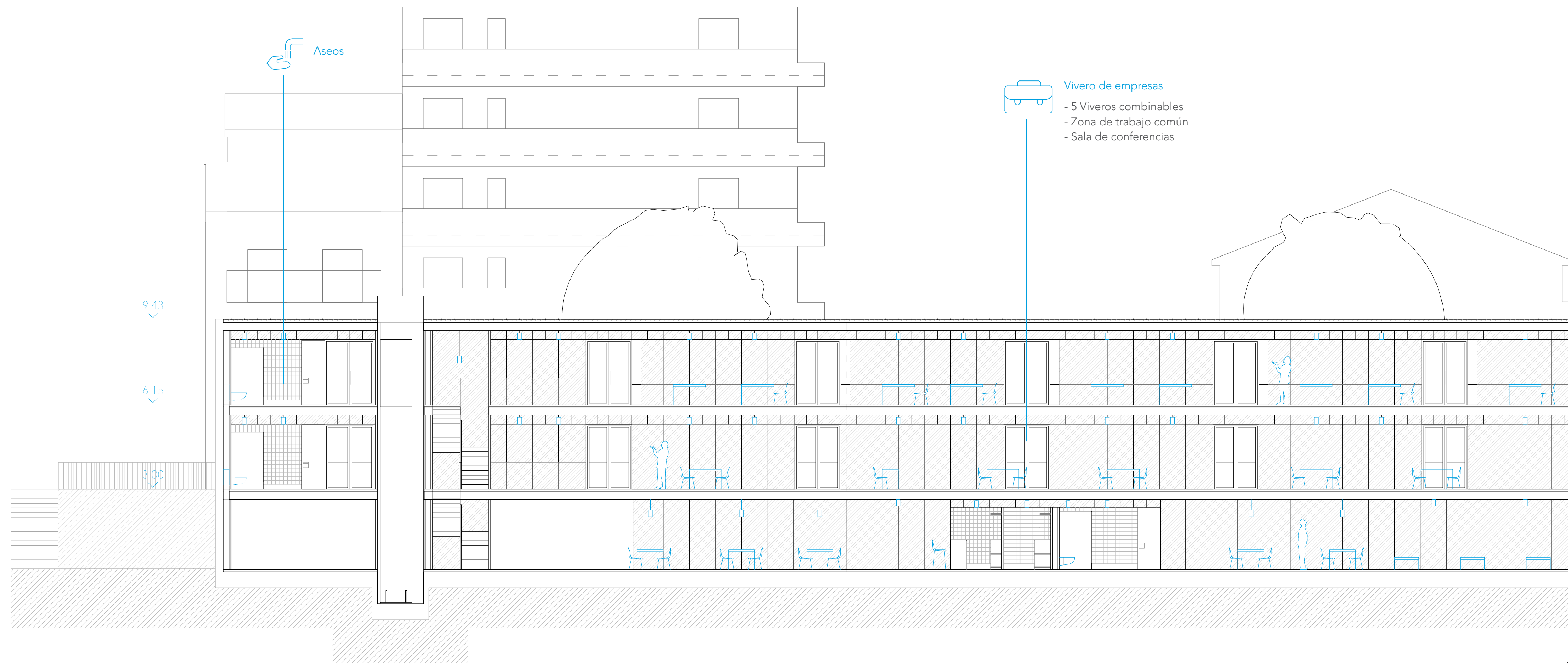
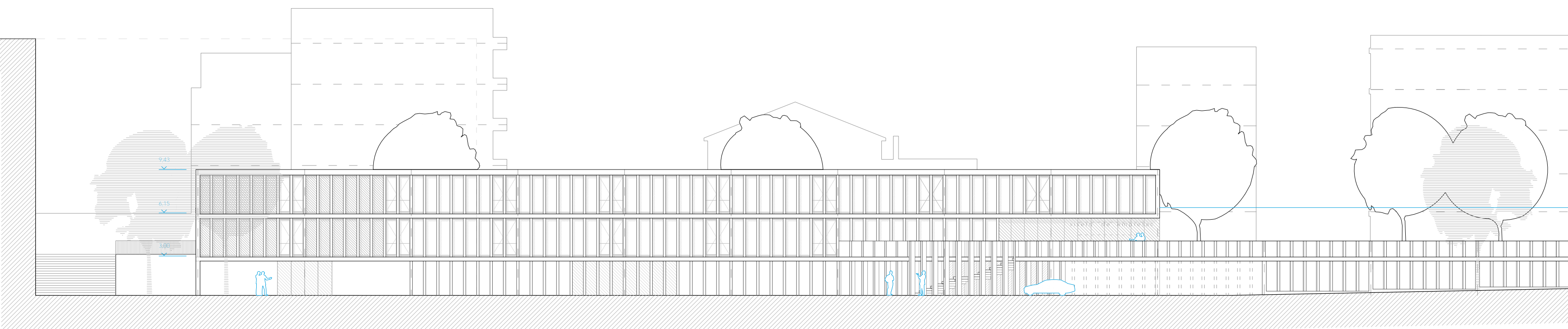
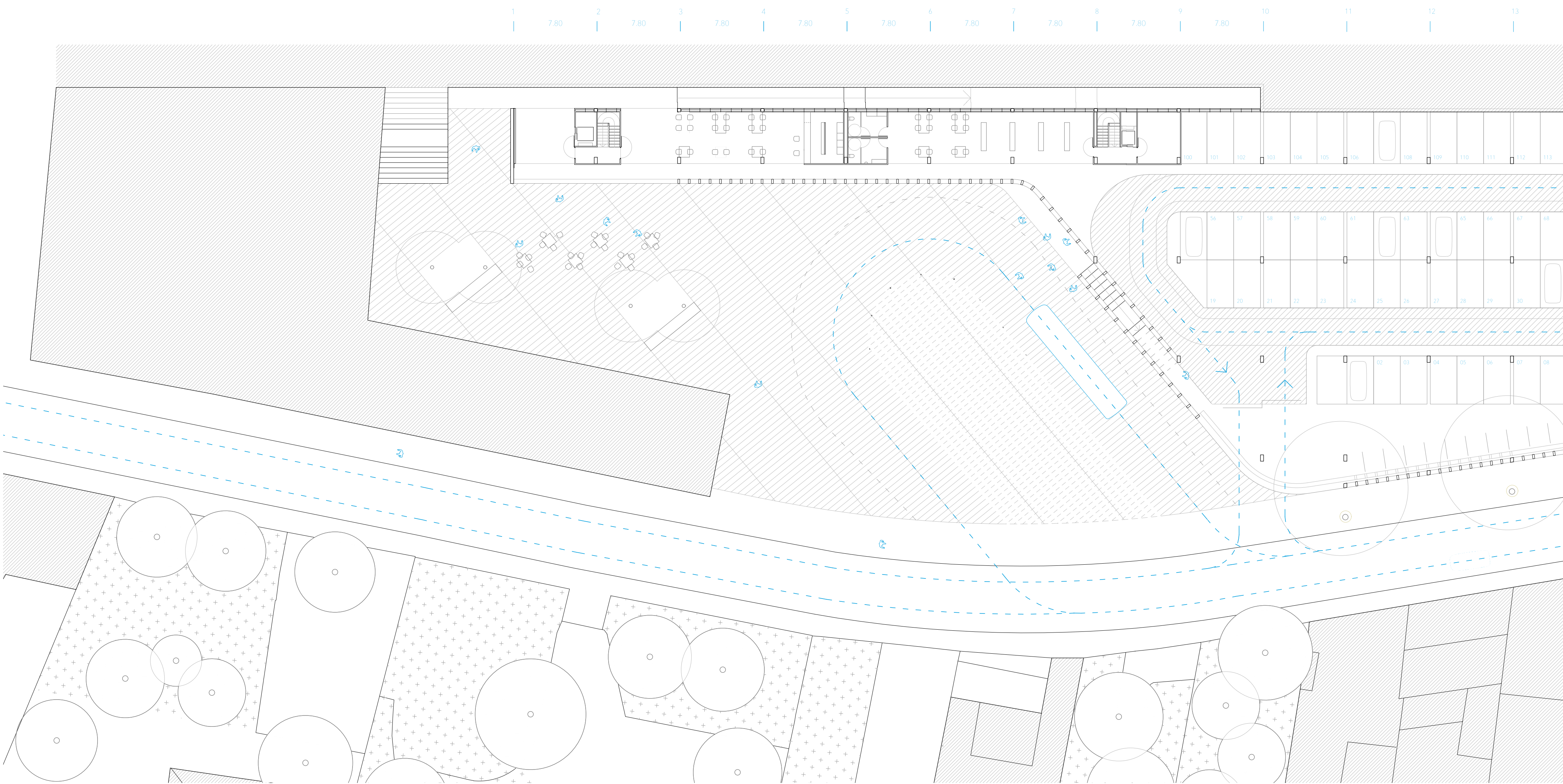
2010 - Remate del borde urbano

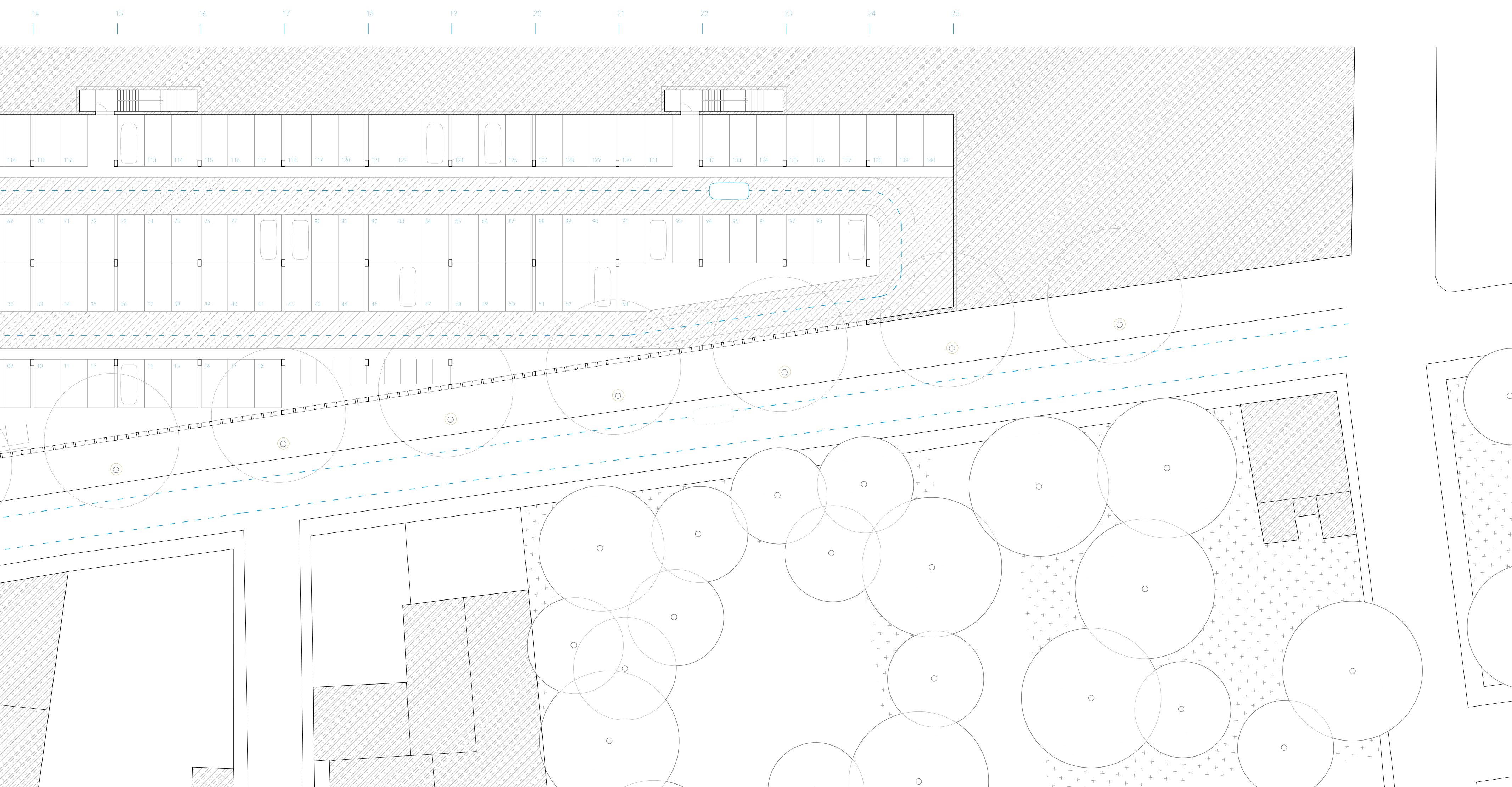


Propuesta de proyecto

3. Axonometría







Planta aparcamiento E 1:250



Alzado noreste general E 1:250



