



ÍNDICE.....	
1-MEMORIA DESCRIPTIVA.....	5
1.1 ENUNCIADO.....	7
1.2 TEMA.....	9
1.3 HISTORIA.....	10
1.4 EMPLAZAMIENTO.....	11
1.5 INTENCIONES.....	15
1.6 ESTRATÉGIA.....	16
2-MEMORIA BÁSICA.....	35
2.1 PLANTA DE SITUACIÓN.....	37
2.2 PLANTAS GENERALES.....	38
2.3 SECCIONES GENERALES.....	47
2.4 DETALLES ESTACIÓN.....	50
2.5 PLANTA SITUACIÓN TORRE.....	60
2.6 SECCIÓN TORRE.....	61
2.7 PLANTAS GENERALES.....	62
2.8 PLANTA HOTEL.....	65
2.9 DETALLES TORRE.....	67
3-MEMORIA CONSTRUCTIVA.....	73
3.1 CIMENTACIÓN.....	75
3.2 ESTRUCTURA.....	77
3.3 COMPARTIMENTACIÓN INTERIOR.....	91
3.4 ESCALERAS.....	93
3.5 CERRAMIENTO.....	96
3.6 PAVIMENTOS.....	98
3.7 DEFENSAS.....	104
3.8 MOBILIARIO.....	105
3.9 VEGETACIÓN.....	109
4-MEMORIA DE INSTALACIONES.....	112
4.1 INSTALACIÓN ELÉCTRICA.....	115
4.2 LUMINOTÉCNIA.....	122
4.3 INSTALACIÓN SANEAMIENTO.....	125
4.4 INSTALACIÓN ABASTIMIENTO.....	130
4.5 INSTALACIÓN CLIMATIZACIÓN.....	134
4.6 INSTALACIÓN CONTRA INCENDIOS.....	136
4.7 ACCESIBILIDAD.....	140
5-BIBLIOGRAFÍA.....	145



1.-MEMORIA DESCRIPTIVA.....



1.ENUNCIADO

Valencia, trabajando el vacío.

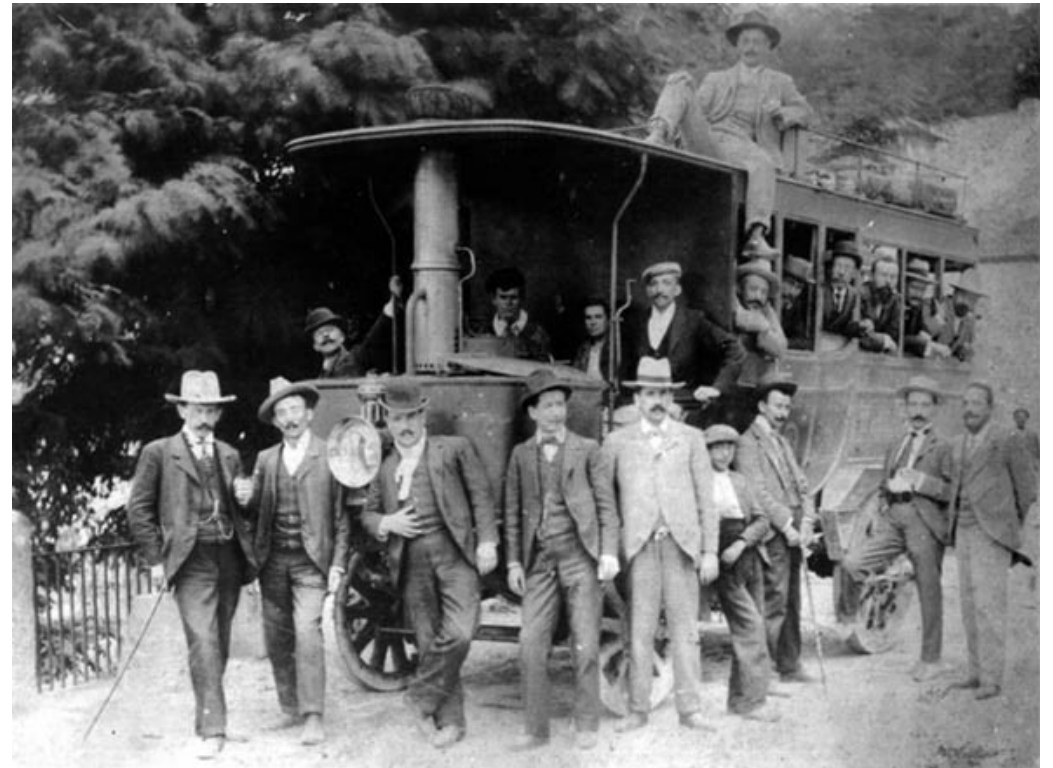
“Nuestras ciudades han crecido y ocupado todo aquello que era confortable ocupar: lo que queda es, pues, lo más conflictivo. Si no queremos ocupar este tipo de áreas residuales con las típicas piezas de manual, más o menos forzadas, o adaptadas para salir del paso en situaciones particularmente difíciles por su entorno, lo que debemos hacer es inventar lugares nuevos y usos nuevos. O más que inventarlos, recogerlos”. BRU, Eduard, “El vacío urbano” Quaderns 183

BASES DE TRABAJO

El ayuntamiento de Valencia, decidido a mejorar las infraestructuras y por lo tanto el funcionamiento de la ciudad, propone un concurso, y posterior desarrollo del proyecto, para llevar a cabo un centro de transporte y servicios, que constará principalmente de estación de autobuses, pero que se verá enriquecido con otros usos complementarios como hotel express, espacios de alquiler para desarrollo de actividades culturales y otros usos que el proyectante considere oportuno para esta nueva generación de equipamientos que pretenden, tanto como por su necesidad programática como por su situación estratégica servir de sutura entre la ciudad del pasado con la del futuro.

.....1. ENUNCIADO.

ESTACIÓN DE AUTOBUSES VALENCIA.



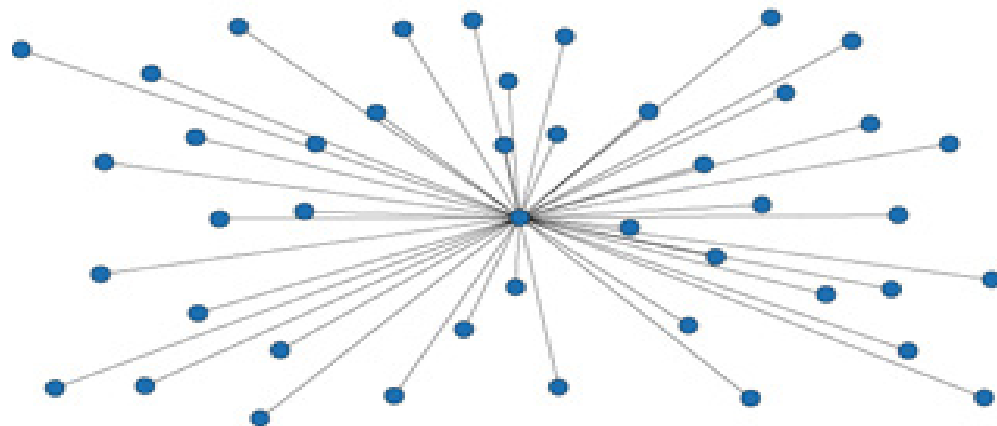
..... 2. TEMA

El fervor industrial de comienzos del siglo XX, así como el crecimiento acelerado de las ciudades a mediados de siglo, entre otras causas, propicia espacios residuales que, por su posición intermedia entre la ciudad antigua y la nueva, adquieren nuevos valores, los mismos que se retoman como espacios que impulsan o potencian nueva vitalidad a través de propuestas que priorizan la especulación del territorio.

La arquitectura de las estaciones del transporte, que suele venir acompañada de otros usos como hoteles, oficinas o centros comerciales, tiene la capacidad de generar nueva centralidad. Sus programas albergan cierta complejidad, acumulación, superposición, condensación, diversidad y multiplicidad, en el espacio y en el tiempo. Son generadores de actividad a diferentes escalas y tienen la capacidad de reordenar el territorio.

Así, se propone trabajar en la manzana comprendida entre la Avenida del Cid y las calles Luis Lamarca, Totana y Burgos, en la zona Noroeste de Valencia.

La dificultad de la propuesta radicarán por tanto en manejar todas las premisas comentadas y conseguir una interacción entre los diferentes usos como son los de estación, el hotel y espacios culturales.





### 3.HISTORIA

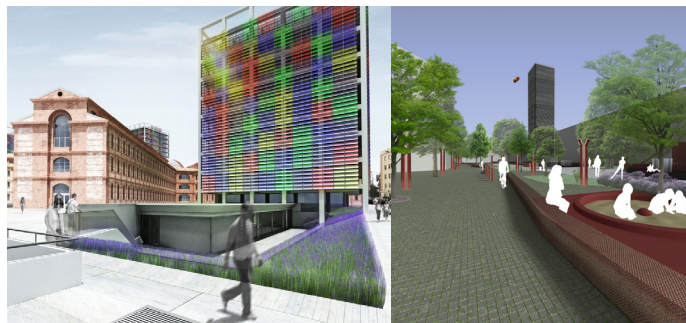
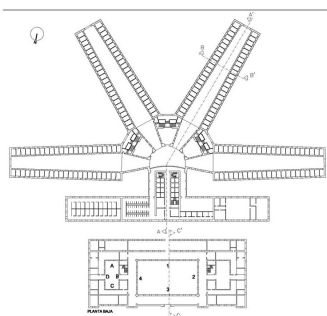
Hace sesenta años en esta zona, el barrio de Olivereta-Nou Moles, apenas existían cuatro casas de huerta, campos y una creciente carretera que todos los que iban a Madrid tenían que tomar. Por tanto, carecía de importancia para el centro de la ciudad quitando su salida hacia Madrid

Con este panorama, las primeras infraestructuras que el distrito de la Olivereta tuvo, son las que la ciudad de Valencia no quería. La cárcel Modelo (1903) y la de Mujeres, más el gran depósito de agua potable en la frontera con Mislata. Fueron ubicadas en lo que hoy es el barrio para apartarlas de la ciudad de Valencia; aunque con el tiempo se hayan integrado en la trama urbana. La misma razón hace que se construyera por esta zona el convento de Santa Clara, en Pérez Galdós, o incluso el propio Hospital General quedando por tanto alejados del ajetreo de la ciudad durante muchos años. Pese a que antes empiezan a aparecer algunos núcleos más allá de la muralla, al derribarla a partir de 1865, la ciudad comienza a evolucionar hacia lo que hoy conocemos. Con el ensanche de Valencia comenzaron a desaparecer zonas de huerta tanto en Ruzafa, como en esta zona de la ciudad, con la Gran Vía Fernando el Católico como frontera difícil de saltar de forma inmediata.

Las huertas del barrio Olivereta-Nou Moles, hasta ahora solo modificadas por edificaciones de importancia citadas con anterioridad, comienzan a verse afectadas por las grandes vías de comunicación. La primera de ellas es el trazado de las vías de ferrocarril de Aragón, con estación término en la calle Quart a la altura de la calle Teruel. Las vías empiezan a atravesar las huerta. Así, también a principios del siglo XX aparece un segundo anillo añadido a las Grandes Vías, la Ronda de Tránsitos.

Finalmente este barrio acabará consolidándose después de la Solución Sur aprobada en 1966, plan que propone trasladar el cauce del río Turia, a lo que hoy conocemos como nuevo cauce del río Turia tras la riada de 1957. **Ello unido al crecimiento demográfico que sufre la ciudad en este periodo de tiempo hace que la ciudad crezca desde la Ronda de Tránsito hasta este nuevo cauce de manera descontrolada y sin apenas espacios que la doten de calidad y funcionalidad.**

Hoy, un siglo después de la inauguración de la cárcel modelo, en 1991 la prisión dejó de funcionar, pero el barrio ya estaba embebido del complejo de cuatro galerías. Será este mismo edificio que vio nacer el barrio de Olivereta-Nou Moles el que regenerará de nuevo toda la zona. La cárcel pasará a ser historia conservando el edificio para crear en su entorno un complejo de oficinas que, cuando esté terminado con cuatro torres nuevas, dotará al barrio de una gran actividad. Toda esta operación se verá potenciada por la incorporación a esta red de actividad del nuevo centro de transportes y servicios, en la manzana comprendida entre la Avenida del Cid y las calles Luis Lamarca, Totana y Burgos, en la zona Noroeste de Valencia.

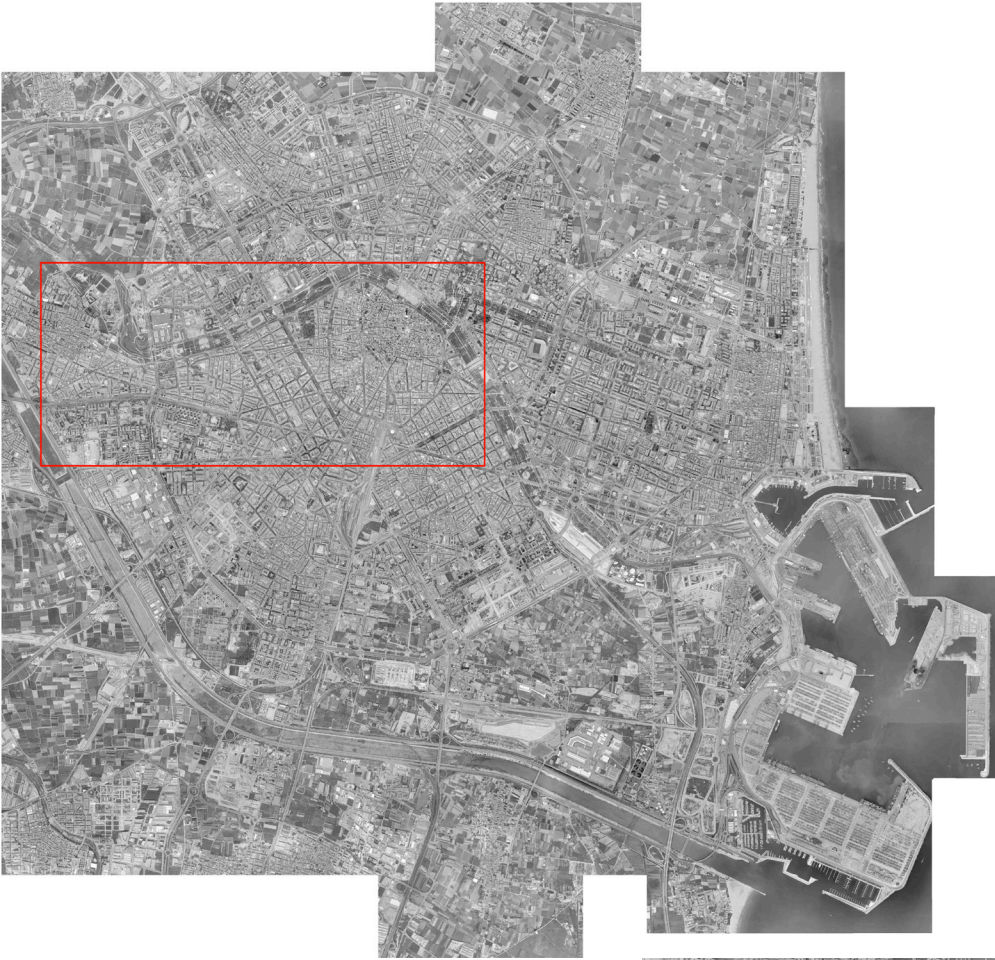


#### 4. EMPLAZAMIENTO

"Comienzo un proyecto cuando visito un sitio; otras veces comienzo antes, a partir de la idea que tengo de un lugar (una descripción, una fotografía, alguna cosa que leí)." Álvaro Siza.

Las continuas transformaciones que se produjeron en la ciudad a finales del siglo XIX a partir de un núcleo consolidado y compacto, donde la nueva edificación comienza a aparecer entorno a la vías interurbanas de acceso a la ciudad (caminos y carreteras históricas) comenzaban a dibujar la morfología urbana que hoy conocemos. En esta situación de crecimiento racionalista se propone la construcción de elementos de viario de tipo anular (las citadas Ronda de Tránsitos y Gran Vía), que permiten las conexiones transversales, con el fin de reducir la congestión del área central. Estas nuevas vías orbitales se suelen presentar como anillos que limitan el crecimiento de la ciudad con una tercera fase de lleno de los espacios intersticiales entre anillos.

El área de la ciudad en que se propone el emplazamiento de la nueva estación de autobuses, es fruto del desarrollo que se produce después de la Solución Sur aprobada en 1966 (ya comentado en el punto anterior). Dicho plan, en principio meramente hidráulico, que propone la variación del cauce del río Turia tras la riada de 1957 se convertirá en una operación urbanística que lleva a modificar el PGOU creciendo el área metropolitana de Valencia de manera caótica y descontrolada desde la ronda de tránsitos hacia el nuevo cauce. Así el **punto de intervención** se trata de un espacio libre obsoleto de la ciudad fruto de este crecimiento desorganizado.



.....4.EMPLAZAMIENTO

Situado en el barrio de Olivereta-Nou Moles, el conjunto se encuentra arropado por el barrio y abierto a la avenida del Cid por su costado Sur. El lugar de geometría irregular, es una parcela obsoleta y deteriorada que está rodeada por edificios de diferentes alturas, con fachadas tanto interiores como exteriores de poco interés arquitectónico. La imagen actual del espacio es de un lugar por y para el vehículo, como gran aparcamiento en superficie. Su trama es irregular, debido a su origen con carácter especulativo y desordenado, fruto de ello encontramos una zona desprovista de equipamientos y aislada de las zonas de grandes espacios verdes situados junto a ella como el citado anteriormente Parque del Oeste, el viejo cauce del río Túria o la zona de la cárcel Modelo. Esta trama irregular se ve reflejada en la calle de los Hermanos Ribas que atraviesa parte de la parcela.



.....4.EMPLAZAMIENTO

El lugar, situado junto a la avenida del Cid (una vía importante de acceso y salida a la ciudad) provoca una división en la escala urbana partiendo la ciudad en su desarrollo. Por contra, la posición en que se plantea la nueva Estación de Autobuses de Valencia es idónea desde el punto de vista de las relaciones con la ciudad por su proximidad con el centro de la ciudad y las vías radiales que la forman. La situación de esta vía urbana que atraviesa, con V-30 y la Ronda Sur, provoca que el acceso rodado a la Estación no afecte al resto de la ciudad, desviándose por dichas vías.

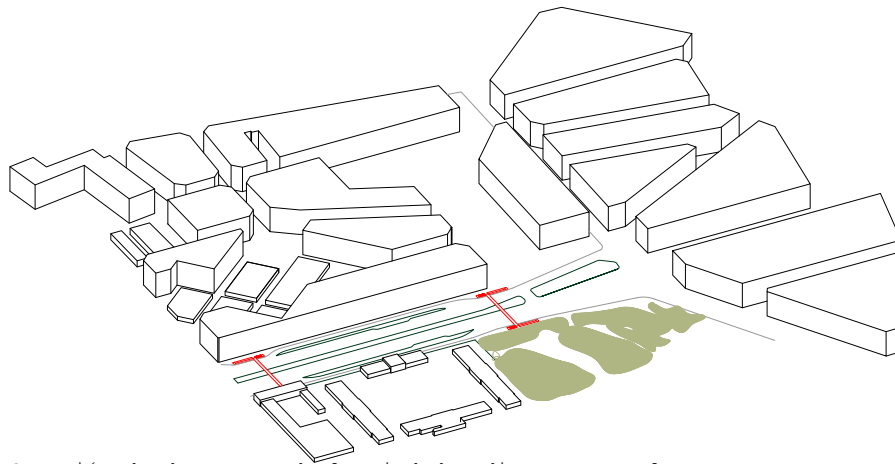


Conexión de la parcela con las vías de acceso a la ciudad

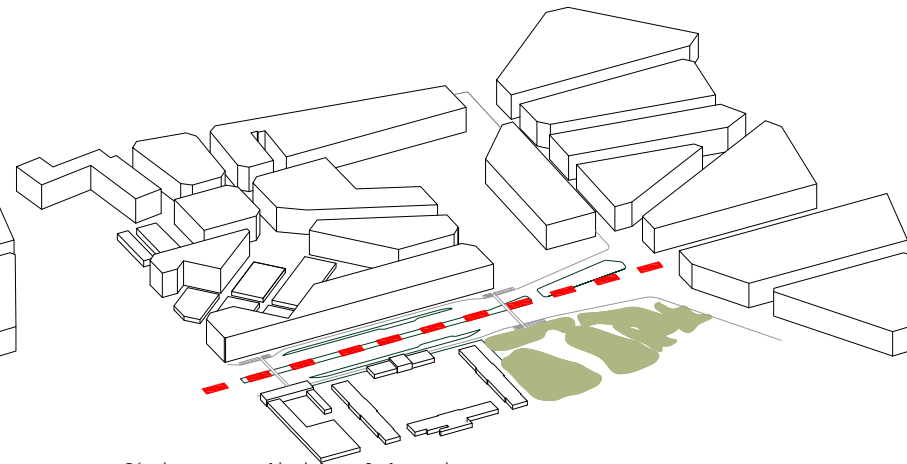


Conexión de la parcela con las rondas de tipo anular que la conectan con el resto de la ciudad

La avenida del Cid, como se ha citado antes, supone una barrera física para todo el barrio, de manera que la solución actual para cruzar dicha barrera son unas pasarelas de dudosa funcionalidad. Esta avenida supone la negación de los espacios contiguos a un lado y a otro, en este caso un espacio de interés como es el parque del Oeste al lugar donde se va a situar la Nueva Estación de Autobuses de Valencia.



Conexión de dos zonas de la ciudad mediante pasarelas

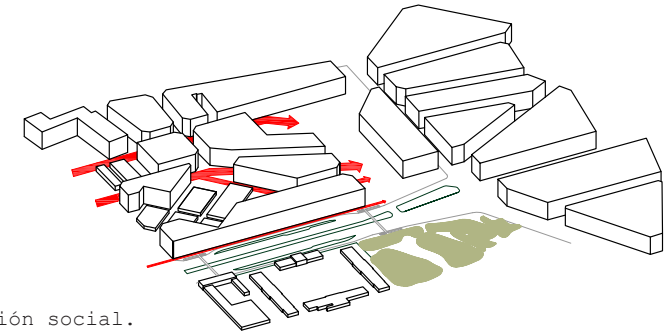


Barrera física que divide al barrio.

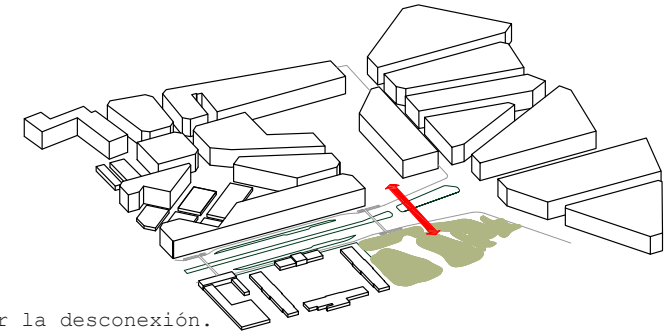


.....5. INTENCIONES

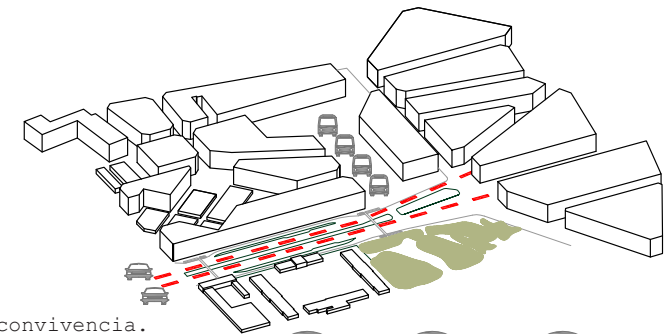
El proyecto pretende dar respuesta a la complejidad que supone la proximidad de una importante vía de acceso a la ciudad y la inserción de un nodo de comunicación que provocará nuevos problemas de congestión. Tres son los aspectos entorno a los que se articulan las decisiones de la intervención: por un lado la dotación a escala del barrio de un espacio de interés e **interacción social**. **Resolver la desconexión** entre dos zonas de la ciudad en este punto, en la actualidad unidas por una pasarela y, por último, **evitar** que la **convivencia** entre autobuses y la avenida del Cid convierta el lugar en un espacio caótico de convivencia de diferentes medios de transporte.



Interacción social.

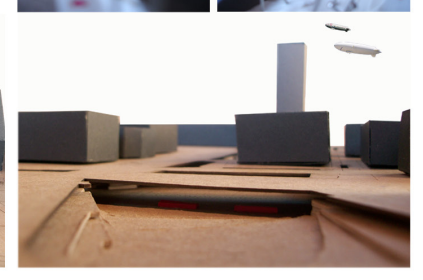
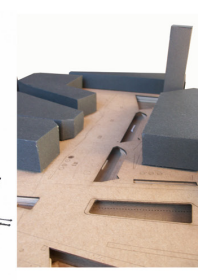
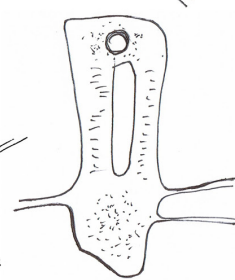
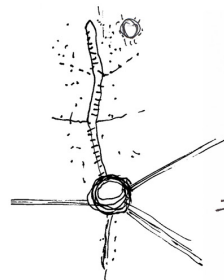
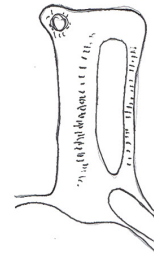
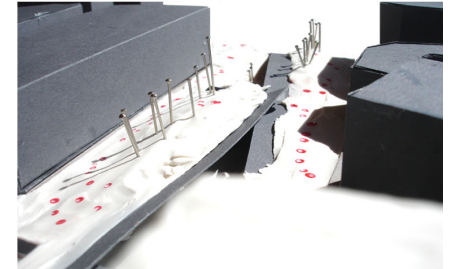
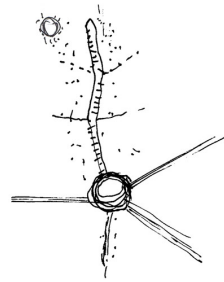


Resolver la desconexión.



Evitar convivencia.





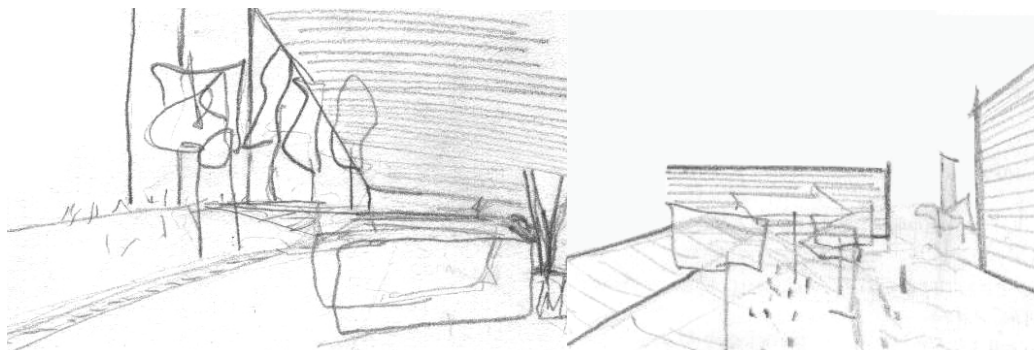
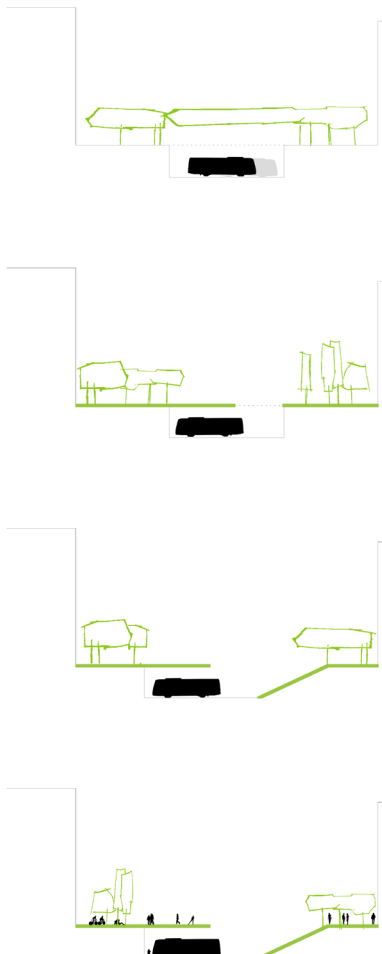
.....6. ESTRATEGIA

*"el proyecto pretende desvincularse de la actual corriente de la arquitectura moderna que, sumida en la "cultura del icono", olvida en ocasiones su compromiso colectivo a la hora de construir ciudad". Rem Koolhaas*

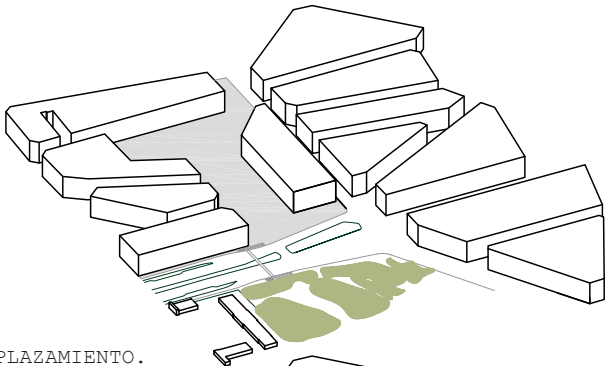
La operación está fundamentada en silenciar el espacio de la Estación de Autobuses bajo el desarrollo longitudinal de una cubierta a lo largo de la parcela. Esta estrategia permite la liberación de espacio sobre rasante de manera que se recuperará dicho espacio para la ciudad. Así sobre la estación se producirá la interacción entre personas que hagan uso del espacio dotacional que se les ofrece y los usuarios de la Estación de Autobuses de Valencia que gozarán de un espacio de espera en superficie. **Esto permite que el usuario no espere su autobús en un espacio convencional de espera, sino que pueda hacerlo al aire libre, disfrutando de diferentes terrazas o tiendas** creando con la topografía generada accesos a la estación.

Esta disposición lineal de la Estación provoca un eje a lo largo de la parcela, con un extremo sur conectado con la avenida del Cid y Parque del Oeste, y un extremo norte en el lugar más protegido y dilatado del emplazamiento. La resolución de dichos espacios es vital para el funcionamiento de esta estrategia. El primero de ellos, se resuelve bajo la avenida del Cid configurando el acceso rodado a la Estación y un espacio bajo rasante de conexión con el resto de la ciudad, a partir de las líneas urbanas de autobús EMT y servicio de TAXI. Además, este gozará de un espacio versátil, con iluminación natural, donde además de tener la capacidad de acoger exposiciones al aire libre se transformará en un espacio de ocio y espera con columpios. Por el lado sur de este nudo, el parque del Oeste, modificará su topografía para introducirse de manera natural en la estación, resolviendo la conexión de las dos porciones urbanas divididas por la avenida del Cid. En segundo lugar, en el espacio norte del emplazamiento (en la zona más holgada), se resolverá con una plaza para el barrio y un elemento esbelto marcando el final del eje que dialoga con la Estación. Dicha pieza generará un espacio de actividad en la cota del espacio público y será la que resuelva la demanda de un Hotel Express debido a la actividad en la nueva Estación de Autobuses de Valencia. Además se dotará de otros usos como oficinas y plantas polivalentes.

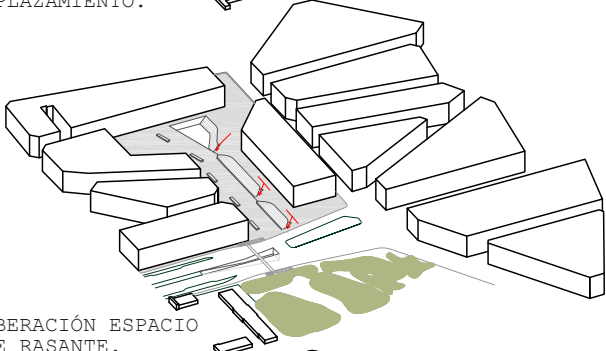
Todo este esquema lineal, vendrá apoyado por una pieza de aparcamiento bajo rasante cuyos accesos a la estación serán a través del nudo bajo la Avenida del Cid y de la torre en el lado Norte. Además dará soporte a la demanda de este servicio provocada por la Estación de Autobuses y, en segundo lugar, por los usos de oficina que se proponen en la torre, permitiendo resolver el problema de privar al barrio de este espacio que es utilizado en la actualidad como un gran parque de estacionamiento.



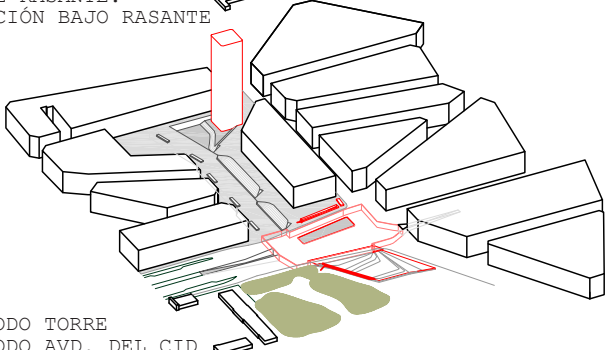




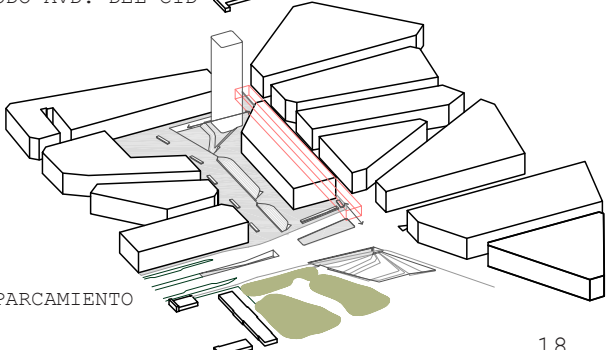
1.EMPLAZAMIENTO.



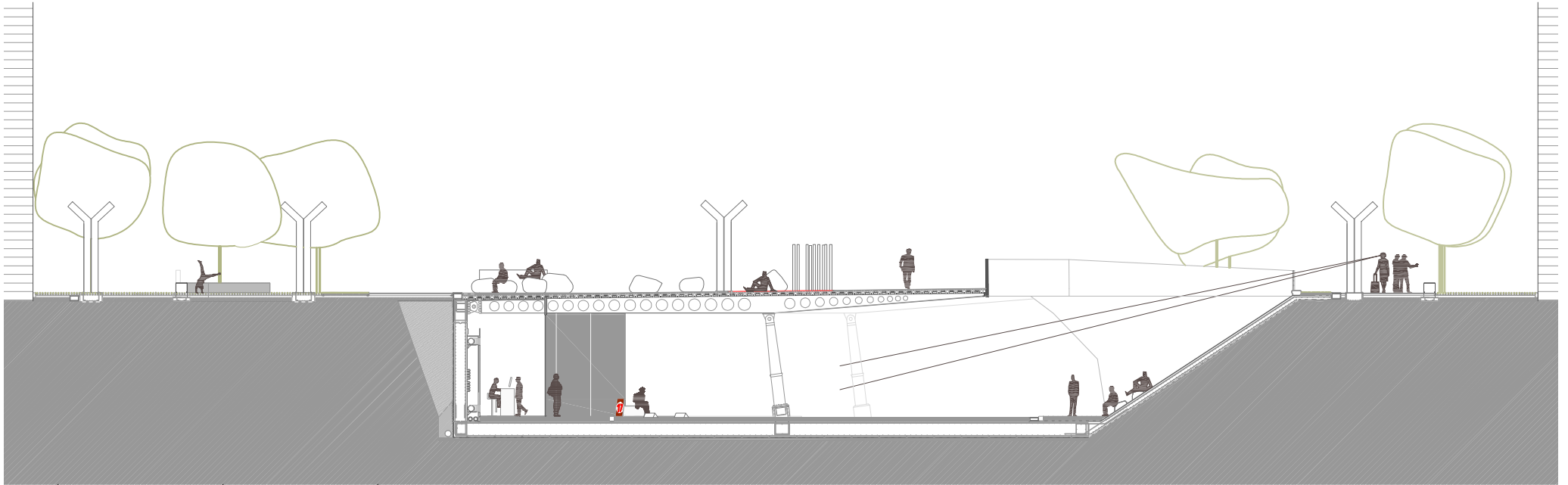
2.LIBERACIÓN ESPACIO  
SOBRE RASANTE.  
ESTACIÓN BAJO RASANTE



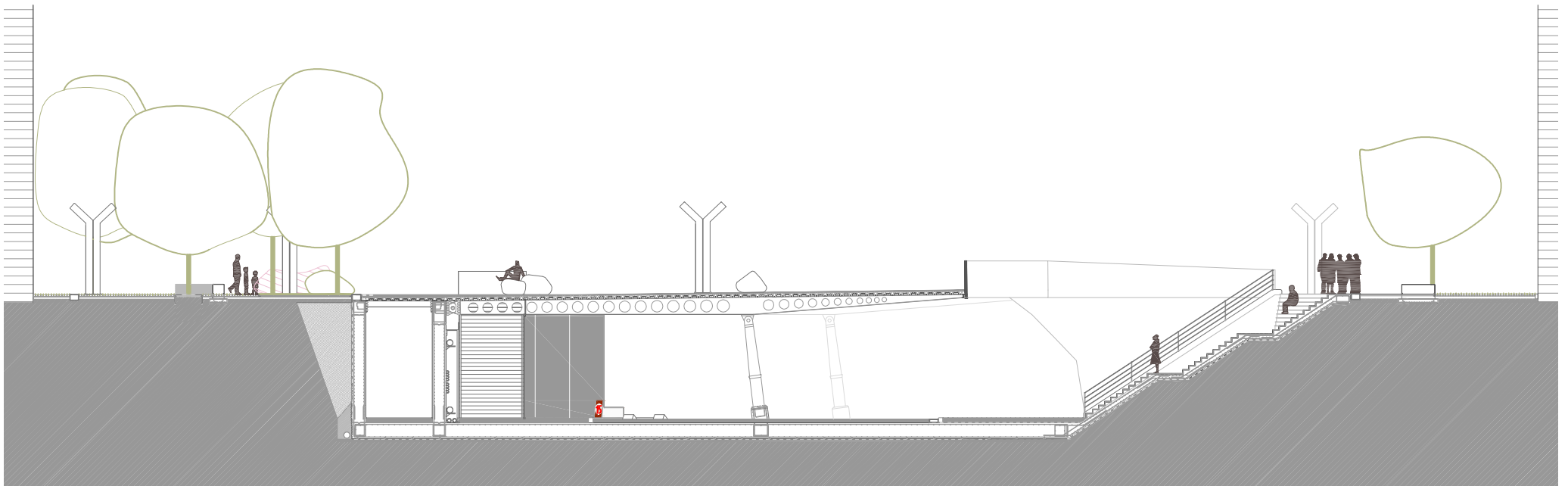
3.NODO TORRE  
NODO AVD. DEL CID



4.APARCAMIENTO



SECCIÓN TIPO 1. RELACIÓN VISUAL ESTACIÓN - RASANTE. E 1.250



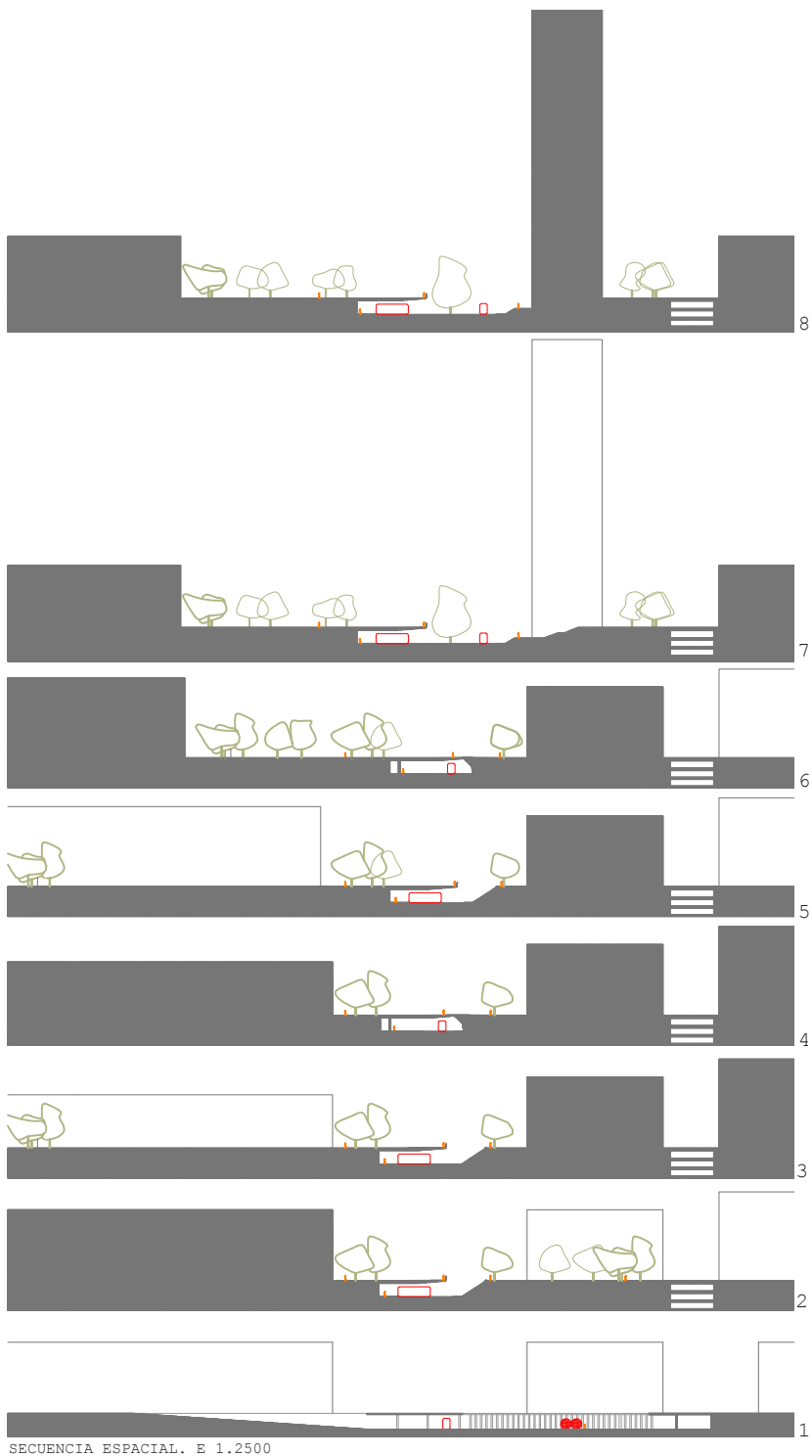
SECCIÓN TIPO 2. RELACIÓN FUNCIONAL ESTACIÓN - RASANTE. E 1.250

## 6. ESTRATEGIA

### SECUENCIA ESPACIAL

El proyecto va a funcionar desde el espacio inferior en la avenida del Cid con accesos a este desde dicha vía y desde el parque del Oeste, hasta el espacio de la torre, donde la sección del entorno se abre para dotar al barrio de un gran espacio verde, y que con la sección de la torre va a generar en este punto un nuevo pulmón de actividad para toda la estación.

Ambos nodos quedan unidos por la estación bajo rasante, de sección variable, y el espacio verde en cota 0,0.



SECUENCIA ESPACIAL. E 1.2500



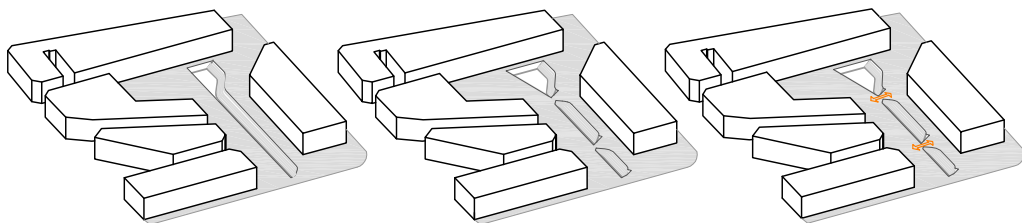
EMPLAZAMIENTO. E 1.4000

.....6. ESTRATEGIA

ESPACIO PÚBLICO

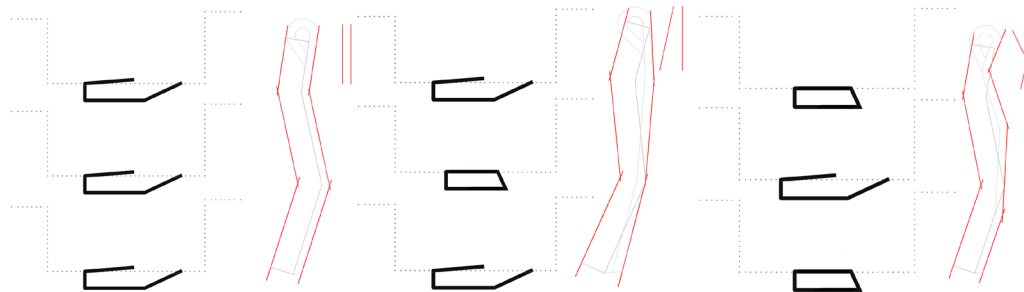
La situación de la nueva estación de Autobuses de Valencia, enterrada, al abrigo de una gran cubierta longitudinal, supone la recuperación de la mayor parte de este lugar para la ciudad. Esta disposición de la estación provoca la división del espacio, lo que obliga a buscar una estrategia para la relación, sobre rasante, a ambos lados de la cubierta. La solución óptima es aquella en la que las dos orillas pierden su equidistancia de manera que se encuentran estratégicamente en algunos de sus tramos provocando el encuentro espacial entre las dos zonas separadas por la estación.

Así, la cubierta jerarquiza el espacio sobre rasante, de manera que van a existir dos zonas específicamente dinámicas, con las circulaciones peatonales como protagonistas en las zonas donde se encuentran los accesos a la estación, al andén principal, y por otro lado, en la que se produce la relación visual (de control) de la estación de autobuses desde el espacio público y los accesos secundarios a la misma a través de la rampa de sección variable. A estos dos zonas dinámicas quedan contrapuestas dos zonas estáticas. En primer lugar la zona sobre la cubierta, con áreas específicas de sombra bajo el mobiliario vertical, acompañadas por un mobiliario de hormigón que facilita el descanso en diferentes posiciones. En segundo lugar se encuentra una banda específica de juego para el barrio, donde el mobiliario va a resolver los accesos a ella y la protección de las zonas de ocio y el pequeño anfiteatro enfrentado a la cubierta. Esta banda queda culminada en la zona más amplia con la gran plaza. Estas dos zonas estáticas quedan relacionadas con la estación y el otro lado de la avenida del Cid, a través de las zonas dinámicas contiguas a ellas donde se encuentran los accesos a la estación (ver página 21).



PUNTOS DE CONEXIÓN TRANSVERSAL.

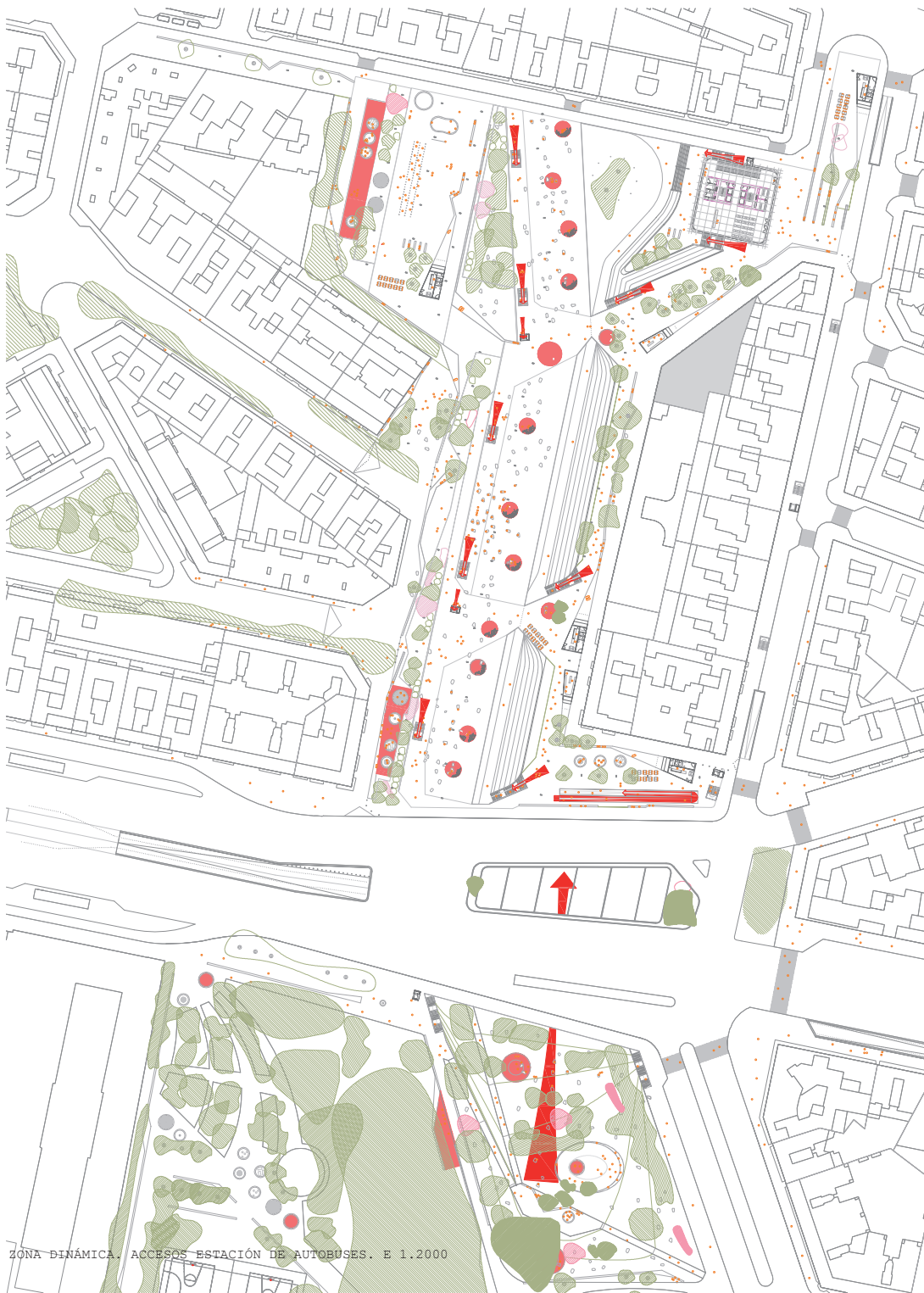
TRANSVERSALIDAD:



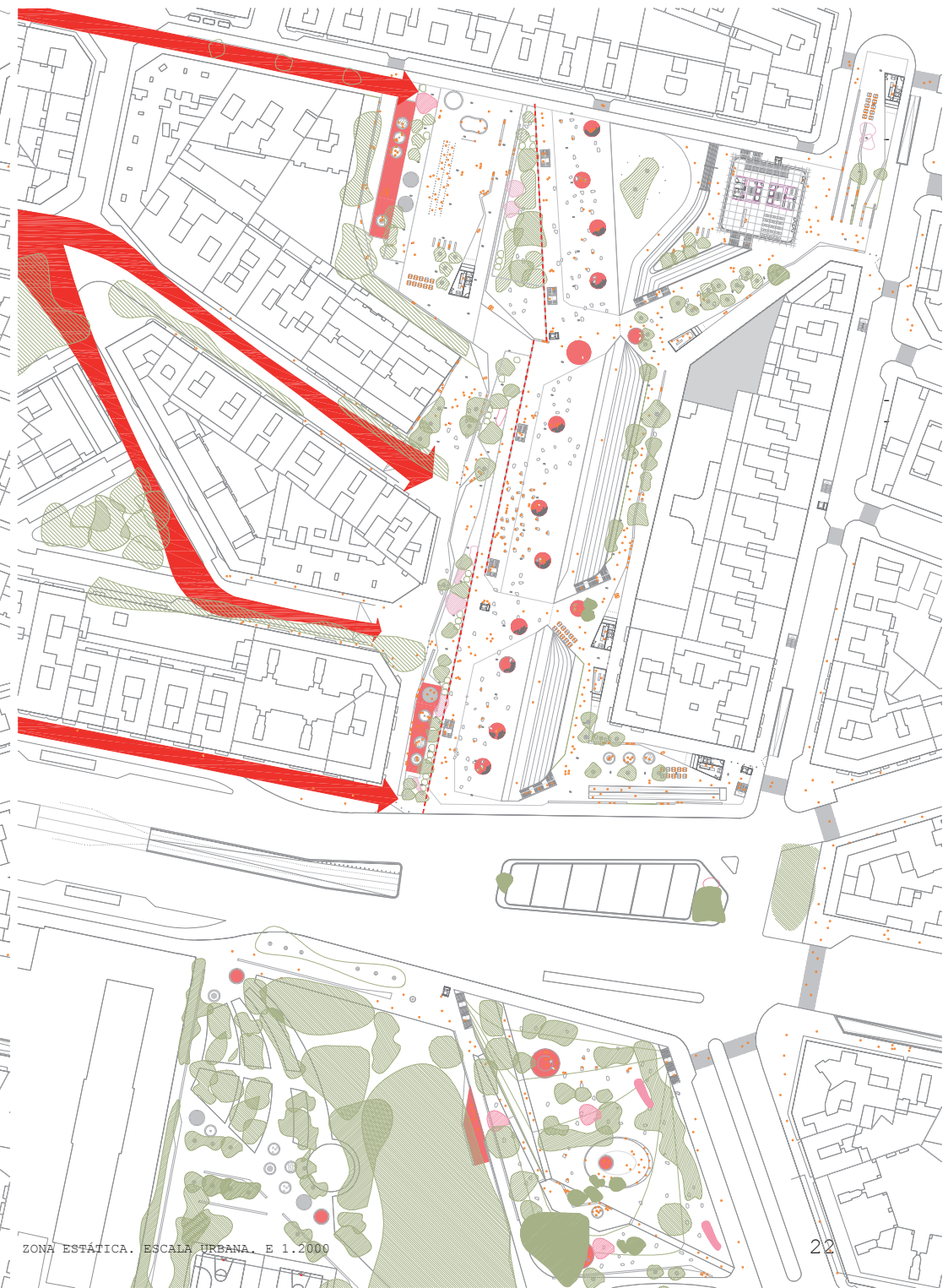
1. ORILLAS PARALELAS  
PUNTOS DE ENCUENTRO 0

2. ORILLAS SECANTES  
PUNTOS DE ENCUENTRO 1

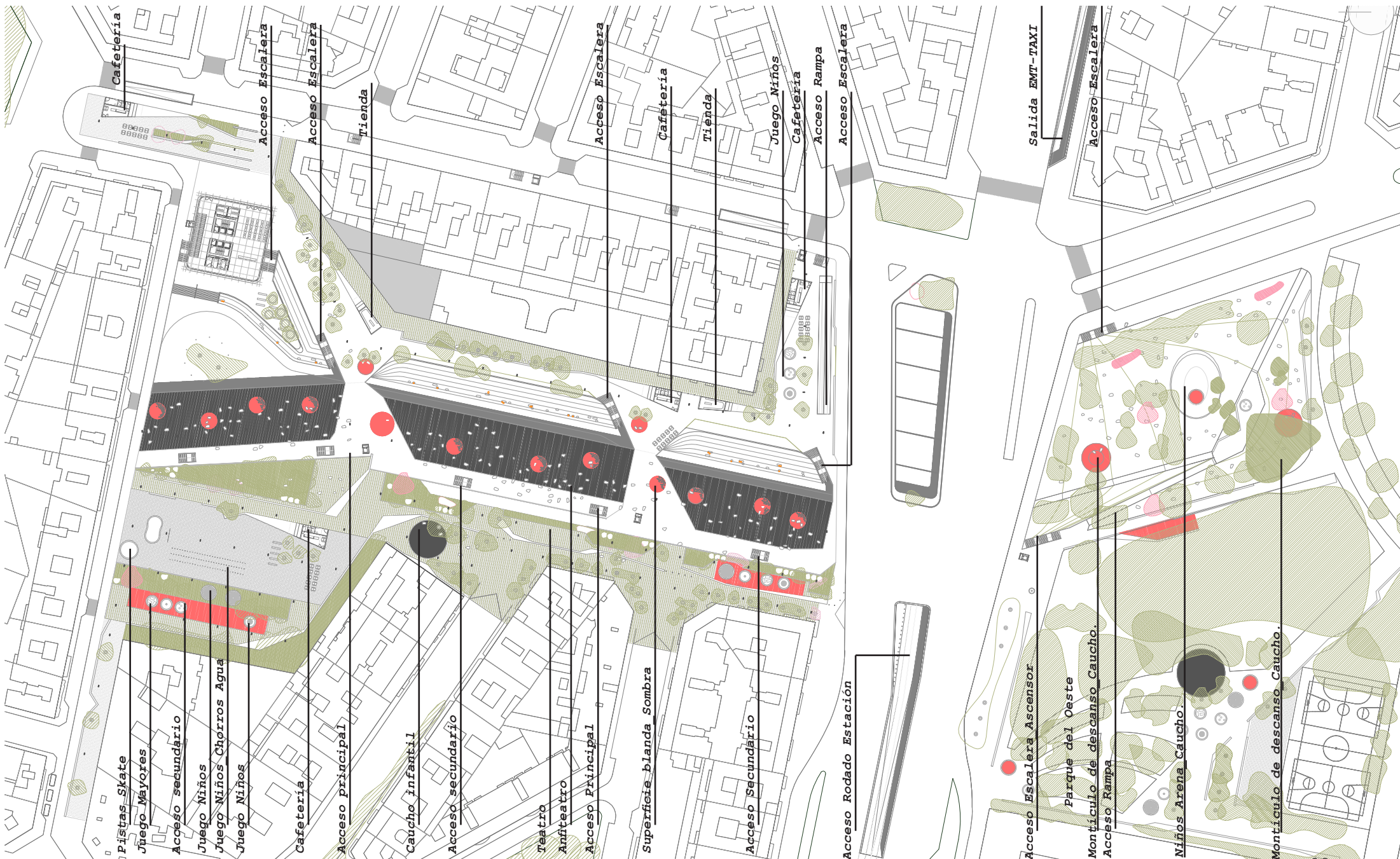
ORILLAS SECANTES +  
TRAMOS NO COINCIDENTES  
PUNTOS DE ENCUENTRO: 2

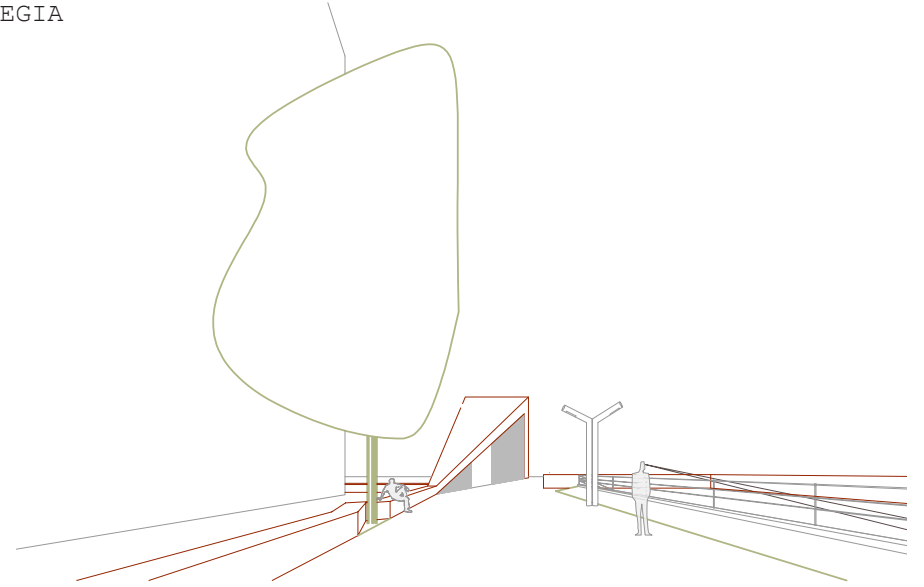


ZONA DINÁMICA. ACCESOS ESTACIÓN DE AUTOBUSES. E 1.2000

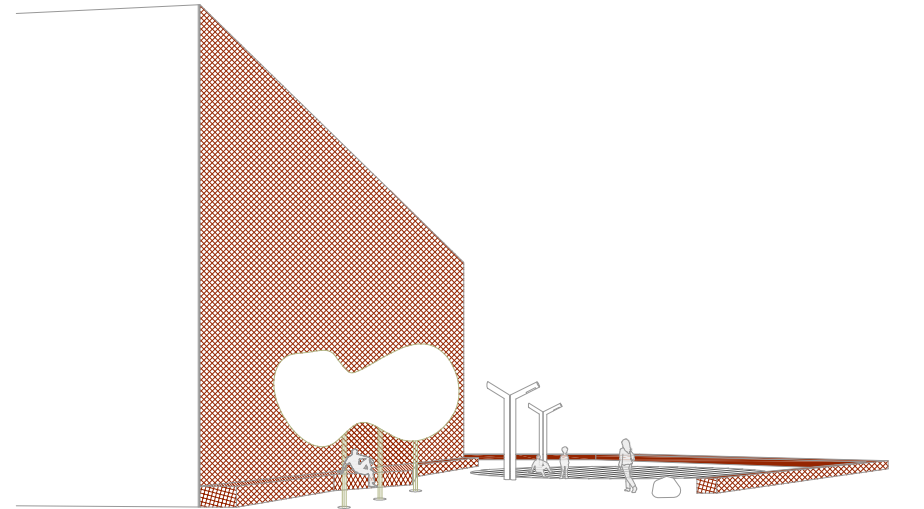


ZONA ESTÁTICA. ESCALA URBANA. E 1.2000

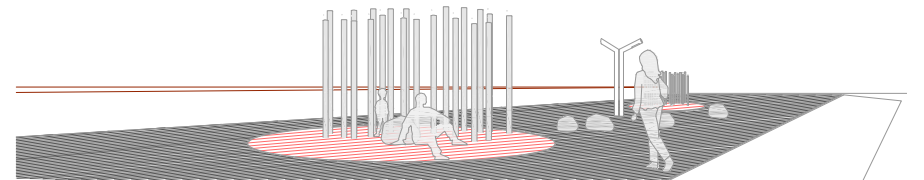




MOBILIARIO DINÁMICO. CAFETERÍA.



MEDIANERA RESUELTA COMO ELEMENTO DEL MOBILIARIO.



ZONAS BLANDAS-SOMBRA.CUBIERTA.

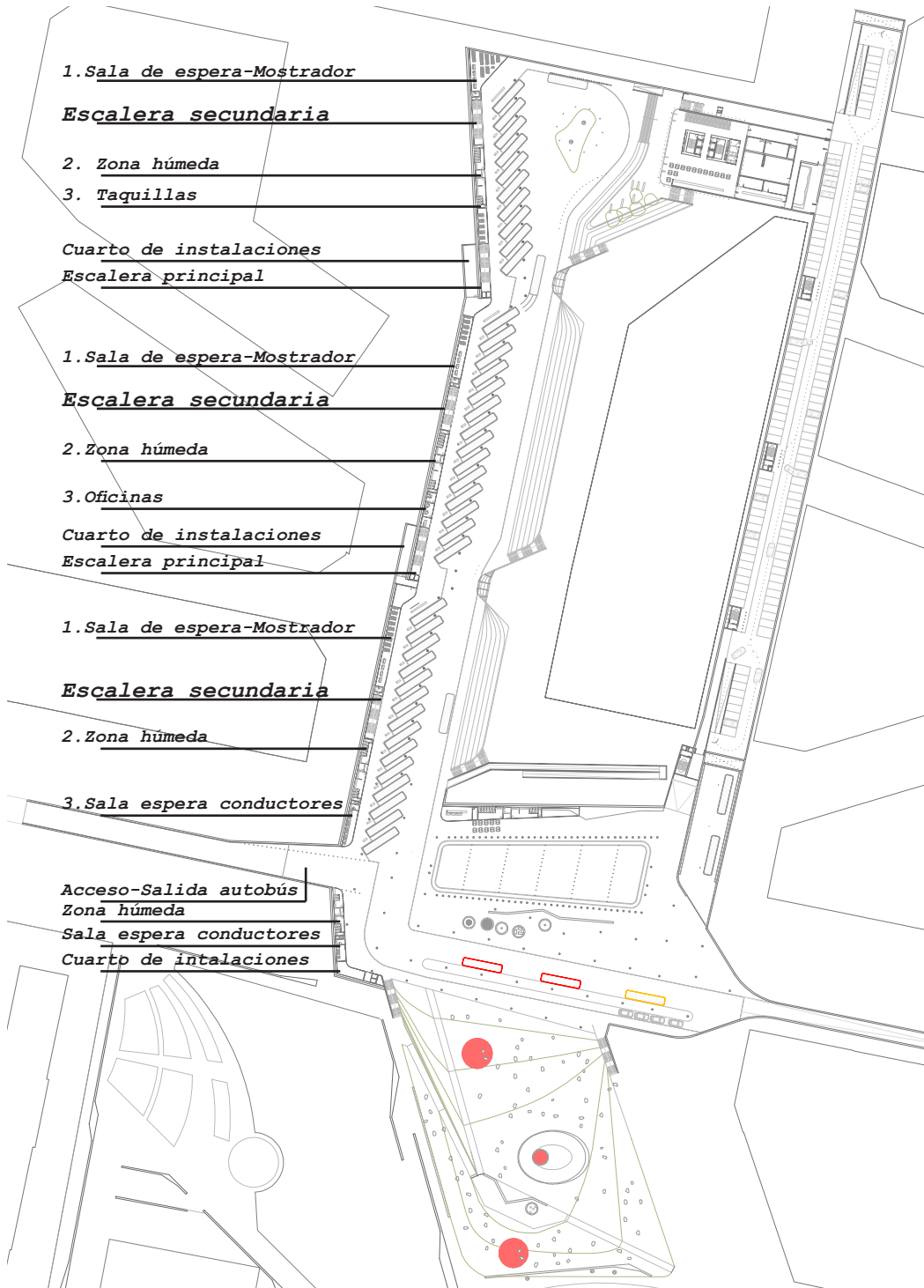


ZONA ESTÁTICA. BARRIO.



RELACIÓN ZONA DINÁMICA-ESTACIÓN.





## 6. ESTRATEGIA

### ESTACIÓN DE AUTOBUSES.

Funcionalmente la estación de autobuses se divide en una zona de larga distancia (10 plazas de estacionamiento), media (14), y por último, en la zona más cercana a la avenida del Cid y del acceso rodado de la estación, corta distancia (14). Esta organización se refleja sobre rasante pues a cada uno de los recorridos le corresponde un tramo de la cubierta. Los andenes, por tanto, quedan maclados con un desplazamiento entre las bandas funcionales y un giro del andén de larga distancia, que dilata esta zona para facilitar el cambio de sentido del autobús y el diálogo con la torre.

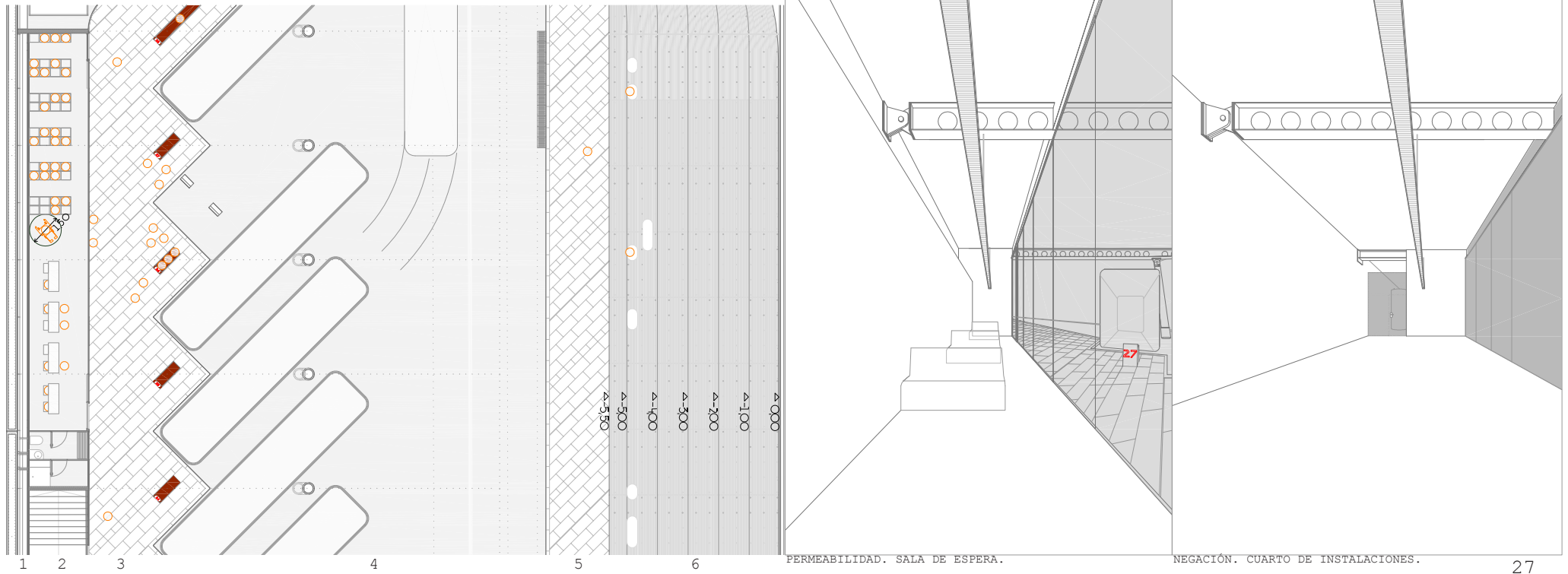
Este movimiento de la cubierta permite las conexiones transversal sobre rasante, así como también en la estación. En este punto, a su vez, se encuentran los accesos principales a los andenes. Además, en los espacios entre muros de estas dos zonas de la estación, se disponen los cuartos de instalación.

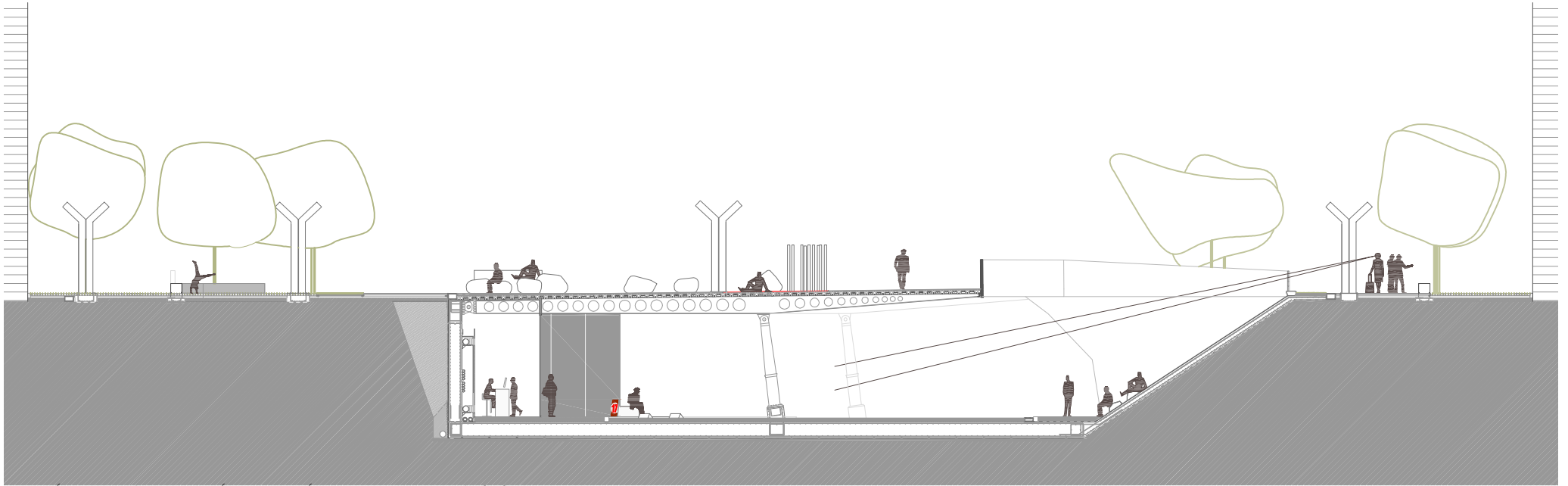
Son de este modo las circulaciones verticales y las transversales las que acotan las necesidades funcionales de la estación con tres tipologías de demanda a los servicios que van a ofrecer sus autobuses (en función del recorrido). Cada una de ellas quedará organizada por la escalera secundaria donde a cada lado se dispondrán la sala de espera con mostrador (1), y la zona húmeda (2), que darán servicio de manera individual a cada uno de los recorridos. Esta distribución organizada por la escalera estará rematada por un tercer espacio que responderá a necesidades básicas de todo el conjunto, como sala de espera para conductores, oficinas para la estación de autobuses y taquillas (3).

## 6. ESTRATEGIA

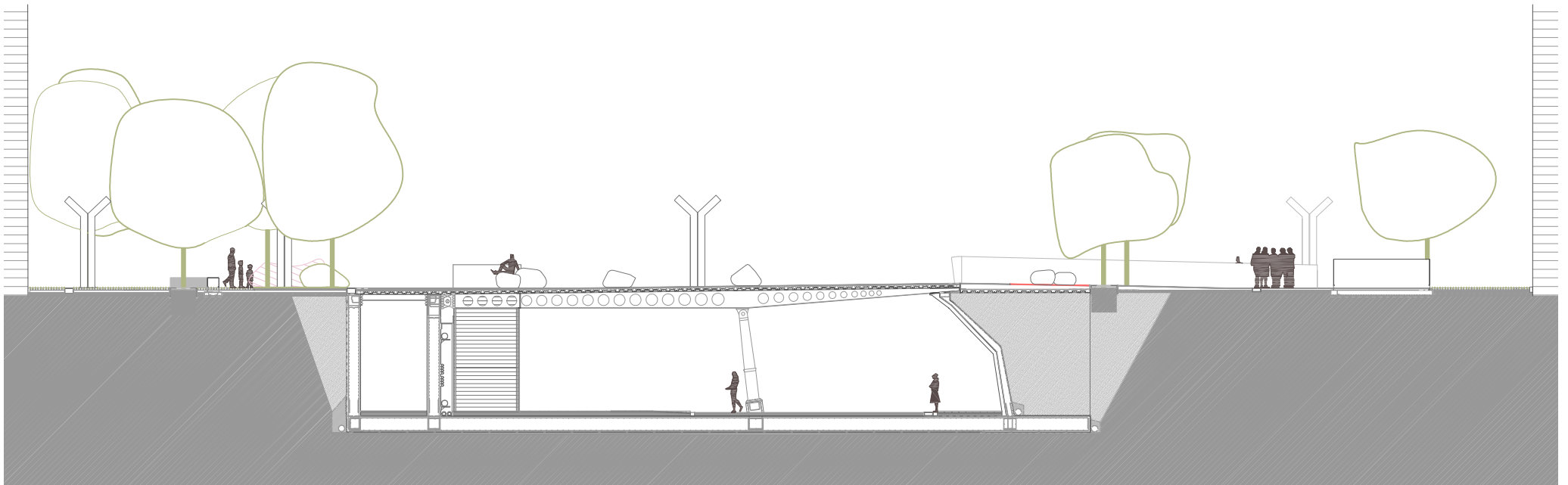
El esquema organizativo de la estación esta basado en bandas. Falso muro (1), espacio equipado (2), andén principal (3), espacio para el estacionamiento (4) y circulación de los autobuses (5), andén secundario y por último la rampa ondulada que permite la relación entre estación y espacio público. Estas se desarrollan de extremo a extremo y se ve reflejado en el paño continuo que ordena el andén principal y la banda equipada, de modo que existe una **permeabilidad** visual en salas de espera y por otro lado se niegan estos espacios **oscureciendo** el paño para ocultar las zonas de las instalaciones o los servicios.

Todo ello origina un esquema de proyecto que será el germen de toda la distribución interior con bandas y su relación con los andenes adyacentes.





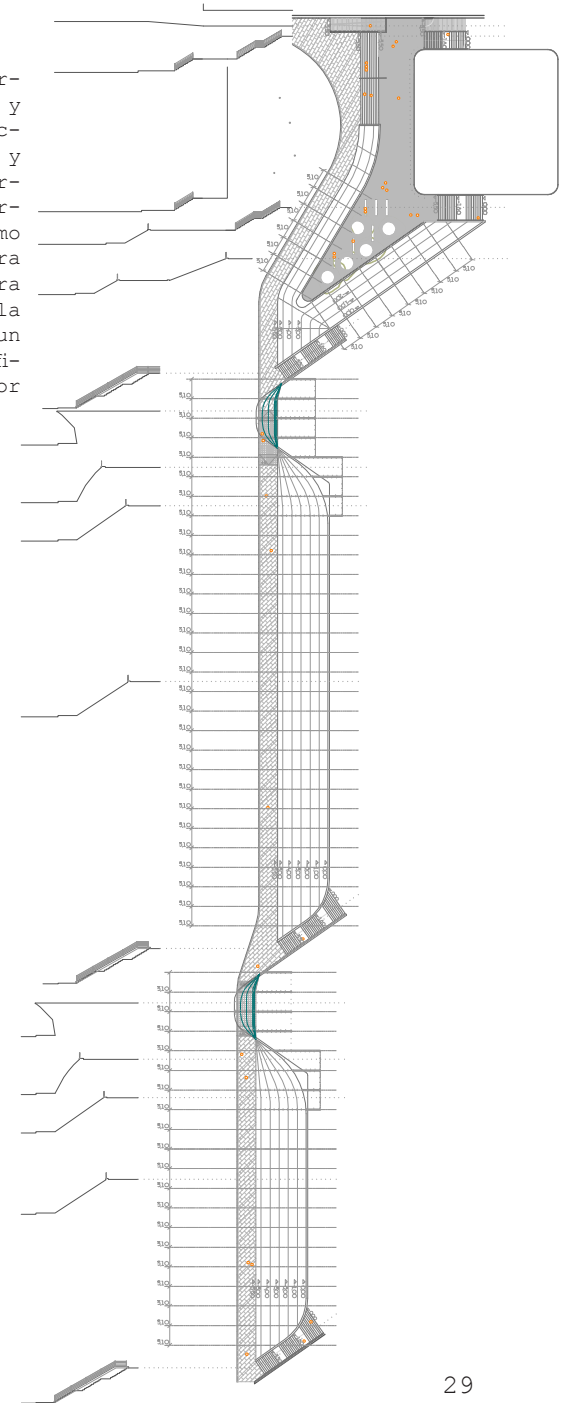
SECCIÓN TIPO 1. RELACIÓN ESTACIÓN - RASANTE. E 1.250



SECCIÓN TIPO 3. RELACIÓN TRANSVERSAL - RASANTE Y ESTACIÓN DE AUTOBUSES. E 1.250

.....6. ESTRATEGIA

El borde de sección variable permite la interacción entre los autobuses y el espacio público en cota 0,0. La sección variable se abre para relacionarse y se cierra para encontrarse con la cubierta permitiendo las relaciones transversales. Constructivamente se resuelve como una losa inclinada, y cuando la curvatura se cierra aparecen unos contrafuertes para la estabilidad del muro proyectado y la sección de hormigón viene acompañada de un mallazo tratado al epoxi y armaduras de fibra para evitar problemas de fisuración por retracción.



.....6. ESTRATEGIA

NODO. AVENIDA DEL CID.

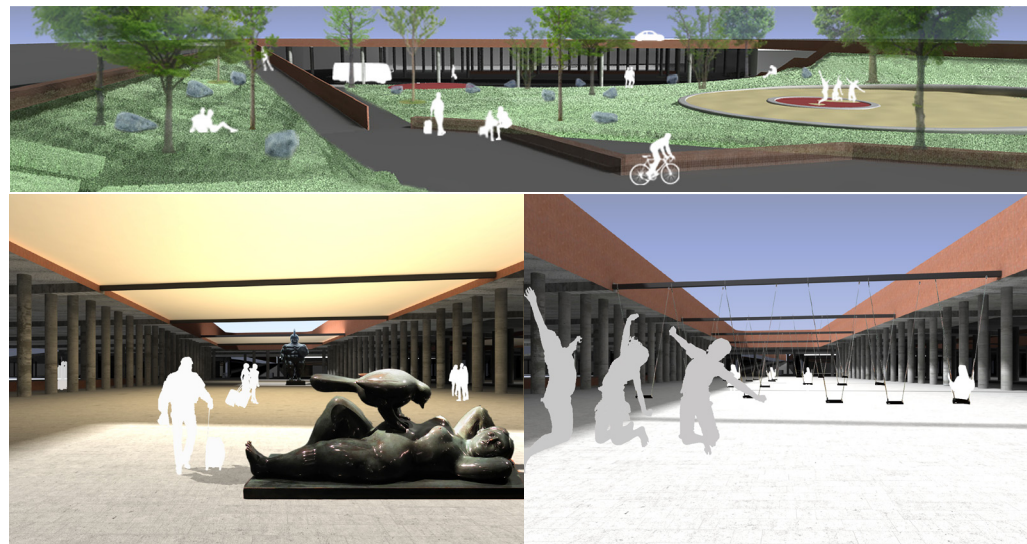
*NODO: "Puntos estratégicos de la ciudad. El observador penetra en ellos[...]Un nodo vigoroso puede crear una especie de barrio es una zona homogénea. "La Imagen de la Ciudad". Kevin Lynch*

La razón proyectual de esta solución en la avenida del Cid es dotar a la estación de autobuses de un nodo de actividad que genere un espacio vivo dentro de la misma. La primera intención, aprovechando la conexión directa de esta vía con el centro de la ciudad, es la conexión de la estación de autobuses con ella por medio de este espacio y el transporte público. Este transporte llega a través del acceso y salida principal de la estación y se encuentra con la superficie con la rampa que sale por la misma avenida del Cid dirección Plaza de España.

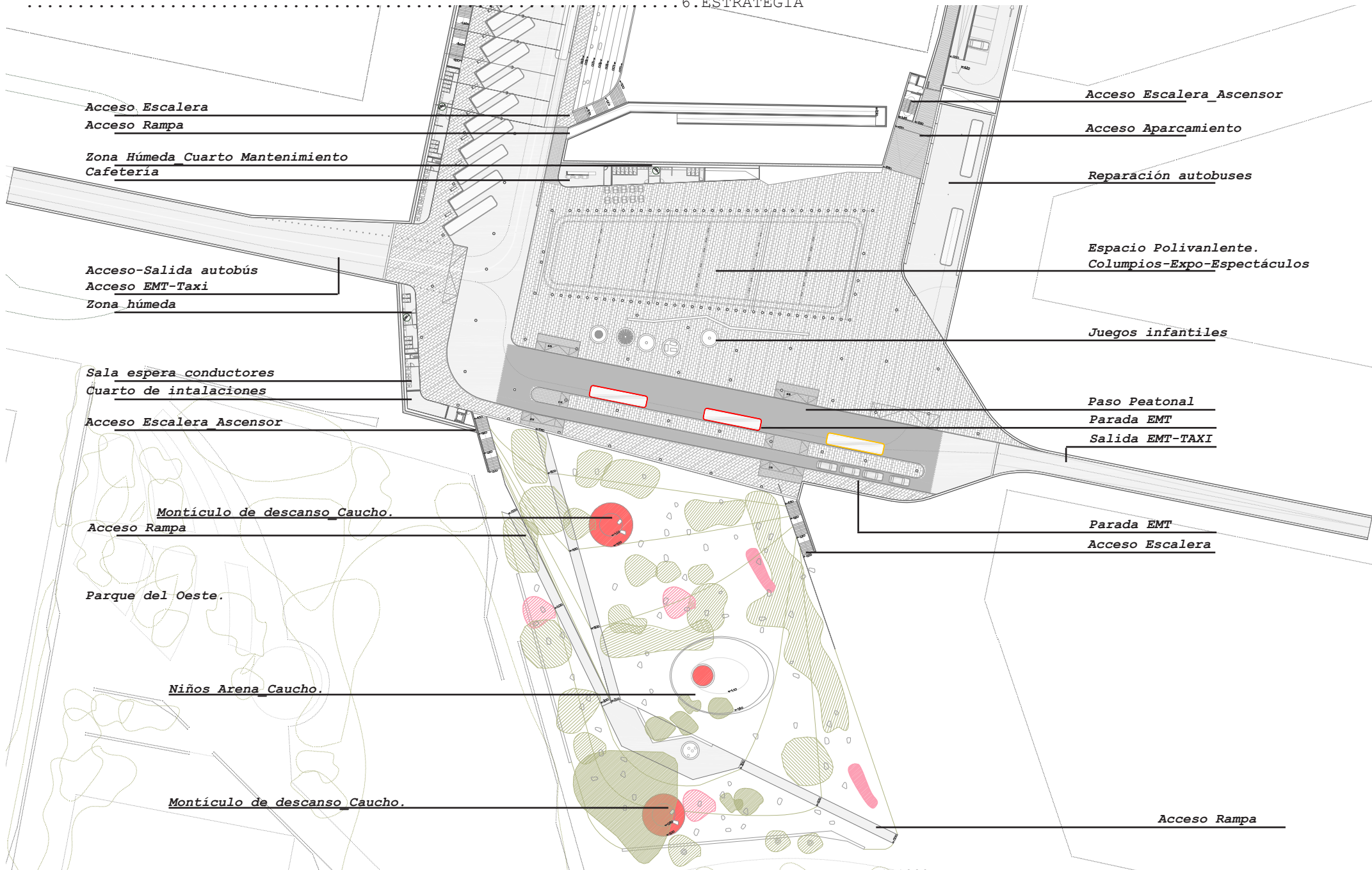
Esta posición de parada del transporte público está gobernada por un lado por la topografía generada en el parque del Oeste, que además de actuar como acceso al nodo posee actividades infantiles y zonas de descanso. Por otro lado se sitúa un espacio versátil conectado directamente con la avenida del Cid, capaz de soportar actividades culturales y con la capacidad de protegerlo si estas lo requieren. Este espacio se transforma en un gran espacio de columpios, donde tanto pequeños y no tan pequeños disfrutan de la espera de autobús. Estos dos grandes espacios quedan servidos por dos bandas funcionales con distintos usos como cafetería, baños o sala para conductores.

Finalmente a este espacio vuelca una de las salidas directas a la estación del aparcamiento subterráneo para vehículos, bajo la calle Totana.

Toda esta zona de interacción y actividad se ve complementada por la conexión que establece este espacio entre dos zonas de la ciudad hasta ahora aisladas.



6. ESTRATEGIA



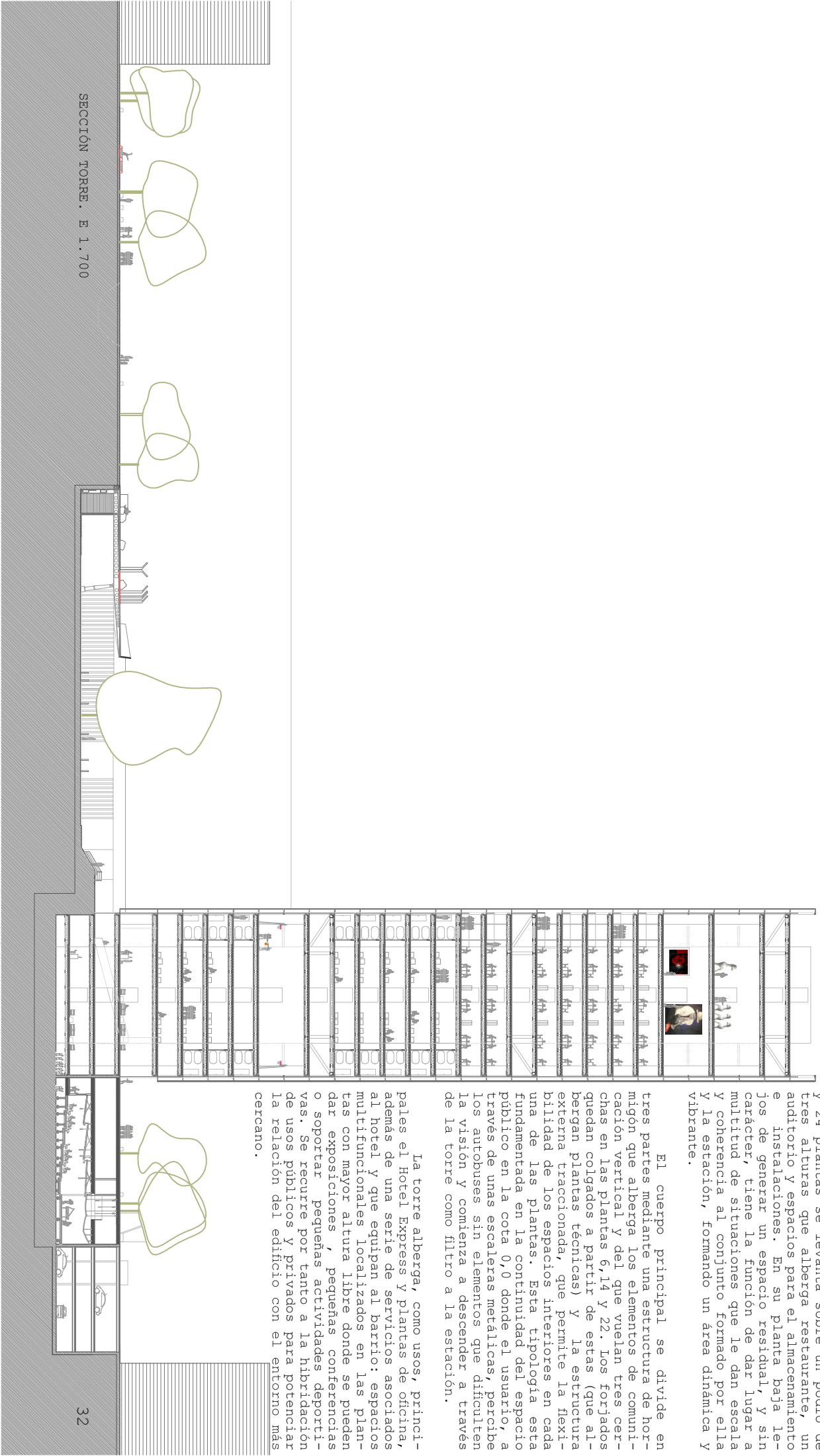
NODO AVENIDA DEL CID. E 1.1000

Situada a los pies de la nueva Estación de Autobuses de Valencia, este elemento en **altura** se opone a la **Fractura** del terreno donde la acción se sitúa bajo rasante. Se propone un elemento esbelto que ofrece en su desarrollo miradores y espacios abiertos hacia el espacio público.

La torre, de 96 metros de altura y 24 plantas se levanta sobre un podio de tres alturas que alberga restaurante, auditorio y espacios para el almacenamiento e instalaciones. En su planta baja lejos de generar un espacio residual, y sin carácter, tiene la función de dar lugar a multitud de situaciones que le dan escala y coherencia al conjunto formado por ella y la estación, formando un área dinámica y vibrante.

El cuerpo principal se divide en tres partes mediante una estructura de hormigón que alberga los elementos de comunicación vertical y del que vuelan tres cerchas en las plantas 6, 14 y 22. Los forjados quedan colgados a partir de estas (que albergan plantas técnicas) y la estructura externa traccionada, que permite la flexibilidad de los espacios interiores en cada una de las plantas. Esta tipología esta fundamentada en la continuidad del espacio público en la cota 0,0 donde el usuario, a través de unas escaleras metálicas, percibe los autobuses sin elementos que dificulten la visión y comienza a descender a través de la torre como filtro a la estación.

La torre alberga, como usos, principales el Hotel Express y plantas de oficina, además de una serie de servicios asociados al hotel y que equipan al barrio: espacios multifuncionales localizados en las plantas con mayor altura libre donde se pueden dar exposiciones, pequeñas conferencias o soportar pequeñas actividades deportivas. Se recurre por tanto a la hibridación de usos públicos y privados para potenciar la relación del edificio con el entorno más cercano.



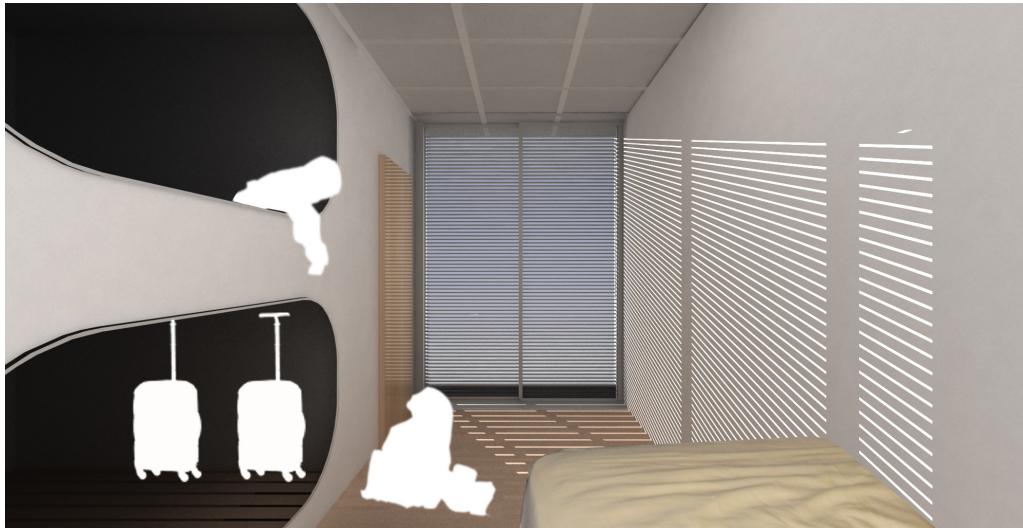
SECCIÓN TORRE. E 1.700

.....6. ESTRATEGIA

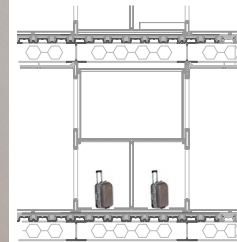
La piel exterior funciona como una pantalla de protección que permite el paso de la luz y el aire, así como de las visuales. El espacio entre la piel y la estructura de fachada posibilita las labores de mantenimiento.

El Hotel Express, demanda unas piezas mínimas de dormitorio, donde el usuario temporal apenas pasa unas horas, por ello a esta pieza mínima se contraponen un gran espacio de relación social en cada planta, donde en algunas incluso llegan a ser abiertos. Estos espacios gozan de la fachada que vuelca sobre la estación, de manera que se prioriza la importancia de estos frente a la orientación de parte de las habitaciones localizadas en una fachada orientada a norte. La identidad del usuario es muy abierta, por ello se busca una pieza versátil que resuelva esta identidad dispar del sujeto que la utiliza.

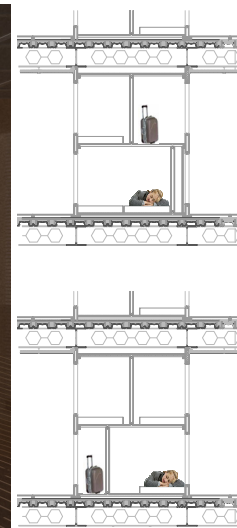
La pieza mínima comparte baño cada dos habitaciones, con un elemento que ofrece la posibilidad de **aumentar cada habitación** en una o dos camas más a modo de litera o conectar dos habitaciones. Dicho elemento resuelve un **pequeño** espacio de almacenamiento, pues este es menos importante en la fugaz estancia del cliente.



Habitación Hotel Express.



Espacios exteriores. Torre.



Partición interior.  
E 1.100