

**PORTA A L'ALBUFERA**  
**ESTACIÓ DE RODALIES**  
**I MERCAT A SILLA**

MEMÒRIA DESCRIPTIVA  
I ANÀLISI DEL LLOC

TIFG 2016/17  
Pau Flich Isach  
Tutor: Juan Deltell Pastor



# MEMÒRIA DESCRIPTIVA

## 1. PRIMERES REFLEXIONS

## 2. EL TERRITORI, SILLA I L'ALBUFERA

*Anàlisi territorial*

*Anàlisi interurbana*

*Anàlisi urbana*

*Silla, pròxima parada: l'Albufera*

## 3. ANÀLISI ARQUITECTÒNICA

*Estacions de ferrocarril*

*Mercats*

## 4. PROPOSTA PER A UNA NOVA ESTACIÓ

*Com és l'entorn immediat de l'estació?*

*Quines són les idees mare de la proposta?*

*Un nou programa per a revitalitzar l'estació*

## 5. BIBLIOGRAFIA



## 1. PRIMERES REFLEXIONS

A escasos 12 Km de la ciutat de València i en les proximitats de l'Albufera, en la comarca de l'Horta Sud, es troba Silla, un municipi d'uns 19.000 habitants. Fundat ja a l'època àrab, el municipi compta amb una torre que data d'aquesta època catalogada com a Bé d'Interés Cultural. La seua connexió tant amb València, com amb la resta de municipis del seu voltant es du a terme mitjançant vies com la V31, l'AP7, la CV4151 i l'antiga N340. També recorren per Silla les línies C1 i C2 de la xarxa de rodalies de València, estació de la qual és objecte de treball d'aquest projecte.

L'aparició paulatina de tots aquests eixos de circulació territorial han anat condicionant des del segle XIX el creixement de la ciutat, que actualment compta amb major superfície de sòl dedicada a l'indústria que a l'habitatge. No en va, un dels seus principals motors de l'activitat econòmica del municipi es la indústria, destacant l'agroalimentària i la relacionada amb l'automobilisme, degut a la proximitat amb la factoria Ford d'Almussafes.

Silla, a més, es troba a pocs metres de la Marjal i el Llac de l'Albufera de València. Al seu terme municipal es troba un dels dos ports d'accés al llac de la ribera Oest.

L'objecte d'aquest projecte, que es du a terme al Taller 5 de l'Escola Tècnica d'Arquitectura de València, amb la col·laboració de RENFE, és generar una nova estació que ha de respondre als paràmetres de mobilitat presents i futurs i a la vegada donar-li a aquest espai, de gran rellevància urbana, nous usos complementaris que eviten convertir l'edifici de l'estació en un espai de pas, sense ànima ni identitat dins el context urbà, en un 'no-lloc'.

Per altra banda, el projecte té una vocació integradora, i per tant s'ha d'entendre, no a escala puntual (la de l'edifici) sinó a escala urbana. Dins d'aquesta actuació de major alçanc, el projecte contempla reemplaçar el mercat municipal actual per un altre, que més que 'l'edifici del mercat', vol fer-se entendre com 'la plaça' del mercat.



*Le gare Saint-Lazare* de Claude Manet (1877)

La connectivitat tant física com virtual és un element clau en les societats modernes de principis del segle XXI. L'aglomeració de la població en grans urbs fa que el desplaçament d'aquestes persones siga una qüestió de primeríssim ordre. En aquest sentit, el ferrocarril esdevé un mitjà de transport essencial que permet traslladar grans quantitats de persones d'un punt a un altre d'una manera més sostenible que el vehicle privat. Dins la xarxa de ferrocarrils, l'Estació és l'instrument que permet la connexió entre el ferrocarril i la ciutat; i és per això que, depenent de la forma que entenguem i dissenyem aquest espai, o conjunts d'espais, estarem marcant el mode en què es produeix aquesta relació.

Com ja es plantejava anteriorment, un dels objectius principals del projecte és tractar de repensar l'Estació com un espai públic important dins del funcionament de qualsevol municipi.

Segons el diccionari de l'Enciclopèdia Catalana, *Estació* és l'“*In-dret on es deturen habitualment els trens per admetre, deixar, transbordar o reexpedir passatgers i mercaderies, amb edificis annexos, on hi ha les oficines i altres dependències.*” D'aquesta definició podem remarcar una primera qüestió, i és que l'estació no és tant l'edifici (on normalment podem trobar algunes dependències per a esperar, comprar bitllets, rebre informació o validar els bitllets per accedir a les andanes), com el conjunt de l'espai (normalment exterior) on els trens s'aturen per permetre el moviment dels passatgers des del vehicle a l'exterior o el contrari, i al qual s'annexen alguns edificis auxiliars.

És per tant important ja en un primer terme, entendre que, si hem de repensar el model actual de l'estació, no podem quedar-nos només en l'àmbit que acull l'edifici, sinó que s'ha d'eixir a l'exterior, anar més enllà i entre que l'Estació és el conjunt, i com a un conjunt s'ha de tractar. En aquest sentit des del projecte s'entén que l'espai de l'Estació ha de passar (o tornar) a entendre's com un lloc de pas i d'estada públic dins del conjunt d'espais públics urbans.

Evidentment, una de les primeres qüestions a tenir en compte per tal d'assolir aquest objectiu són els elements físics que actualment solen interrompre el pas de les persones, generant una barrera entre la ciutat i l'espai de l'Estació, barrera que no fa sinó fer de l'estació un espai merament de pas, un espai que no és viscut pels ciutadans, sinó només pels passatgers, passatgers que el xafen i el deixen enrere.

Per altra banda, també resulta important pensar quins han de ser els usos que han d'acollir els edificis annexos, ja que en gran mesura afecten a l'ús i la vida pròpia que puguem tindre l'Estació i aquests edificis. En aquest sentit dins la proposta-enunciat del Taller 5 per a la realització d'aquest projecte, ja es contempla aquesta qüestió. Si bé per a la ubicació de Silla, la proposta planteja convalidar l'ús de l'estació amb un edifici comercial, aquest projecte abordarà aquesta circumstància proposant un ús alternatiu, per motius que més endavant es plantejaran i justificaran, mantenint però també, dins el conjunt de l'actuació, una nova proposta de mercat municipal directament lligada amb l'estació mitjançant l'ús compartit d'espais, infraestructura i circulacions.





## 2. EL TERRITORI, SILLA I L'ALBUFERA

Com ja s'apuntava, Silla es troba a escasos metres de la Marjal i el llac de l'Albufera de València, circumstància que fa d'aquest element natural una dels seus principals reclams paisatgístics. Un dels factors que ens interessa analitzar, per la repercusió que pot haver tingut en l'evolució del creixement urbà i la influència que pot tindre en l'àmbit immediat de l'Estació és l'aparició de noves infraestructures de transport, i amb elles, bosses de sòl industrial.

Sembla evident, que també a escala territorial ens interessa analitzar el funcionament de la xarxa de rodalies, i el funcionament de les línies que passen per Silla. Així com altres xarxes de ferrocarril com la del metro de València.

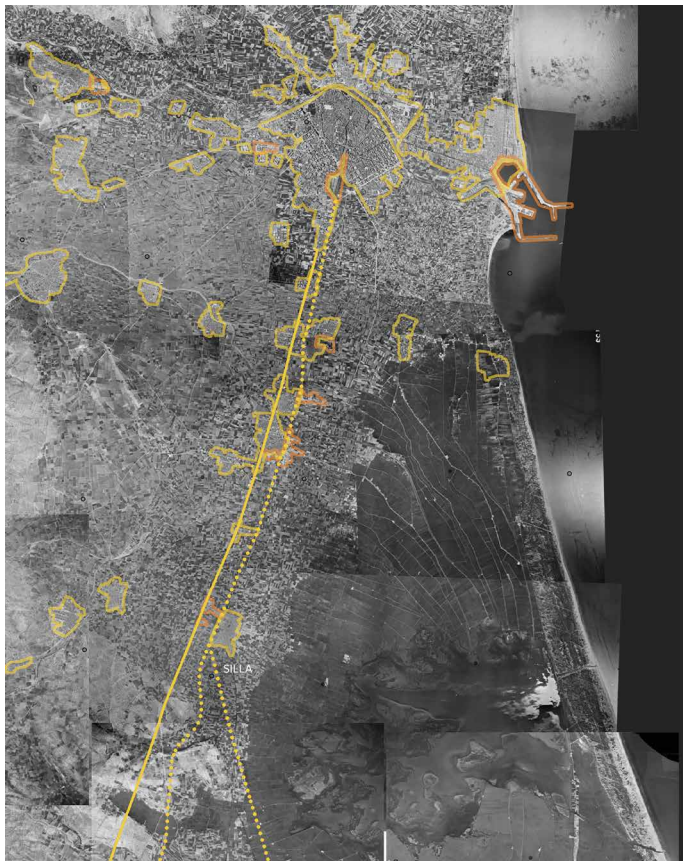
## Anàlisi territorial

Aquesta seqüència d'imatges de satèl·lit recull com ha anat variant l'ús del sòl al llarg de les últimes 6 dècades.

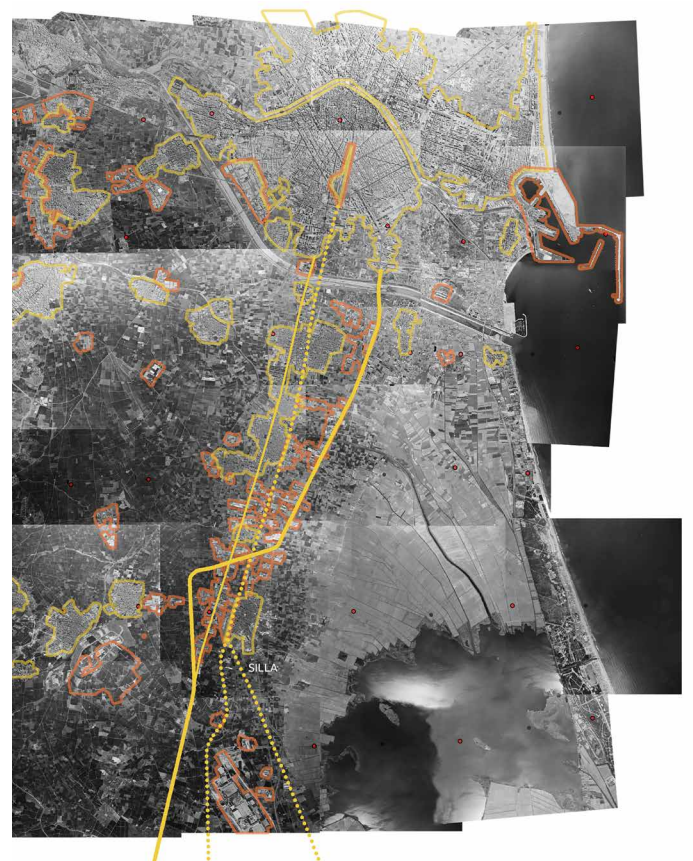
A la imatge del 1956 podem veure com la inmensa majoria del sòl urbanitzat correspon a nuclis urbans, mentre que una xicoteta porció correspon a una indústria encara incipient. Per altra banda, s'observa com aquets nuclis de població es troben localitzats en la ciutat de València, i al sud, al llarg de dos eixos: un eix oest-est al llarg del recorregut del barranc de Xiva i altre nord-sud, seguint la carretera nacional. L'inexistència de l'actual V-31 feia que la connexió entre els pobles del sud i l'Albufera es produïra de forma més fàcil i natural.

-  Indústria
-  Nuclis urbans
-  Antiga N340
-  V31 / AP7
-  Línia ADIF

1956



1983



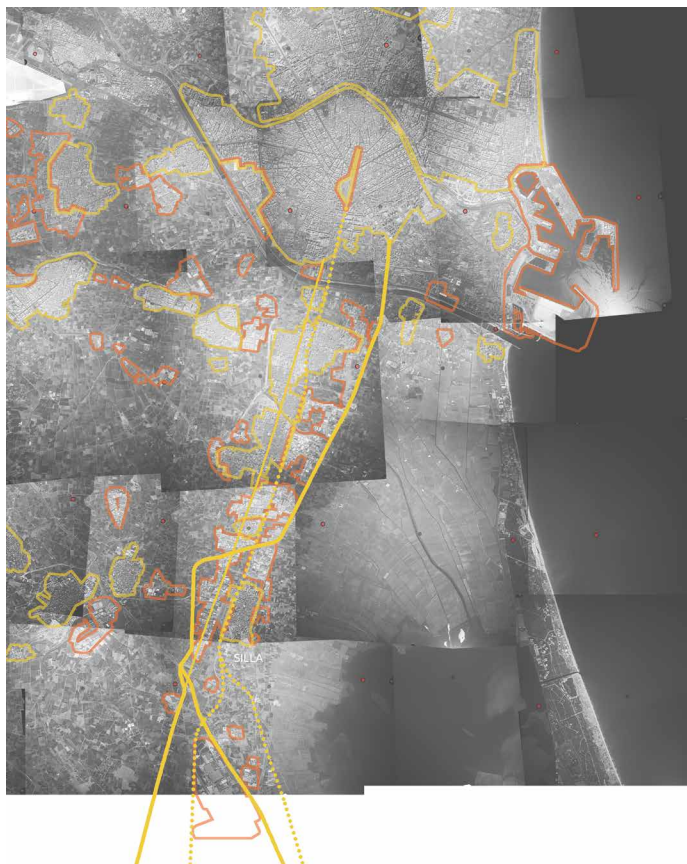
Si comparem, la fotografia del 56 amb la posterior veiem com, 23 anys després, ja existia el nou traçat del llit del riu Túria, aprovat el 1965 i finalitzat el 1969. També la V-31, construïda el 1976; el mateix any que s'inaugurà la factòria Ford d'Almussafes que tindrà una forta repercussió en l'àmbit d'actuació de l'Estació de Silla. També queda pal·lés com la indústria es va anar expandint al llarg de l'eix que dibuixà la V31, així com l'ampliació del port de València.

A finals de la dècada dels 90 trobem com el creixement de sòl urbanitzat, tant industrial com residencial és considerable en el conjunt dels municipis, així com una nova ampliació del Port de València, esta volta cap al sud.

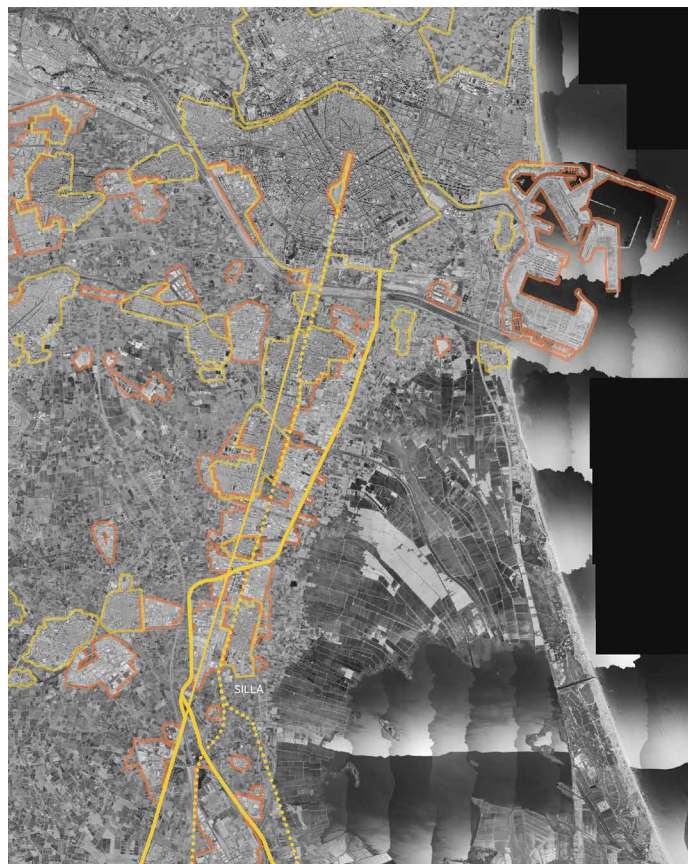
La imatge més recent, del 2016, mostra com la franja d'indústria que va començar a dibuixar-se a la dècada dels 80 entre les poblacions de l'horta sud i la Marjal de l'Albufera, junt a la V-31, està totalment consolidada. En alguns casos, com és el de Silla, el sòl industrial és actualment superior al residencial.

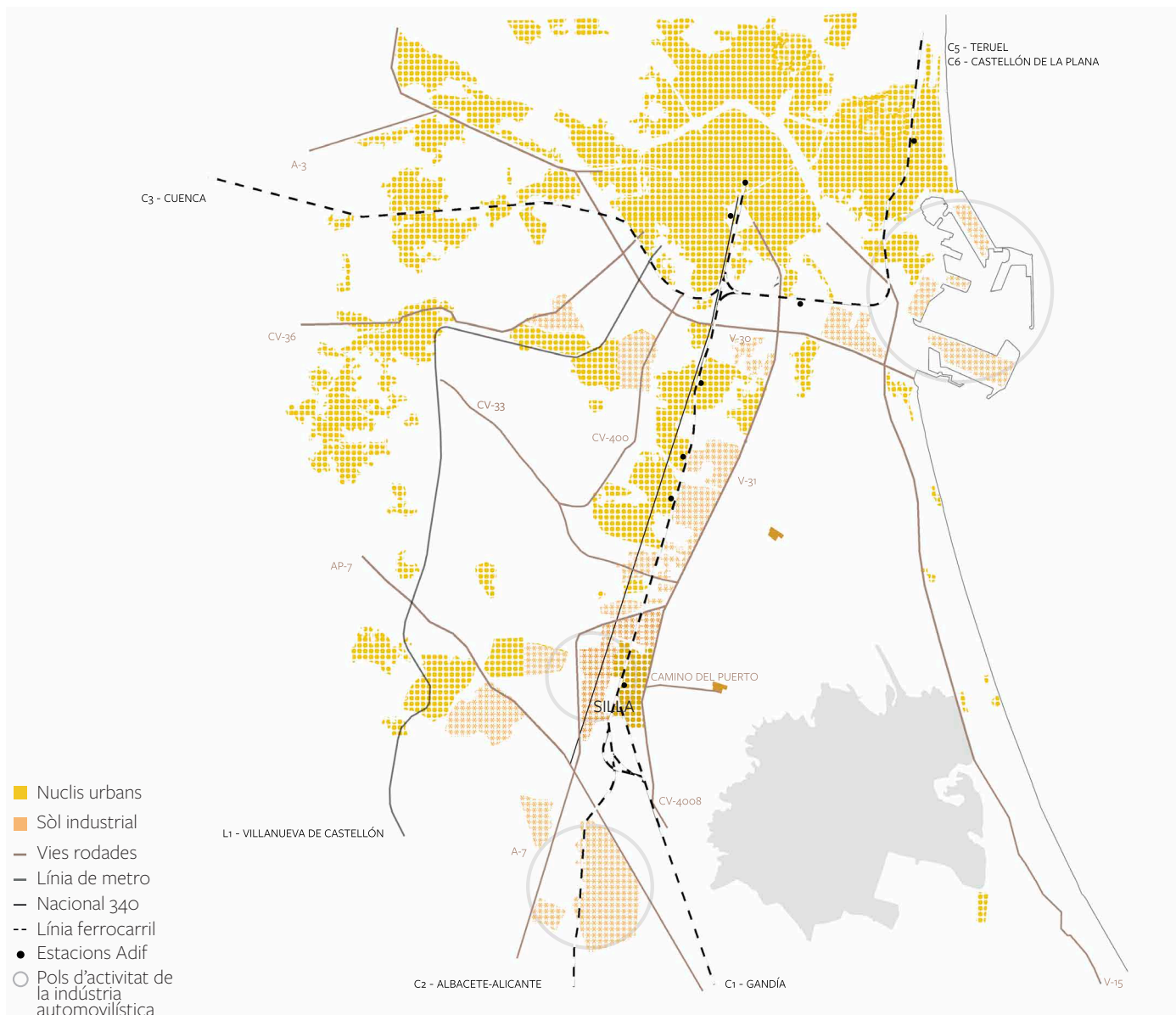
Com a resum d'aquesta seqüència d'imatges, podríem dir que el teixit urbanístic i d'eixos de transport terrestre s'ha anat densificant durant els últims 50 anys, generant un paisatge molt més antropitzat i desordenat que ha perdut la naturalitat que un dia va caracteritzar l'Horta sud de València. Contindre d'una forma ordenada aquest creixement i fer-lo més sostenible, així com posar en valor els recursos paisatgístics i naturals propis del territori haurien d'ésser prioritats en el present i futur.

1997

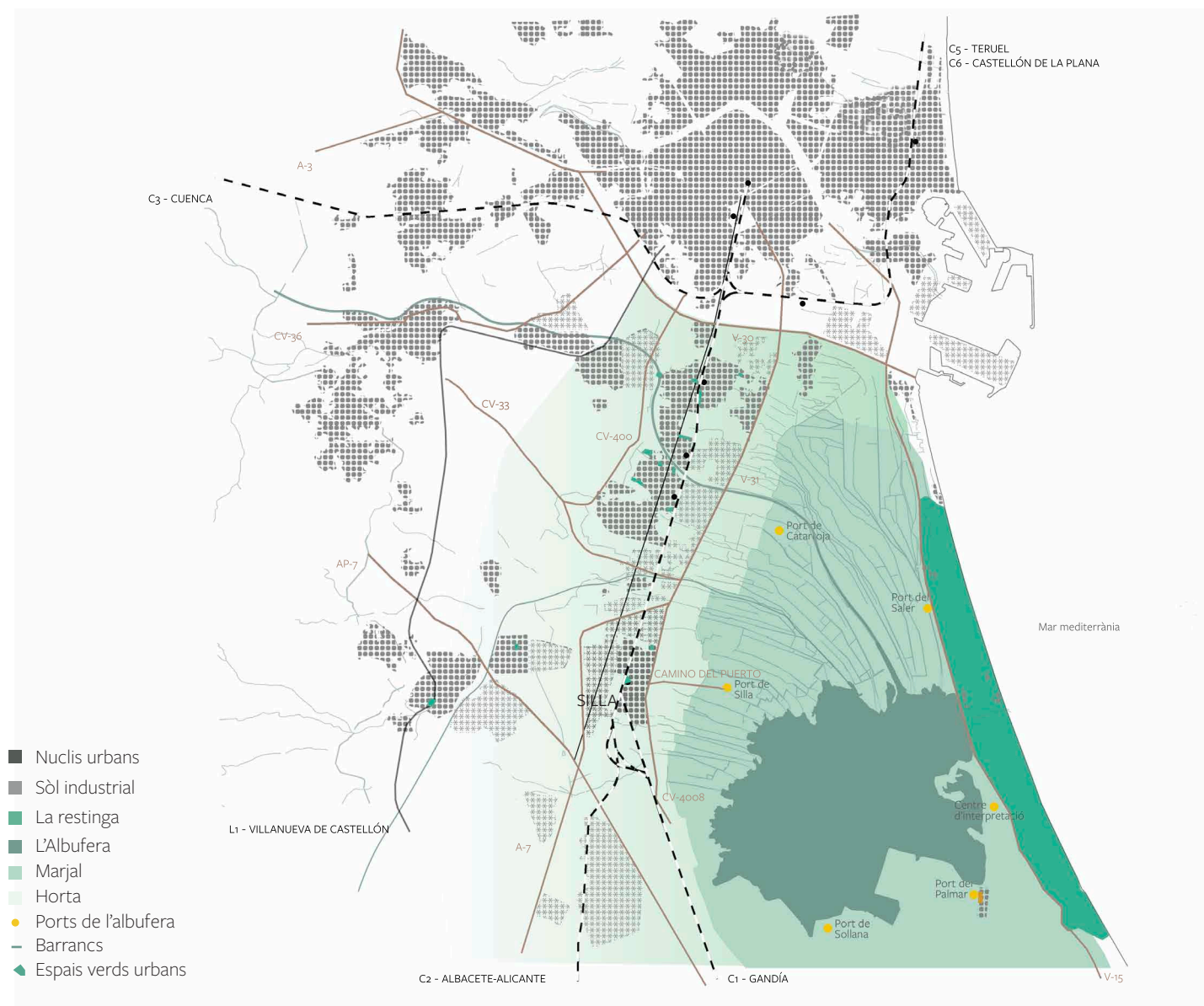


2016





Esquema territorial de municipis i connexions.



Esquema territorial d'espais verds

En aquests esquemes s'intenta analitzar la configuració territorial de vies de connexió terrestre, l'entramat de nuclis urbans i les seues relacions amb el ferrocarril, i també el sistema d'espais verds de la zona.

Com podem observar al primer esquema sobre municipis i connexions, una de les conclusions que extraem en primer lloc és que a les localitats del sud - sense tenir en compte la ciutat de València - la proporció de sòl industrial en comparació al sòl residencial és pràcticament la mateixa, superant inclús en alguns casos la industrial a la residencial. Això evidencia el pes que té la indústria en aquests municipis. També per altra banda ens dóna una primera idea de quins poden ser alguns dels problemes urbanístics a què ens podem enfrontar en Silla: mala transició entre els paisatges urbà, industrial i natural. Problemes de contaminació o possibles abocaments de residus, manca de qualitat urbanística i paisatgística... Per altra banda i com s'ha indicant anteriorment també ens ajuda a definir un dels possibles usuaris de la xarxa de ferrocarril, que seria el que es desplaça amb el tren per motius de feina en aquest sector.

En quant a la disposició de les localitats en el territori s'albira com, per a algunes, el creixement ha estat marcat històricament per l'anomenat camí reial, que posteriorment va convertir-se en la N340. Això ho veiem com afecta a les localitats de Silla, Beniparrell, Albal, Catarroja, Massanassa, Alfafar, Benetússer i Sedaví. També en aquest eix nord sud destaca una altra línia en el territori que és la del ferrocarril, que per la seua configuració i les seues característiques, a diferència de l'anterior on les poblacions van créixer al seu voltant, va suposar un límit clar entre el que serien els nuclis urbans i posteriorment els polígons industrials. Aquesta configuració del sòl es va veure reforçada posteriorment amb la construcció de la V31, que transcorre entre l'albufera i la línia de ferrocarril, generant des de Sedaví fins a Silla una gran franja d'indústria vinculada tant a la infraestructura ferroviària com a la via rodada. Amb tot, tenim que unes poblacions que històricament han estat fortament lligades a l'horta i a l'Albufera, es troben actualment amb dificultats per a dur a terme aquestes relacions. Cal esmentar però, la particularitat de Silla, ja que el fet que la V31 es desvie abans d'arribar-hi i discòrrega per l'oest ha fet que en aquesta localitat la major part del sòl industrial s'haja concentrat a l'oest del municipi, no impeding una connexió més o menys natural amb la marjal.

Per finalitzar amb aquest esquema, i en relació amb el creixement de les poblacions, a banda d'aquest eix nord-sud podríem distingir també altres dos eixos transversals que serien els formats per les poblacions situades al voltant del Barranc de Xiva i el de Picassent que van a parar a l'Albufera. Fet que ens pot donar una idea de la importància que tenen aquests elements naturals al territori, podent arribar a esdevindre autèntics corredors verds.

Aquesta observació ens du al següent esquema, el corresponent al sistema d'espais verds. Com hem dit els barrancs de Xiva i Picassent són dos elements naturals que ens articulen el territori i recorren per diferents paisatges. En primer lloc el paisatge de l'horta, que podríem dir és el que més afectat s'ha vist al llarg del temps pel creixement urbanístic i la creació de vies de tràfic. És el paisatge immediat a les poblacions. Seguidament anant d'oest a est, trobem el paisatge propi de la marjal, superfície majoritàriament dedicada al cultiu de l'arròs, molt millor conservat i que junt amb el llac de l'Albufera i les seues mates (illots), conformen els espais de major riquesa del paratge. Ja a l'altra banda i clarament limitat per l'anomenada carretera del Saler, trobem la restinga, que és el cordó natural, conegut com la Devesa, que separa el llac de la mar i que es compon d'ecosistemes diferenciats com la platja, les dunes o el pinar.

Dins de tot aquest sistema, el ports, que permeten l'accés a embarcacions per transitar el llac, s'esdeven com elements de gran importància i rellevància històrica.

Posteriorment trobarem un apartat dedicat exclusivament al paratge natural de l'Albufera, ja que tindrà una transcendència important per al desenvolupament del projecte.

Per últim trobem un esquema de les línies de la xarxa d'Adif. Aquest esquema ens serveix per explicar el fet que Silla és una estació de transbord, ja que és la primera estació en què les línies C1 i C2 conflueixen, i per tant es converteix en una estació que ha d'acollir aquell passatger que pel seu itinerari fa servir ambdues línies.



Esquema de la xarxa d'Adif. Línies que recorren per Silla

## *Anàlisi interurbana*

El municipi de Silla es troba envoltat d'altres poblacions d'un tantany més o menys similar. Aquest fet i el factor de la proximitat fan que en alguns aspectes els municipis siguin interdependents els uns dels altres. Al nord trobem Sedaví, Benetússer, Alfafar, Massanassa, Catarroja, Albal i Beniparrell. A l'oest de Silla Alcàsser i Picassent, i ja al sud Almussafes un poc més distanciada que la resta. El conjunt de totes les poblacions anteriorment esmentades, sumen una població total d'uns 158.000 habitants.

Aquesta interdependència ens és d'especial interès, ja que fa que els ciutadans s'hagen de moure entre els municipis, ja siga per motius de treball, oci, esport, educació... I el ferrocarril, per tant, esdevé un element clau per a la vertebració de tots ells.

Les conclusions que d'aquest anàlisi puguem traure, no aniran encaminades de forma clara a definir com ha de ser l'Estació, o quin programa ha de resoldre. Sinó més bé, com han de ser els recorreguts entre l'Estació i l'espai immediat de Silla, així com definir alguns tipus de passatgers que la faran servir, i per tant quines seran les seues necessitats en quant a mobilitat i altres serveis que puga oferir l'Estació.

A l'esquema de la pàgina posterior podem observar diverses realitats remarcables que s'han de tenir en compte a l'hora de determinar com són les relacions existents entre les diferents poblacions i com es realitzen. Això és, establir perquè es moguen els ciutadans d'uns nuclis a altres i amb quin mitjà de transport ho fan. Una volta determinades aquestes qüestions, ens centrarem evidentment en aquells moviments que es realitzen amb el ferrocarril. Amb tot podem extraure diferents perfils d'usuaris que haurem de tenir en compte per a la configuració de l'Estació.

A primer colp d'ull veiem un fet que ja es feia pal·lès a l'anàlisi territorial, i és com en la majoria dels casos els municipis han quedat parcialment envoltats per cordons de sòl industrial, en alguns casos per l'est i el sud, com passa als municipis del nord de Silla i també a Picassent i Alcàsser, i en altres, com és el cas de Silla, el cordó de sòl industrial queda a ponent. Això és degut, si ens fixem només amb les localitats del Nord i la pròpia Silla, al pas de la línia de ferrocarril. Mentre que a Silla el centre urbà va quedar a l'est del ferrocarril, afavorint així el creixement cap a la marjal, a les poblacions septentrionals el ferrocarril va deixar-les a l'oest.

En qualsevol cas, el que va propiciar el traçat del ferrocarril és el fet de qualificar el sòl que quedava a l'altra banda del municipi com a sòl industrial, que amb el temps s'ha anat consolidant, i ha afegit a la ja de per sí rígida barrera territorial del ferrocarril, una altra que és la que forma la indústria. Establint espais de baixa qualitat paisatgística, urbanística i ambiental entre els nuclis urbans i entre nuclis urbans i la naturalesa que els envolta, ja siga l'horta o el paratge natural de l'Albufera.

No obstant aquest fet també té altres connotacions d'un caire diferent: la línia de ferrocarril permet comunicar els centres urbans de les poblacions d'una manera eficaç, el que afavoreix la utilització del transport públic entre elles pel motiu que siga.

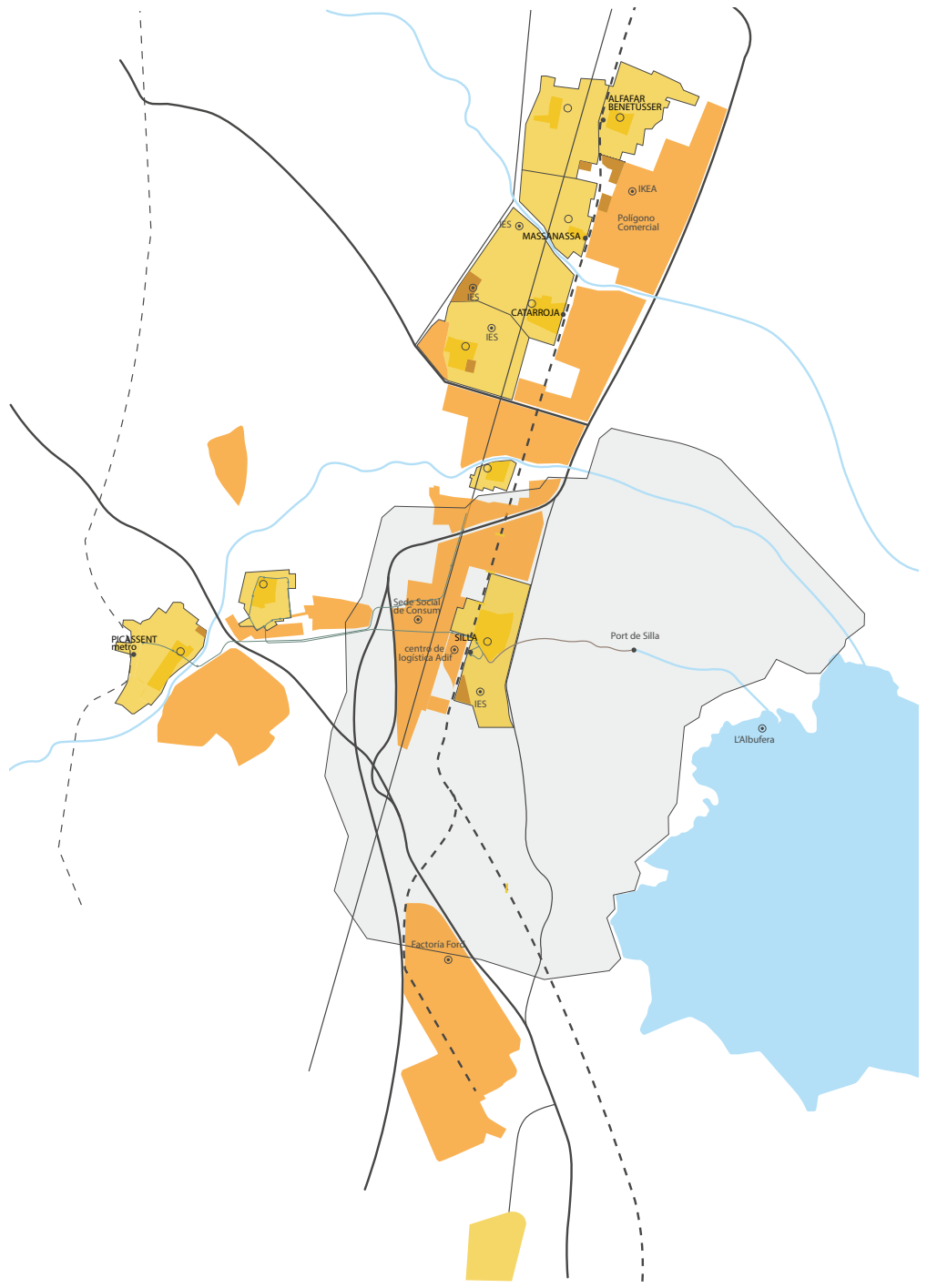
Un d'aquests motius de desplaçament, i que té relació directa amb la indústria, és el treball. És fàcil pensar que hi haja gent vivint a Benetússer que treballa a alguna empresa de Silla, o alguna persona de Silla que es desplaça a diari cap a Alfafar per motius de feina, i com no a la pròpia ciutat de València.

En aquest sentit, també l'oci és un factor a tenir en compte ja que genera desplaçaments cap a pols d'atracció com són València o el polígon comercial d'Alfafar, que aglutinen un bon grapat de superfícies comercials de marques internacionals,

De la mateixa manera ho són l'esport, la cultura o l'educació. Amb equipaments com l'auditori de Catarroja, la manca d'Instituts d'educació secundària en poblacions com Beniparrell o les instal·lacions esportives de Silla, els fluxos de gent que pot moure el ferrocarril per aquestes activitats poden arribar a ser importants al llarg del dia. També el flux d'estudiants universitaris de la població de Silla o Alcàsser fins a València.

De fet, un dels aspectes que també destaca el gràfic interurbà és la relació existent entre les poblacions de Picassent i Alcàsser amb l'Estació de Silla, mitjançant una línia de autobús. Açò és degut per una banda a la inexistència de connexió directa des d'Alcàsser fins València amb tren i, per altra banda, al fet que tot i existir parada de metro a Picassent, aquesta té més parades fins al centre de València i per tant tarda major temps en arribar-hi.





- Nuclis urbans
- Centres històrics
- Equipaments d'ús supramunicipal
- Indústria
- Autovia / autopista
- Viari secundari
- - Línies Adif / Metro
- Barrancs
- Itinirari d'autobusos
- Camí rural
- ⊙ Pol d'atracció
- Estació de Renfe
- Plaça principal
- ▬ Pas de les vies

Així doncs fins ara hauríem vist diferents tipus de fluxos que donen com a resultat un cert tipus de usuari o passatger de les línies de ferrocarril. Podríem distinguir aquell usuari diari, que utilitza l'Estació a diari ja siga per qüestions de treball o d'estudis, i un altre que si bé no seria diari, si podríem dir que és habitual pel fet d'utilitzar l'estació una o varies vegades a la setmana, aquests serien els relacionats amb l'esport, l'oci o la cultura.

També podem destacar un altre usuari, possiblement molt minoritari, que és aquell que donaria com a resultat el fet que Silla és una estació transbord o intercanviador - analitzat en l'apartat d'anàlisi territorial I-, per ser la primera estació en que la línia C1 i la C2 de la xarxa de rodalies de València s'uneixen. Això significa que un usuari de la C2 provinent de Xàtiva, que vulga anar a Cullera amb la xarxa de ferrocarril hauria d'anar fins a Silla, baixar a la seua estació i agafar un tren de l'altra línia fins Cullera.

Per últim no podem oblidar un element que mereix una menció especial dins d'aquest esquema, que no és altre que el paratge natural de l'Albufera de València. Un element d'aquesta importància natural i cultural que mereix una màxima preservació, també mereix al mateix temps una bona difusió de tot allò que representa, per tal de posar-lo en valor i aconseguir en definitiva la conservació de què parlem. A més, hem de tindre en compte que a la ribera de ponent l'Albufera només compta amb dos ports, i un d'aquests és el de Silla. És per això que l'Estació de Silla, té molts condicionants per convertir-se en un punt d'intercanvi de transport per tal d'arribar a l'Albufera.

Així doncs podríem resumir 3 tipus d'usuaris: l'usuari habitual que utilitza el tren per motius de feina, estudis, oci..., l'usuari intercanviador, i l'usuari turista o de divulgació.

## *Anàlisi urbana*

A escala urbana podrem analitzar diversos aspectes que, evidentment, ens seran de major ajuda o rellevància a l'hora d'afrontar el projecte.

Així doncs, analitzarem qüestions com la xarxa d'espais oberts del municipi, els equipaments, els espais verds, els principals fluxes de persones, ja siga pels eixos comercials, centres administratius, educatius i culturals. Les diferents trames urbanes de Silla i l'efecte que tenen les diferents xarxes de comunicació territorial en el creixement de la ciutat. Així com aspectes històrics o previsions de planejament futur.

Finalment exposarem uns esquemes per resumir les conclusions de l'anàlisi.

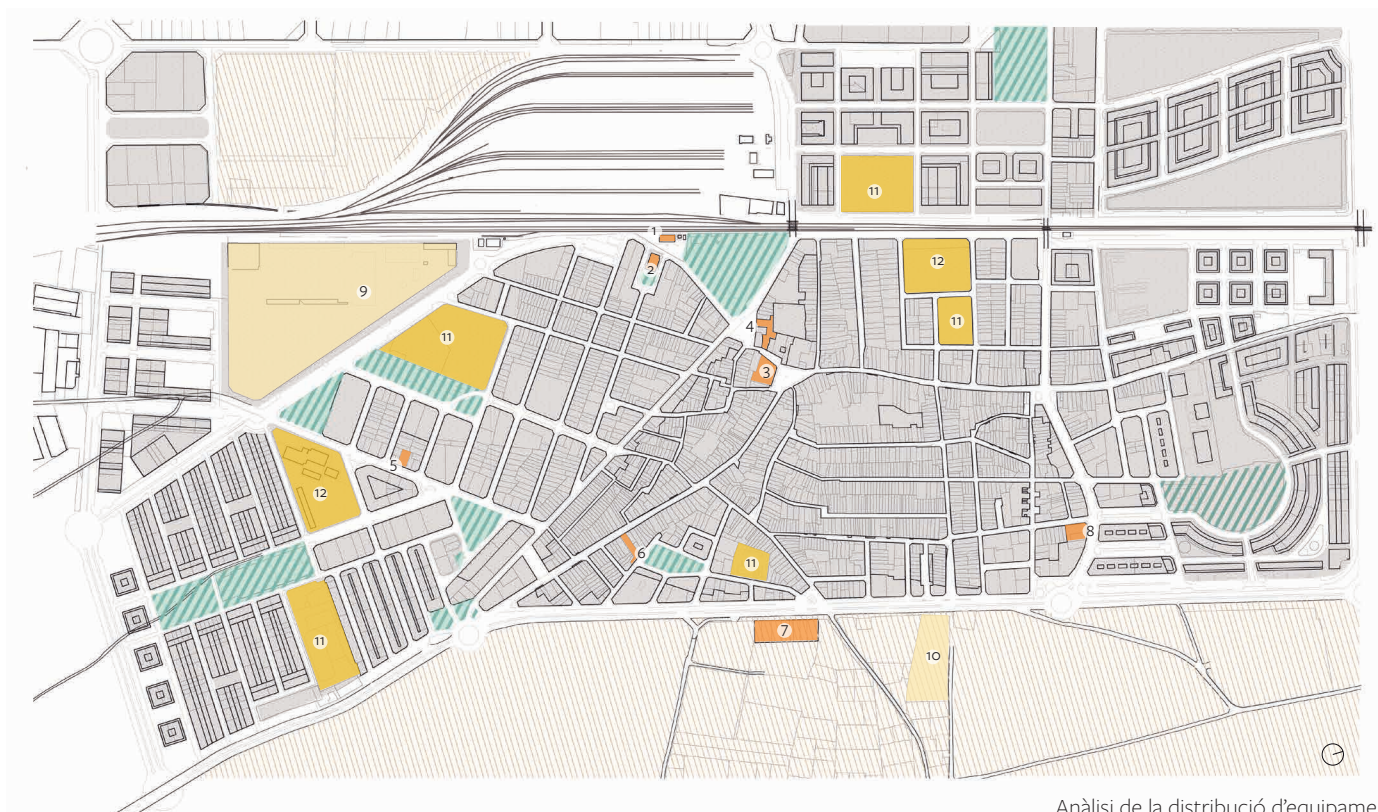


Fotografia aèrea de la ciutat de Silla

1. L'estació
2. Mercat municipal
3. Ajuntament
4. Casa cultural
5. Centre de Salut
6. Centre de Majors

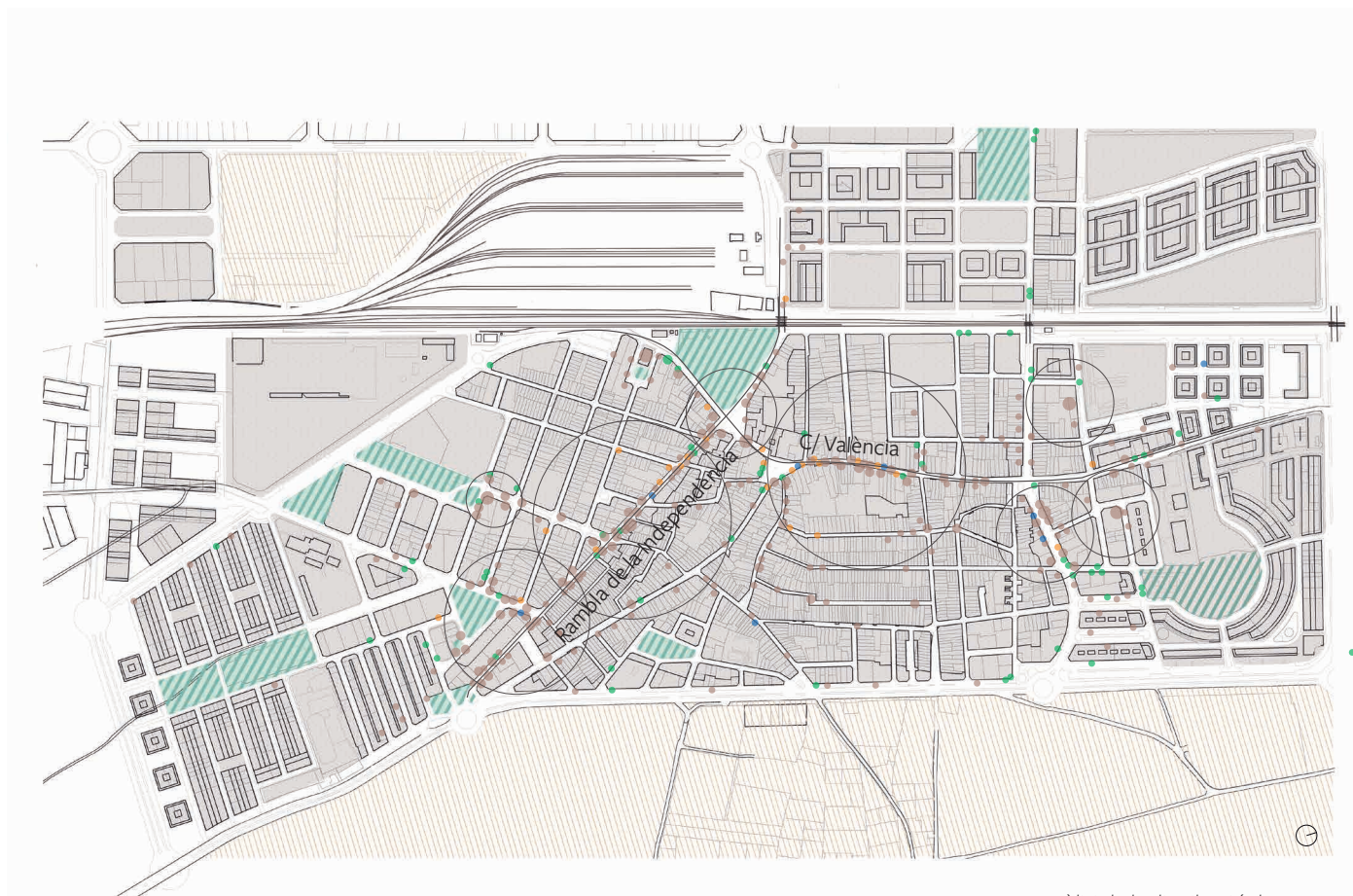
7. Casal jove
8. Conservatori i biblioteca
9. Poliesportiu
10. Piscina
11. Institut de secundària
12. Col·legi

- Educatius
- Municipals: administratius, sanitat, culturals...
- Jardins, espais oberts...
- Esportius



Anàlisi de la distribució d'equipaments

- Entitats financeres, asseguradores...
- Comerços
- Cafeteries, bars, restaurants
- Farmàcies i salut



Anàlisi de la distribució de comerços



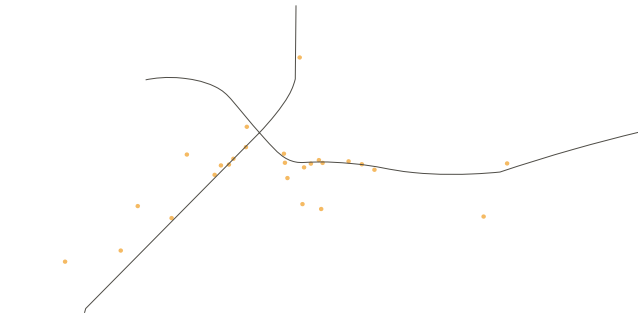
Al primer dels esquemes es veu la distribució dels diferents equipaments municipals - distingint si són equipaments esportius, educatius, que són col·legis o instituts, o d'altres serveis municipals.

En primer lloc, l'estació s'ubica, podríem dir, al centre de gravetat de la població, ja que si analitzem amb un eix nord-sud l'estació queda més o menys en un punt intermig, i el mateix passa si o mirem des d'un eix oest-est (si bé a l'esquema no apareix completament el sòl urbanitzat a l'oest de les vies).

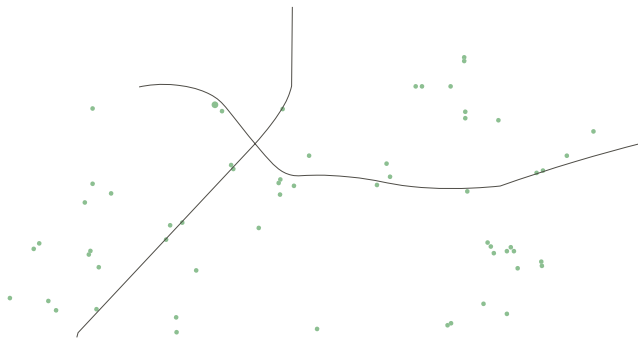
Tot seguit trobem l'edifici on s'ubica el mercat municipal, que també serà objecte de treball per aquest projecte.

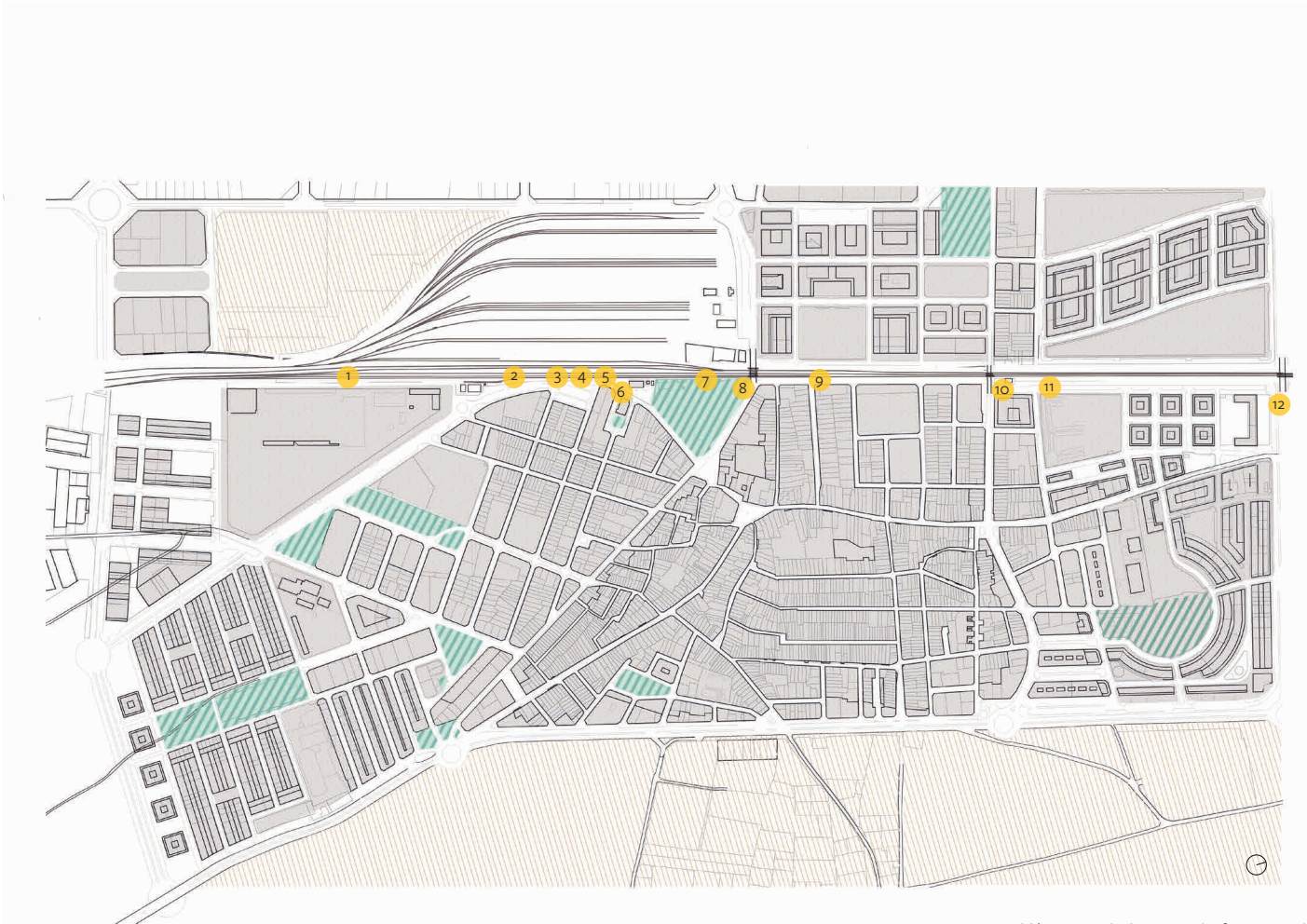
Els punts 3 i 4, corresponents al centre cultural i a l'Ajuntament, s'ubiquen a la plaça major del municipi. Podríem dir que aquest és l'epicentre de la vida social de Silla, que com veurem posteriorment es complementa amb dos eixos comercials adjacents i amb el parc-jardí de l'Estació. Altres equipaments que tenen a veure amb diferents serveis municipals de caracter cultural, com la biblioteca, el casal jove o el conservatori de música; també trobem el centre de majors, tots ells vinculats en major o menor mesura a l'eix est (Avinguda d'Alacant), que limita el sòl urbà amb la marjal. També vinculat a aquest eix trobem un dels dos equipaments esportius assenyalats, la piscina. Mentre que l'altre, el poliesportiu el trobem vinculat a l'eix del ferrocarril.

Per últim cal esmentar els centres educatius, escoles i instituts. En aquest cas els trobem bastant distribuïts arreu del municipi. Trobem tres centres vinculats a l'eix del ferrocarril. Un a la zona est i altres 3 al sud, del municipi. No obstant, com veurem a les conclusions, aquests centres es troben vinculats tots ells a alguna de les 4 principals en quant a fluxes de la ciutat.



Pel que fa als comerços podem veure a l'esquema general i més concretament al diferenciat de quina manera s'agrupen. De forma general podríem dir que existeixen dos grans eixos, un nord-sud que compendria el Passeig de l'Arbereda, que connecta l'Estació amb la plaça de l'Ajuntament i el carrer de València. I un eix est-oest que coincidiria amb la Rambla de la Independència. Pel que fa a cadascuna de les tipologies, trobaríem com, tant els establiments de restauració i els de salut els troben més o menys distribuïts, mentre que els comerços s'organitzen majoritàriament al voltant dels eixos esmentats, i les entitats financeres al centre del nucli urbà.





Fotorrecorregut pel límit est de les vies de ferrocarril





1. Zona destinada a l'aparcament entre el poliesportiu i les vies del tren. Podria destinarse a una passeig que vorejara el límit de les vies.



2. Carril bici poc senyalitzat sobre paviment d'arena, absència d'arbratge. Tancament de les vies de baixa qualitat.



3. Parc infantil sense arbratge, junt a zona habilitada per a l'estacionament de vehicles. Carència de coherència espacial.



4. Estretament espacial entre les edificacions i la tanca de les vies del tren. Baixa qualitat urbanística. Paisatge poc atractiu. Carència d'ombres.



5. Visió (entre la tanca) cap a l'andana del ferrocarril i la posterior seu logística per al transport de contenidors. Paisatge industrial



6. Estació de ferrocarril. Aparcament de vehicles. Absència d'un espai exterior adequat per a l'edifici de l'estació.



7. Visió des del jardí de l'Estació. Espai de major riquesa paisatgística. Estat deficient del mobiliari urbà. Escasa concurrència de peatons per la seua situació marginal.



8. Pas subterrani tant per a vehicles com per a peatons que s'inunda amb facilitat. Baixa qualitat i inseguretat.



9. Visió del mur de baixa qualitat que separa les vies del carrer, ací la diferència de les dues plataformes és major. Baixa qualitat urbanística i poc arbratge.



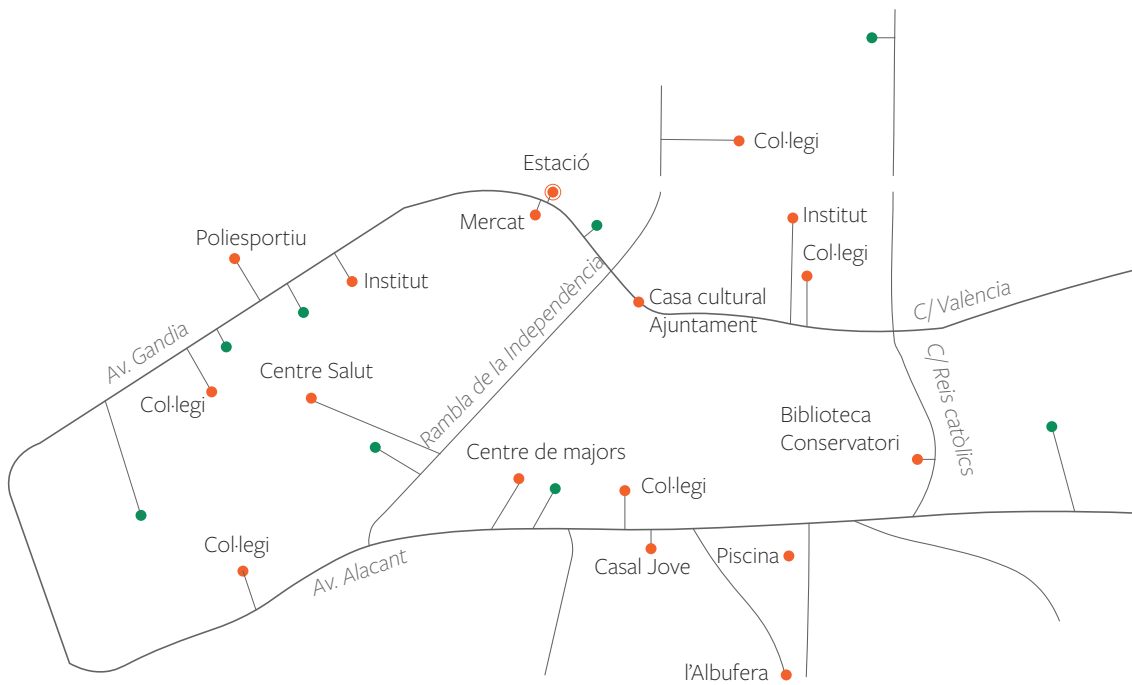
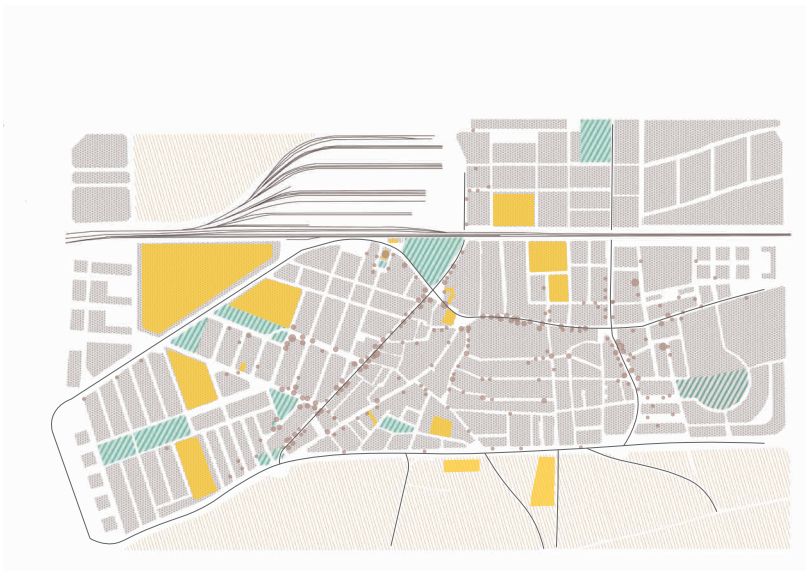
10. Pas subterrani per a vehicles i peatons



11. Possibilitats per a establir un espai de passeig junt a les vies del ferrocarril de bona qualitat amb xicotetes modificacions



12. Pas subterrani tant per a vehicles com per a peatons.



Esquema de conclusions

Després d'analitzar els diferents equipaments públics, espais oberts, vies principals i fluxos de gent a partir dels eixos comercials principals hem pogut dissenyar l'esquema de conclusions.

En ell podem observar com amb major o menor facilitat, a partir de tan sols 4 vies de la població - el carrer de València, l'Avinguda de Gandia, l'Avinguda d'Alacant i el carrer dels Reis Catòlics- podem arribar a unir tots els equipaments i espais públics. Una espècie de ronda al municipi que a més suposa l'accés als camins que s'endinsen dins l'espai de l'Albufera.

Aquest fet, de cara a la definició del programa, tindrà una gran rellevància. Hem de tindre en compte que l'Estació i el seus espais oberts més immediats formen part d'aquest sistema circular, ocupant una posició privilegiada.

Com ja havíem vist a l'apartat d'anàlisi interurbà, entre els viatgers o passatgers usuals de la xarxa de rodalies es troben aquells que la fan servir per a desplaçar-se fins al treball, centres educatius, culturals o esportius. D'aquesta manera, entenent aquest cordó que recorre Silla donant accés a cadascun dels equipaments públics en el seu conjunt, podem fer una proposta, que partint des de l'Estació, tindria una afectació a escala urbana, que posaria en valor tots aquests espais, afavorint al seu temps una millora de la qualitat urbanística i paisatgística de la ciutat.

## *Silla, pròxima parada: l'Albufera*

L'Albufera, com ja hem esmentat, és un paratge natural que atreïx una altíssima riquesa de biodiversitat. Amb espècies de flora i fauna genuïnament valencianes. A més també té una gran importància a nivell cultural, és imprescindible per entendre l'evolució històrica dels pobles del seu voltant i les seues gents, i activitats com la peïxca o la navegació amb els anomenats 'albuferencs' en són una bona mostra. Cal recordar en aquest punt que Silla disposa d'un port per a embarcacions i trànsit per l'Albufera.

Per tal de conservar i aconseguir que aquest patrimoni natural i cultural comú es mantinga en el temps és imprescindible la divulgació. Ja que allò que es coneix i es valora per les qualitats pròpies tendeix a ser respectat amb major facilitat.

En aquest sentit, i com veure'm més endavant en la definició del programa. L'Estació pot esdevindre una eina potent per tal de divulgar la importància i les qualitats pròpies de l'Albufera. Per tractar-se d'un instrument d'intercanvi de transport i clau per a la mobilitat interurbana, l'Estació es pot entendre com un espai de recollida de visitants i divulgació, que al mateix temps done facilitats per a desplaçar-se cap al paratge mitjançant unes comunicacions urbanes que ho faciliten. Estaríem parlant d'un punt d'informació cultural i també destinat al turisme sostenible.

Així doncs, entenent que l'Albufera tindrà una importància cabdal en aquest projecte, sembla que un estudi que ens ajude a entendre aquest ecosistema sembla bastant important.

El terme Albufera prové del mot àrab: Al Buhaira, forma diminutiva d'Al Bhar (el mar). Una albufera o un estany litoral és una cavitat plena d'aigua que es forma a les proximitats del litoral com a part del sistema fluvial. Són molt freqüents al llarg de la costa valenciana. La diferència entre una albufera i una llacuna litoral és que aquesta última depén directament del mar, mentre que l'albufera té un funcionament autònom. Malgrat això sol estar connectada amb el mar mitjançant goles.

No obstant, l'aparició de les albuferes sí que depén directament del mar. En el cas de l'Albufera de València es va formar fa uns sis mil anys. L'aparició d'un cordó litoral entre València i Cullera, degut als sediments arastrats pels rius Túria (al nord) i Xúquer (al sud) va tancar un antic golf. Aquest cordó litoral també s'anomena restiga. L'onatge i els corrents litorals van transportar els sediments fins a formar la barra arenosa, que va aïllar l'Albufera de la mar Mediterrània.



*Foto de B. Albiach Galán*

El Paratge conté diversos ecosistemes que coexisteixen mantenint una gran riquesa en flora i fauna. Es solen definir tres grans hàbitats: la restinga, cordó litoral o la Devesa, el llac i la marjal.

La Devesa està formada per un cordó dunar junt al mar, amb dunes d'uns 4-5 metres d'altura i espècies vegetals com gramínies. Un altre cordó dunar interior, més proper al llac on trobem dunes més consolidades degut al desenvolupament de vegetació densa i arbratge format per pi blanc. Entre els dos cordons dunars trobem una ampla zona deprimida.

Cal tenir en compte que gran part d'aquests tres ambients han hagut de sofrir al llarg del temps diversos atacs urbanístics que fan que la seua situació actual siga bastant delicada. Per una banda el cordó dunar coster quasi ha desaparegut. Mentre que el bosc interior ha vist reduïda considerablement la seua extensió per la construcció de carreteres, aparcaments i urbanitzacions.

El llac de l'Albufera és un sistema costaner de 3.000 ha de superfície d'aigües, que compta amb quasi 300 ha de vores i illes en què creix una densa vegetació palustre. Juga un paper important dins la regulació d'aigües de la marjal i arrosars del seu voltant, també és la desembocadura natural de moltes sèquies de l'horta dels voltants així com barrancs com el de Xiva o Picassent.

Finalment la marjal o els arrosars que és la zona més extensa dels tres ecosistemes esmentats. Actualment quasi la totalitat de la superfície està dedicada al cultiu de l'arròs. Originàriament la marjal estava coberta per les aigües marines que havien quedat tancades amb el cordó litoral. Dispersos, fonamentalment pel sector oest, es localitzen xicotets brolladors que, en la zona, es coneixen com ullals.

Al conjunt del paratge podem trobar una gran quantitat d'espècies de flora autòctones, sobretot a a les sèquies, ullals, zones marginals de l'arrossar i de la llacuna. Destaquen plantes palustres, submergides i flotants, de molta diversitat i importància. Les plantes submergides compten amb les seues millors poblacions en els ullals i en les sèquies de millor qualitat hídrica. Pel que fa a la vegetació palustre de zones entollades, destaquen els canyissos, la boga, les masegues i les malves d'aigua o trencadalla, fonamentalment distribuïdes en les mates de la llacuna.



*Foto de B. Albiach Galán*



Pel que fa a la fauna cal destacar el gran nombre d'espècies protegides que l'habiten; així com altres espècies endèmiques. Entre la fauna aquàtica destaquen els crustacis i els mol·luscos i peixos com el samaruc, el fartet i, com no, l'anguila.

Quant als ocells, cal destacar que el paratge de l'Albufera és una de les reserves d'aus més importants a escala europea. Compta amb més de 90 espècies reproductores habituals. Mentre que unes 250 són les espècies que el visiten cada any. Destaquen algunes conegudes com el xatrac, la carmallonga, els agrons i l'ànec collverd.

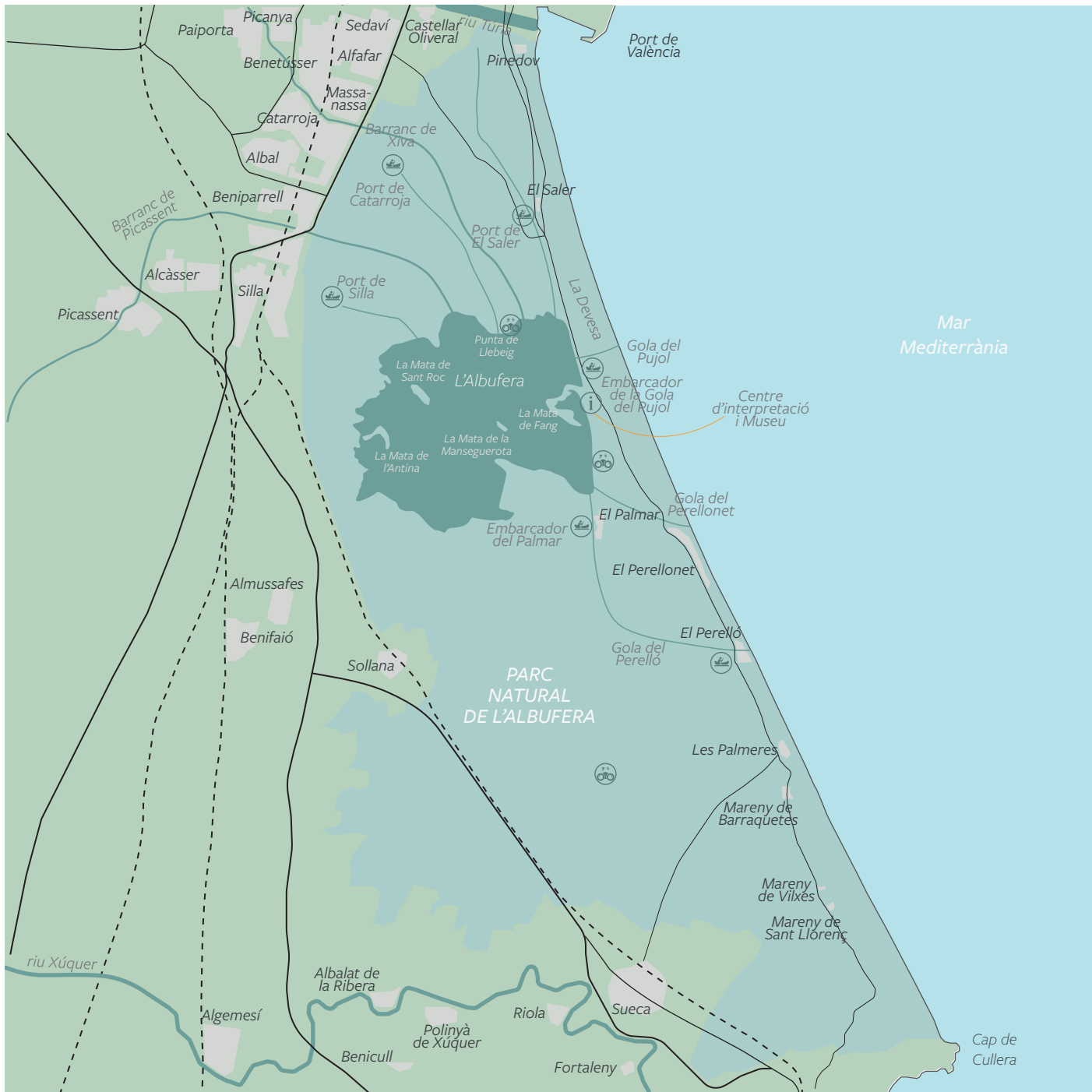
Al següent esquema podem trobar alguns dels elements més importants del paratge per entendre el seu funcionament general.

Amb tot podem concloure que Silla ocupa un lloc privilegiat dins aquest entramat natural. Ja que suposa un dels principals accessos, gràcies a l'extensió del seu terme i el port, a l'Albufera i a les marjals nord i sud des de ponent.

Cal també recordar que, com hem vist ja en apartats anteriors, la connexió física de Silla amb el paratge natural és la de major qualitat de totes les localitats que conformen l'eix del ferrocarril. I això fa que l'Estació esdevinga un element clau dins l'esquema territorial d'accés al Parc.



Foto de B. Albiach Galán



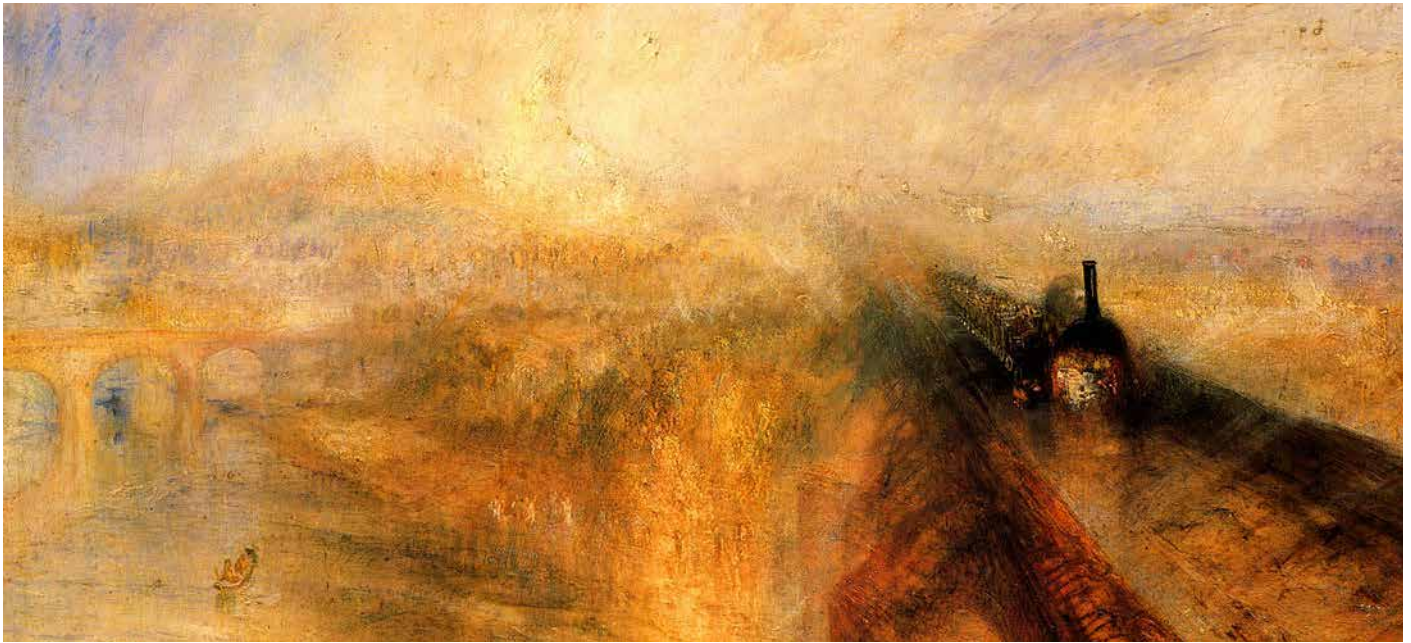


### 3. ANÀLISI ARQUITECTÒNICA

#### *Estacions de ferrocarril*

En aquest apartat analitzarem amb major o menor profunditat diverses estacions de ferrocarrils que per les seues dimensions i programa poden resultar-nos interessants de cara a plantejar el nostre projecte. Les estacions analitzades seran les següents: l'estació de Metro d'Oporto i l'estació de Casa da Música, ambdúes de Souto de Moura, i dos obres de menor impacte: l'estació de Barneveld Noord a Holanda i l'estació-magatzem de trens a Ribes de Freser (Girona).

Abans que res, però, farem una xicoteta introducció històrica a allò que han estat les estacions al llarg de la història des de l'expansió del ferrocarril.



Part de la composició *Rain, Steam and Speed – The Great Western Railway*, de J. M. William Turner (1844)

Amb l'aparició de la primera línia del ferrocarril per a passatgers el 1830 entre Liverpool i Manchester van sorgir les primeres estacions. En aquell moment les estacions no eren sinó l'essència màxima d'allò perquè es fan servir, és a dir, un lloc habilitat per a la parada dels ferrocarrils i que facilite la pujada de les persones al comboi o la baixada a l'andana. Ràpidament, a aquest lloc d'intercanvi d'espais (andana - comboi) se li van afegir altres que havien de permetre la venda de bitllets, espais per a l'espera dels trens, servicis, en alguns casos llocs per a descarregar mercaderies o, inclús oficines pròpies de la infraestructura.

L'arribada del ferrocarril a les societats del segle XIX va suposar tota una revolució dintre de les relacions entre persones que viuen allunyades en diferents ciutats. També va permetre una millora cabdal per al trànsit de mercaderies, per a la proliferació de la indústria i el seu desenvolupament. El ferrocarril suposava modernitat. Tota gran ciutat europea i d'arreu del món que aspirés a ser centre d'intercanvi comercial i de generació de riquesa havia d'estar connectada mitjançant ferrocarril.

Amb tot, allò que simbolitzava aquesta idea de modernitat i progrés dins l'entramat urbà d'aquelles ciutats del Dinou era l'edifici de l'Estació. Com si de les catedrals dels segles XIV i XV es tractés, les noves estacions, edificis immensos i majestuosos, s'erigien com els nous santuaris de la modernitat. Exemples d'açò són l'estació d'Amsterdam Centraal (1889) de l'arquitecte Pierre Cuypers, l'estació de París-Nord (1846) obra del francès Jacques Hittorff o les londinenques King's Cross, St. Pancras Station o London Bridge Station, totes tres de mitjans del segle XIX.

A més aquests edificis solien construir-se conuint materials i tècniques tradicionals amb els nous materials sorgits de la revolució industrial com el ferro o l'acer. De manera que no només servien per donar pas a la nova tecnologia del transport, sinó que també es construïen amb aquesta nova tecnologia.

Aquest protagonisme i que van adquirir les estacions de ferrocarril i el fet que fóren llocs per on transcorria gran quantitat de gent, van fer que els edificis en sí adquirissin noves funcions o usos, més enllà de l'espai que havia de servir per realitzar el trànsit entre el tren i l'andana. Així en molts casos i també pel fet que el

ferrocarril era molt utilitzat per al transport de mercaderies, les estacions es van convertir en llocs d'intercanvi comercial improvisats, llocs de trobada i d'espera.

Aquesta funció adquirida es conserva en certa manera en l'actualitat, tot i que la realitat comercial és molt més complexa.

Per acabar amb aquesta introducció, i abans d'analitzar les quatre estacions esmentades, farem un repàs de l'evolució del ferrocarril a València. Fou l'any 1852 quan aquell primer ferrocarril va connectar la capital del Túria amb el Grau, on hui en dia s'ubica el Port de València. I va ser també aquell mateix any que les línies de tren arribaren a la població de Silla. Darrere d'aquelles primeres construccions de vies hi havia essencialment motivacions econòmiques, que a València serviren per a la comercialització de productes agraris. L'aparició del ferrocarril anava lligada moltes vegades a la construcció dels ports marítims, és per això que durant les primeres dècades de desenvolupament de la xarxa totes les línies ferroviàries valencianes tenien estacions als ports. Amb tot, açò va propiciar que algunes zones com la Ribera o Requena s'especialitzaren en el cultiu extensiu de les taronges i del raïm, respectivament; fet que va permetre passar d'una economia local d'autoconsum a una economia que era capaç d'exportar els seus productes a la resta de l'Estat.

El 1859, set anys després d'inaugurar el primer tram de ferrocarril a València, es va construir la línia fins Almansa, que discorria per Silla i Xàtiva, on ja havia arribat el 1854. Això va permetre connectar València amb Madrid. La connexió amb el nord no va arribar fins el 1868 amb la línia a València-Tarragona.

Pel que fa a les estacions cal esmentar l'Estació del Nord, que deu el seu nom a l'empresa *La Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España*, que va promoure la seua construcció tal i com la coneixem en l'actualitat a principis del segle XX.

Aquesta estació, la principal de la ciutat, té com a precedent una antiga estació ubicada en la plaça de l'Ajuntament de València, construïda el 1851 pels enginyers James Beatty y Domingo Cardinal. Fou un edifici clàssic amb un pòrtic a cada extrem i decorada amb columnes dòriques. Fou inaugurada el 21 de març de 1851, junt amb la línia que unia la Ciutat amb el Grau. Amb la posterior arribada del ferrocarril a Almansa, que va suposar la connexió amb Madrid, l'estació no podia respondre a les noves necessitats a què es veia requerida, però no fou fins quasi mig segle més tard quan es va construir la nova estació del nord, que es va endarrerir

fins al carrer Xàtiva. L'empresa *Norte* va encarregar la nova estació a l'arquitecte Demetrio Ribes. Les obres es van allargar des del 1906 fins el 1917 i va permetre triplicar la superfície de l'estació original. Amb un estil Modernista destacava una gran encavallada de 24,5 metres obra d'Enrique Grasset. L'Estació va ser declarada Bé d'Interés Cultural el 1983.



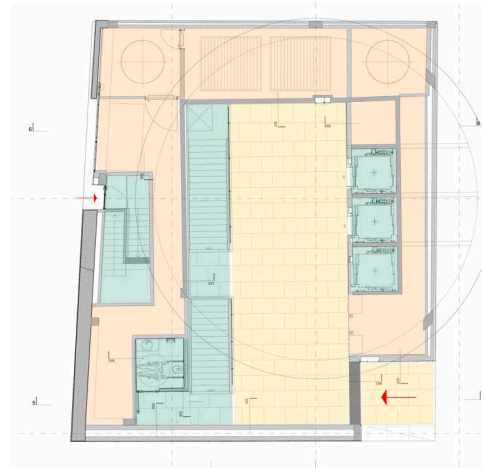
## Estació de Metro d'Oporto

Eduardo Souto de Moura, 2005

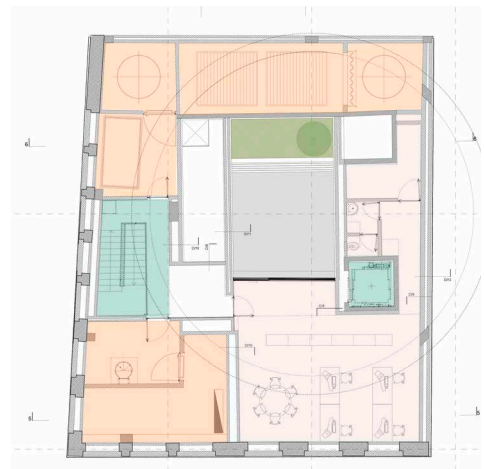
Aquesta estació de metro de dimensions i escala acotades és un bon exemple d'integració urbanística i arquitectònica. És un edifici que busca la senzillesa per a resoldre un programa complex pel que fa a circulacions i canvis de cota com és una estació.

L'estació ocupa una parcel·la més o menys regular, té tres façanes cap a dos carrers i una plaça exterior i amb una mitgera. Compta amb tres nivells: el nivell d'accés a la mateixa cota que el carrer, un nivell subterrani d'accés als combois del suburbà i un nivell superior destinat a oficines i altres usos secundaris.

A continuació estudiarem diferents aspectes com el programa, les circulacions, les comunicacions verticals, l'espai dedicats a instal·lacions i la materialitat.



Planta 0



Planta +1

- Espais de recepció circulació, d'espera, andanes...
- Espais d'instal·lacions i de serveis
- Comunicacions verticals
- Espai pels treballadors d'oficina

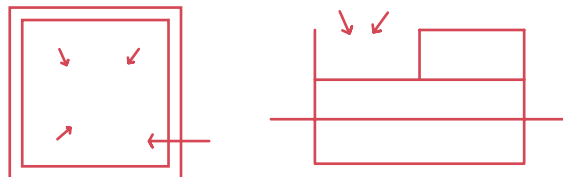
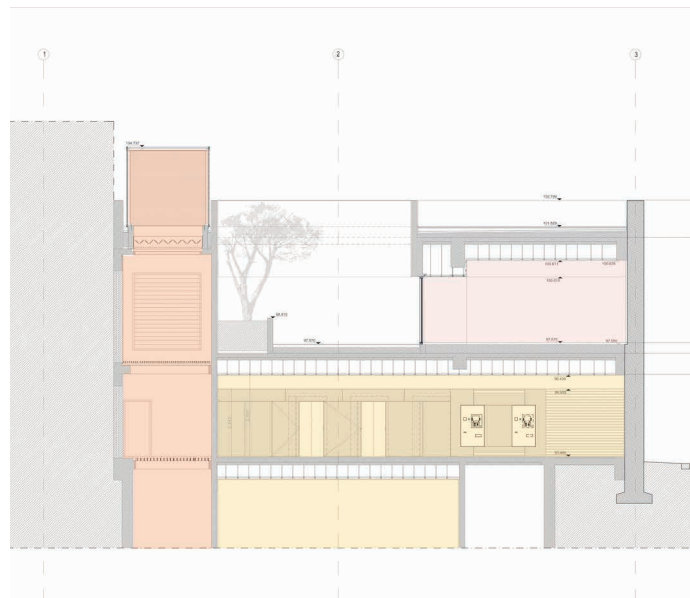
En primer lloc, si comencem analitzant les relacions de l'edifici amb l'exterior immediat ens trobem amb una realitat que ens pot sorprendre, ja que l'edifici de l'estació dona totalment l'esquena amb l'exterior. Els seus murs son totalment opacs i planers, amb l'única excepció de l'accés que apareix com una interrupció de les façanes a la manera del racó lliure (volat) de Mies. Tenim un edifici, doncs, que embaladit amb sí mateix, que no interactua amb un espai urbà exterior que té cert interès i qualitat.

L'esquema general de l'edifici es pot entendre analitzant els seus nivells. A la planta d'accés al públic trobaríem un espai obert que serveix per a rebre els passatgers, comprar els bitllets i distribuir els usuaris a les andanes inferiors mitjançant ascensors i escales. Trobem que el seu perímetre esta reservat per a espais de circulacions i altres serveis. L'entrada principal es troba a la façana est, aprofitant la connexió amb la plaça i carrers exteriors principals. Existeix un segon accés secundari per a personal de l'estació per la façana oest, que es troba en un carrer estret i secundari. Aquest accés dona pas als espais d'instal·lacions i també a la planta superior on s'ubiquen les oficines.

En aquesta planta superior tornem a trobar aquesta vocació que té l'edifici per tancar-se dintre de sí mateix amb l'aparició d'un pati interior descobert que garanteix la il·luminació i ventilació als espais d'oficina i altres annexos com magatzems, lavabos... En aquesta planta també trobem que gran part del perímetre està dedicada als espais d'instal·lacions.

Ja als nivells subterranis trobem l'accés a les diferents línies del metro d'Oporto

Per últim caldria remarcar com l'arquitecte utilitza la materialitat per integrar-se a l'entorn. Per una banda, els materials petris utilitzats a l'interior així com el formigó o l'acer donen un aspecte urbà a l'estació, entenent com d'alguna forma l'espai exterior s'endinsa i descendeix amb l'estació. Per altra banda a l'exterior la utilització de taulell ceràmic en les façanes atorga una imatge de sobrietat i senzillesa a l'edifici. És l'expressió exterior d'aquesta voluntat que té l'edifici per tancar-se a si mateix. Al mateix moment entenem com, amb aquesta materialitat, l'edifici busca mimetitzar-se en un entorn on la ceràmica també hi és present a la resta de façanes dels edificis colindants, com podem observar a la fotografia de la dreta.





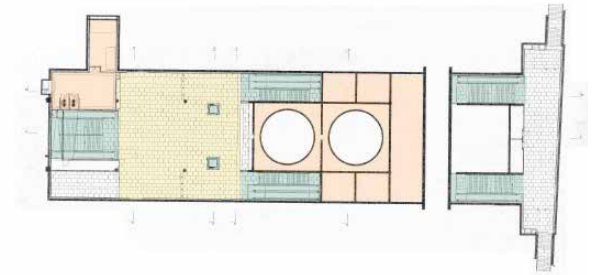


## Estació Casa da Música

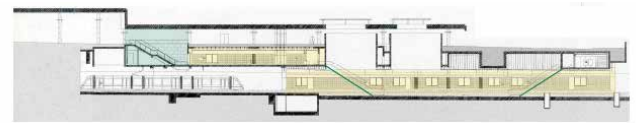
Eduardo Souto de Moura, 2004

En aquest cas analitzarem una estació que té algunes similituds amb l'anterior, però també bastants diferències. Les particularitats d'inici d'aquesta estació ja són diferents; en aquest cas ens trobem en una parcel·la lliure, que no té cap límit amb una altra construcció. Per altra banda les dimensions també són majors, però en canvi, no trobem un programa complementari al de l'estació. D'aquesta manera l'edifici serveix simplement per donar accés a les andanes per agafar els trens del suburbà o bé com a porta d'eixida cap a la ciutat.

En aquest cas compta també amb 3 nivells: el nivell d'accés, un intermig ja subterrani, i un segon subterrani d'accés als combois.



Planta -1



Secció longitudinal

- Espais de recepció i circulació, d'espera, andanes...
- Espais d'instal·lacions i de serveis
- Comunicacions verticals



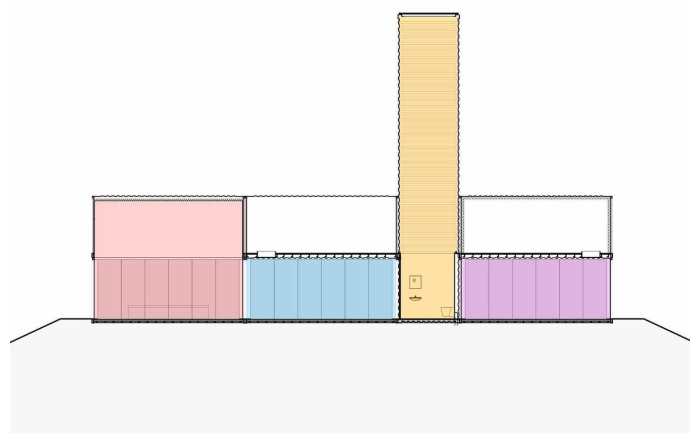
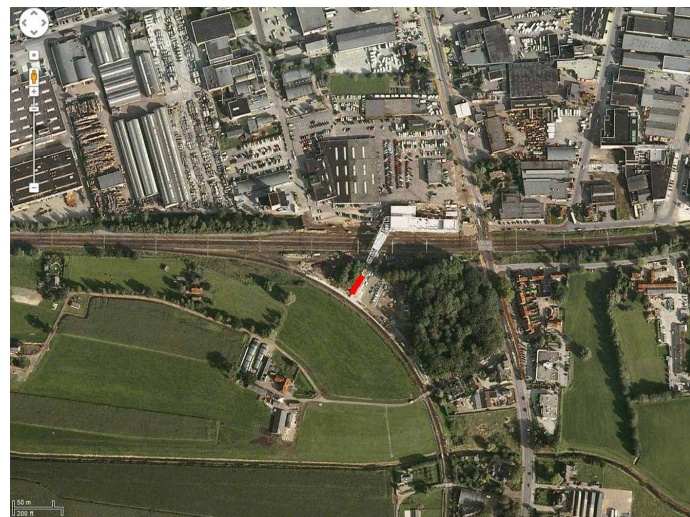
Començant per la planta a cota de ciutat, podríem dir que realment ací l'estació es converteix en una plaça oberta. A diferència del cas anterior, ací sí veiem una relació interior molt més clara, tant que fins i tot costa esclarir quin és el límit que separa l'estació de l'espai exterior de la ciutat. Trobem per tant un espai obert i cobert a mode de plaça, on també poden accedir vehicles de transport públic. L'única cosa que interromp l'espai, a banda dels pilars circulars que sostenen la coberta són alguns espais de serveis i dos grans cilindres que actuen com a grans lluernes per portar llum fins el nivell inferior.

D'es d'aquest nivell que comunica amb la ciutat trobem un gran buit central que conté les escales i ascensors per accedir al nivell -1. Aquest podríem dir que es l'espai públic de l'estació. Un gran vestíbul on trobem les instal·lacions pròpies d'una estació, com són la venda de bitllets, les barreres de validació, punts d'informació... Tot seguit trobem com el nucli de comunicació vertical que era únic i central per comunicar els nivells 0 i -1 ara es bifurca amb dos nuclis laterals que donaran accés a cada una de les andanes del nivell -2. Deixant per tant en la part central l'espai per a les lluernes que cauran a sobre de les vies del tren.

Finalment al nivell inferior, el -2, trobem les andanes, que com veiem a l'última de les fotografies de la dreta estan fortament marcades per les lluernes que faciliten l'entrada de llum natural. En aquest sentit veiem com aquesta estació sí que té una clara vocació per relacionar-se amb l'exterior, fins i tot podríem dir per portar l'exterior fins a les zones subterrànies. Açò ho persegueix com hem dit amb una planta a cota de ciutat amb un espai totalment diàfan i obert, portant el vestíbul a un nivell intermig i amb la introducció de la llum a l'interior.

Pel que fa a la materialitat, també es llig aquesta voluntat de relació amb la ciutat, tractant de igual mode els espais exteriors urbans amb els espais subterranis de l'interior. Utilitza materials petris per als paviments, tons neutres, formigó i acer.





## Barneveld Noord, Holanda

NL Architects, 2013

Esta xicoteta estació s'ubica a les afores de la ciutat de Barneveld, situada al centre dels Països Baixos, a 50km d'Utrecht. Podríem dir que d'alguna manera intenta reduir el que és una estació a l'essència mateixa del que eren les primeres estacions o baixadors: un lloc habilitat per a la parada de trens que faciliti l'accés als combois o baixada dels mateixos. Però amb la particularitat d'estar pensada per a les necessitats del segle XXI.

- Espai tancat d'espera
- Lavabo - Torre rellotge
- Venda de bitllets
- Cafeteria

L'estació està ubicada com hem dit a les afores de la ciutat de Barneveld, prop d'una zona industrial. Com podem veure en la fotografia aèria de situació, un dels principals trets particulars d'aquesta estació és el fet que no es troba disposada paral·lela a les vies, o seguint la seua direcció, sinó que es relaciona amb elles de forma perpendicular.

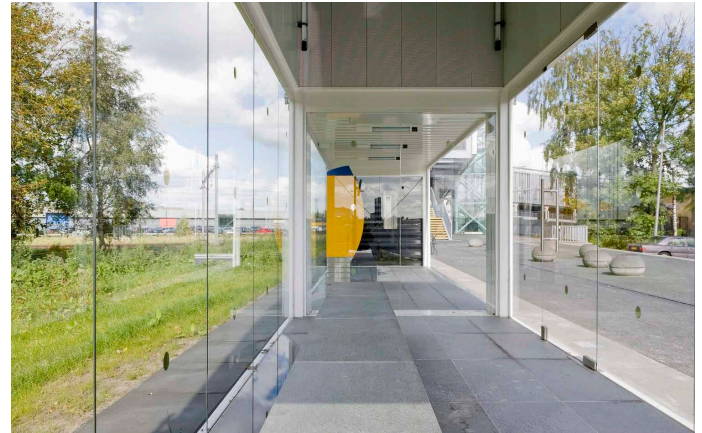
Altre tret característic és la torre-rellotge que busca evocar la imatge de les antigues estacions ferroviàries.

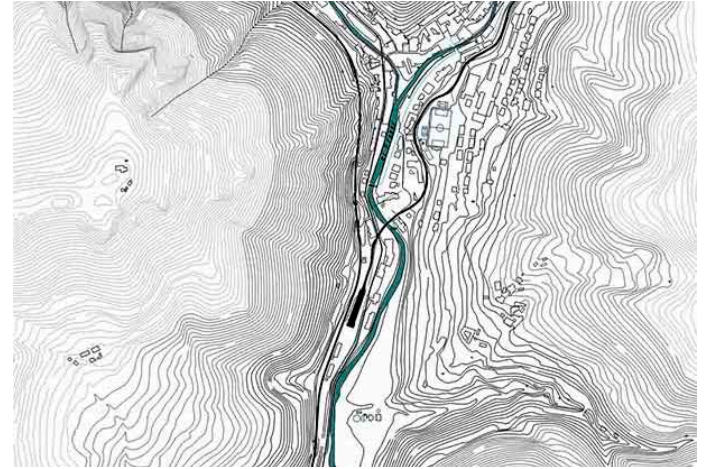
Encara que de dimensions molt reduïdes, l'estació compta amb totes les necessitats que pot tenir un usuari del servei. Si ens fixem en la planta trobem un espai central obert, simplement cobert, on trobem les màquines de venda de bitllets. Al mateix temps tenim en un dels extrems, el més proper a les vies, un espai habilitat amb un banc per a poder esperar el comboi a resguard de les condicions climatològiques. Trobem ací que l'espai tot i que de les mateixes dimensions en planta que l'anterior, té una major altura, fet que li otorga la distinció d'espai noble de l'estació.

Al centre, coincidint amb la torre-rellotge tenim un xicotet lavabo que compta amb una lluernia per tal d'il·luminar i ventilar per la part superior, ja que no té cap tipus d'obertura lateral. I tot seguit a l'altre extrem trobem un espai de dimensions idèntiques a les zones d'espera i venda de bitllets, destinat a cafeteria o zona de vending de begudes i comestibles amb una barra i diverses cadires.

Quant a la materialitat destaca la simplicitat i la industrialització dels acabats, en la mateixa direcció que el volum de l'edifici, tot dissenyats amb angles i línies rectes. Així trobem com s'han utilitzats materials petris per als acabats del paviment, una estructura metàl·lica vista, vidre per als paraments exteriors i xapa metàl·lica grecada per als paraments opacs.

La senzillesa de l'estació i la utilització del vidre que otorga transparència al volum fa que el seu impacte amb un entorn agrícola i natural, siga molt reduït.





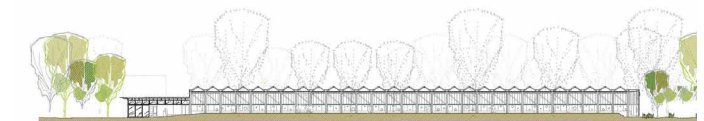
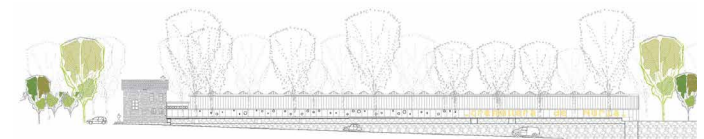
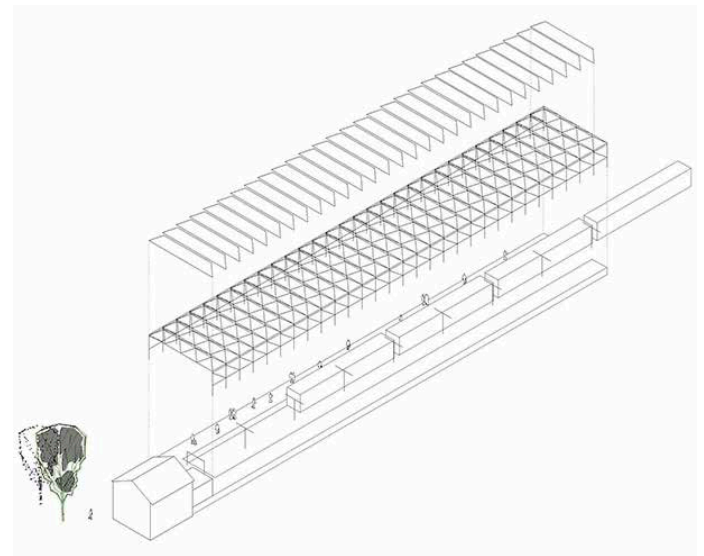
## Estació Magatzem de Ribes de Freser

Sau Taller d'Arquitectura, 2010

En aquest cas tenim una altra peça de dimensions acotades que guarda una similitud amb les circumstàncies de partida del nostre projecte. És tracta d'una estació ja preexistent a Ribes de Freser. En paraules de l'equip d'arquitectes:

Davant la doble problemàtica de vandalisme i resguard climàtic, es planteja un contenidor, un gran volum diàfan, capaç d'albergar els trens cremallera que van de Ribes de Freser a la Vall de Núria. Una estructura metàl·lica tridimensional en sec concebuda per ser construïda sense modificar la freqüència ferroviària i com a gran central fotovoltaica.

El projecte s'integra al paisatge tant per la seva condició d'horitzontalitat (paisatge ferroviari) com per la utilització de materials reflectants (reflexes i transparències fan que l'impacte visual del volum construït disminuisca).



Com dèiem, ens trobem davant un programa d'ampliació de l'estació ja existent. Tenim per tant, com a Silla, un nou volum que ha de mantindre un diàleg amb un edifici preexistent.

Front una construcció tradicional amb murs de pedra i teulada a dos aigües, es proposa una construcció industrialitzada i senzilla. Amb tonalitats i materials que busquen mimetitzar-se amb el paisatge de la Vall de Núria.

A més d'estació, per a passatgers, el volum havia de respondre a proveir d'un espai de resguard per als trens. Una espècie de magatzem nocturn. És per això que s'ha d'optar per un espai que siga totalment tancat a l'exterior. En aquest sentit, les relacions que es puguen donar entre l'interior i l'exterior hauren de ser només visuals. La peça busca, en paraules de l'equip d'arquitectes, marcar l'horizontalitat del paisatge ferroviari. Es per això que es llig com una peça compacta i allargada, amb una clara direccionalitat. L'altura de la nova construcció és menor que la de l'estació original, que es manté com a espai noble i principal de venda de bitllets i vestíbul. A les línies rectes perpendiculars que es lligen tant a la façana com a l'estructura, destaquen les diagonals de la coberta i dels tirants de l'estructura.





## *Mercats*

Com ja hem comentat anteriorment el projecte es planteja com la creació d'un model d'estació de rodalies en què, a banda dels usos propis de l'estació de ferrocarril, s'incorporen altres usos que co-habiten amb l'estació. Des de l'enunciat proposat pels professors l'ús complementari per a l'estació de Silla és un edifici comercial. Donat que tot just enfront de l'estació actual es troba el mercat municipal amb unes condicions millorables i una qualitat arquitectònica qüestionable, pareix prou evident que la intervenció pot englobar ambdúes problemàtiques, la de mercat i la de l'estació. Així doncs, analitzarem dos mercats vists a les sessions de classes del Màster que per les seues dimensions ens poden servir d'exemple: el Mercat Municipal d'Inca, a Mallorca i el Mercat municipal de la Vila Joiosa.

Abans d'entrar en l'anàlisi, farem, de la mateixa manera que hem fet amb les estacions, una xicoteta introducció històrica per conèixer allò que han sigut els mercats al llarg de la història i quina ha estat la seua evolució tipològica.





Fotografia del mercat a la plaça Djemaa-el-Fna de Marrakech

El mercat, com a espai físic, es defineix com el lloc on s'estableixen les condicions que propicie el comerç o l'intercanvi de productes. Aquesta activitat econòmica és probablement, una de les més antigues de la història de la humanitat. Mostra d'això és l'expansió territorial de molts pobles del mediterrani com els fenicis, que anava sempre lligada a l'activitat comercial.

Històricament aquest espai ja el trobem a les ciutats del Món Antic. A les ciutats-estat de l'Antiga Grècia l'Àgora s'erigia com el centre polític, social i també d'intercanvi de la Polis. Les places de l'Àgora solien estar envoltades per un conjunt de construccions públiques destinades a donar diversos serveis. Per un costat, el *Pritaneu*, lloc destinat a tasques administratives, el *Buleuteri* que es dedicava per a reunions, els banys, i l'*Stoa*, que eren els espais porticats, on protegits del sol i la pluja, els ciutadans utilitzaven per establir relacions comercials.

De l'evolució de l'Àgora grega, en la societat de l'Imperi Romà trobem el *Forum*, el centre neuràlgic i geogràfic de la ciutat romana. Allà on s'hi creuaven el *cardo* i el *decumanus*, trobem aquest enclau que, com al món grec, constava d'una plaça o espai obert exterior a la qual envoltaven un conjunt d'edificis

amb diferents funcions. En aquest cas, l'edifici que descendeix de l'*Stoa* grega serà la Basílica, una gran construcció a mode de sala hipòstila que servia per a realitzar transaccions i també de vegades judicis públics.

No serà fins la baixa edat mitjana quan el comerç esdevingui un dels motors de les societats medievals, que experimentaran amb l'expansió del comerç cert progrés social, fins i tot serà un dels factors que originaran un canvi de paradigma social amb l'aparició de la burgesia fruit del mercantilisme que s'entén com la fi de l'Edat Mitjana i el començament de l'Edat moderna.

A la nostra terra, durant l'època medieval els mercats i les fires -generalment relacionats a l'àmbit urbà- van ser un element molt important d'estructuració i jerarquització del territori. Molts pobles i ciutats tenen el seu origen en un mercat o fira.

Per tractar d'entendre millor aquesta evolució històrica ens centrarem en la ciutat de València que és un clar exemple de com l'espai dedicat al comerç, ja siga exterior o interior i més o menys regulat, sempre ha estat present al llarg de les diferents cultures que han passat per la ciutat.

Actualment la plaça del mercat de València és un dels indrets més concorreguts de la ciutat i això és degut al fet que aglutina dos dels edificis més representatius de la ciutat, que com veurem, no és casualitat que es troben allà. Històricament, i abans de la construcció de l'actual edifici del mercat, existia una esplanada on es venien realitzant fires i mercats des de segles enrere.

Per aquell lloc transcorria a època romana un braç del riu Túria, que amb el temps es va assecar i ja a època romana trobem els primers indicis d'activitat comercial, donat que en aquest pla es començaven a donar les primeres relacions d'intercanvi, encara incipients ja que l'espai quedava intramurs. Aquesta utilització funcional es devia a que immediatament intramurs d'aquesta zona trobavem l'*Alcaisseria* àrab, mercat de productes tèxtils.

Ja durant l'època cristiana, baix el regnat de Jaume I, se li va concedir a la ciutat el permís per organitzar cada dijous mercat en aquell espai que quedava al pla del braç mort del Túria. I també va donar permís per realitzar una fira durant la primera quinzena d'agost, tal com recullen Els Furs. Ja al segle XIV, amb les noves muralles de la ciutat, aquest espai va quedar completament intramurs, i es va convertir en l'esplanada central de la ciutat, tant geogràfica com socialment. És per això que un segle més tard es va construir en aquell mateix indret la Llotja dels mercaders, que recorda a les antigues basíliques romanes pel fet de comptar amb una sala hipóstila que s'anomenà Sala de Contractació.

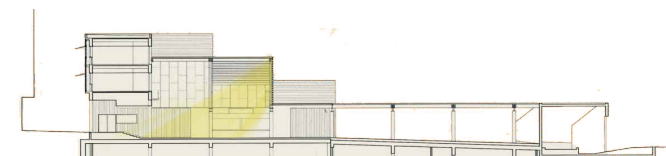
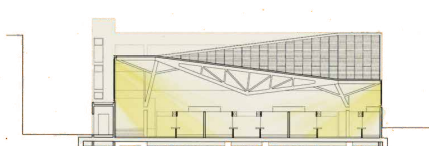
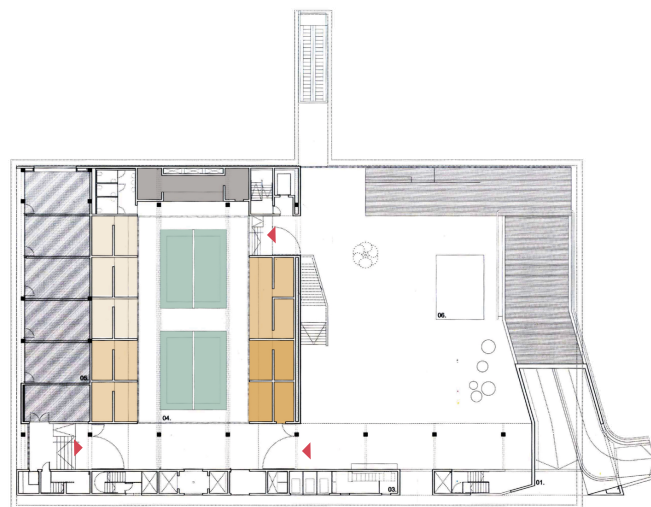
Durant els segles posteriors aquest espai es va consolidar dins la trama urbana i va seguir sent un dels principals nuclis socials de la ciutat, mostra d'això és el fet que moltes fites històriques van tindre lloc a la plaça del mercat. Fins la segona dècada del passat segle XX, les parades del mercat es feien al carrer amb tendals que eren demuntats al migdia. No fou fins el 1914, amb l'enderroc d'un antic convent que es va començar la construcció de l'actual Mercat Central. Darrere d'aquest fet trobem la pressió de la burgesia valenciana i de les noves visions higienistes de finals del XIX. Aquest edifici, que s'enquadra dins del moviment modernista, va nàixer baix la direcció dels arquitectes Alexandre Soler i March i Francesc Guàrdia i Vial.

Amb l'exemple de la construcció del Mercat de València entrem a una nova etapa per als mercats. En què des de finals del segle XIX i principis del segle XX proliferaran les construccions de mercats a les ciutats europees que, a banda de donar-li una major dignitat a aquesta activitat comercial, buscaven adequar-se a les necessitats

dels nous temps marcats per l'expansió de la població, l'oferta i la demanda.

En la majoria de casos ens trobem amb edificis de certa rellevància urbana i que, de la mateixa manera que va passar amb les estacions, l'aparició de nous materials com el ferro i la proliferació del seu ús en la construcció va propiciar que aquests edificis es construïren en un nou estil arquitectònic enmarcat dins els moviments de l'Art Nouveau. A més, aquests materials permetien alçar grans estructures lleugeres, amb soports puntuals distanciat que, a les façanes facilitaven la col·locació de grans superfícies vidriades, garantint així l'entrada de llum; i també permetien grans espais lliures a la planta. De manera que es dissenyaven amples passadissos amb parades a banda i banda.

Els edificis dels mercats, però, no sempre han sabut respondre a les necessitats de l'activitat comercial, i amb l'arribada de les grans superfícies i els canvis d'hàbits de consum es troben en l'actualitat en una situació delicada. Això ha fet que en molts casos s'hagen hagut de buscar noves fórmules per intentar atraure als consumidors, com el fet de vendre, a banda de matèria primera, també productes ja elaborats o bé, buscar de la coexistència amb grans superfícies ubicades al mateix edifici un reclam afegit.



## Mercat Municipal d'Inca, Mallorca

Lay y Muro, 2010

Aquest mercat va nèixer després d'un llarg procés que va durar 10 anys. La demolició de l'antic edifici va permetre redescobrir un gran espai públic en ple centre de la ciutat.

Davant un programa complex que incloïa, a banda del mercat municipal, un aparcament per a vehicles i un espai per a supermercat, i el fet de voler aconseguir la major part d'espai públic obert possible, es va optar per construir la major part dels usos en quatre nivells sota rasant.

No obstant analitzarem sobretot la disposició de les parades i les circulacions. Els accesos i la ubicació dels serveis complementaris.

- Fruïtes i verdures
- Pescateria (parada gran), panaderies
- Càrnics
- Menjars preparats

Com hem vist el mercat té un programa complex. Un altre aspecte d'estacable del projecte és la generació d'una plaça interior. Que queda com l'avantsala al mercat, un espai de transició que a més també dóna l'accés a la part subterrània de l'edifici. En aquest espai la materialitat i el mobiliari té un pes important. A partir d'un paviment de fusta comencen a generar-se una sèrie de plecs en forma de rampes que acabaran generant la coberta del mercat. Amb aquesta inclinació per franges de la coberta el que s'aconsegueix es l'entrada de llum a l'interior del mercat, tal com es veu a les fotografies i les seccions longitudinal i transversal.



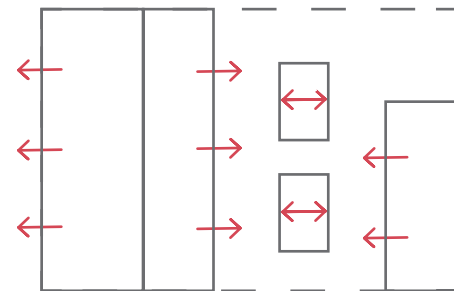
Pel que fa a la distribució de les parades dels comerciants trobem una circulació general en cercle, amb una illa de parades central i també parades als laterals. De manera que queden dos passadissos amb parades a banda i banda. Pel que fa la tipologia de parades en tenim de dos tipus: les parades centrals que no compten amb rebotiga; i les parades laterals que aprofitant que només queden obertes al mercat per una de les seues cares, tenen una rerebotiga cadascuna d'elles. També a l'interior del mercat trobem una parada diferent destinada a cafeteria.

Per acabar amb les botigues cal esmentar una última franja de botigues que queda a l'exterior, ja no destinada a l'alimentació si no al comerç general, però que forma part del sistema comercial del carrer adjacent.

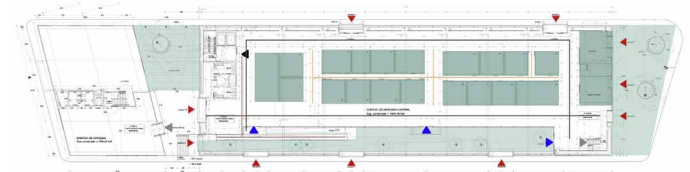
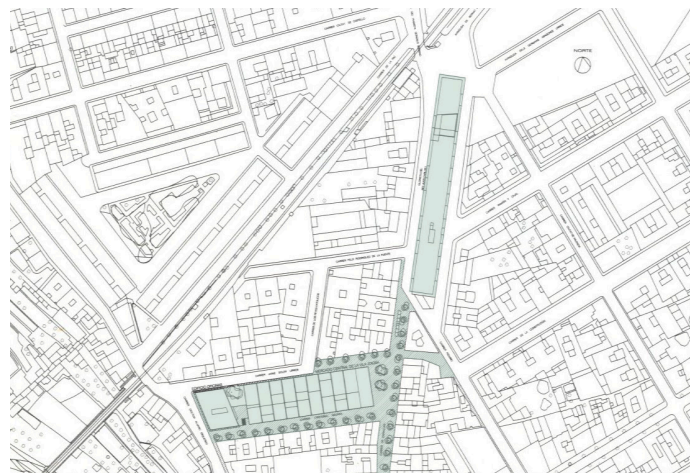


Les instal·lacions i la majoria d'espais servidors de l'edifici s'aglutinen en una franja separats de l'espai públic de les parades, generant d'aquesta manera una façana posterior a la plaça, i per l'altre costat la façana del carrer que reforça la seua direccionalitat envers l'espai obert de la plaça.

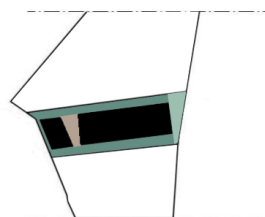
Per últim esmentar que, com veurem també en el pròxim mercat a analitzar, un dels usos complementaris que trobem en aquest edifici es el d'oficines municipals que s'ubiquen a la planta superior, tal com podem observar en la secció.



Diferenciació entre venda a l'interior i a l'exterior



- ▶ Accesos exteriors
- ▶ Accesos interiors
- Parades
- Zones estancials



- Espai de circulació
- Espai estancial
- Espai d'unió

## Mercat Municipal de la Vila Joiosa

Arquitectura Soto & Maroto, 2003

Finalment, amb el mercat de la Vila Joiosa trobarem algunes diferències en quant a l'organització espacial de mercat. Que condicionen el tipus de botiga, el tipus de circulació, etc.

A banda del mercat també trobem, en un volum contigu inclòs en el projecte, algunes oficines i dependències administratives municipals.

La primera qüestió remarcable és el fet que, com ja passava amb l'actuació anterior, en aquest cas també tenim una intervenció amb connotacions urbanes. A banda del mercat, com s'aprecia al planol d'emplaçament, la intervenció també compta amb un aparcament vinculat a una estació de tramvia, i per altra banda també s'actua a l'entorn immediat de la parcel·la del mercat.

El programa consistia amb un mercat, un espai d'oficines i administratiu i un pàrking subterrani per a l'accés només del personal treballador. Per a resoldre-ho, en contra del que veiem anteriorment, s'opta per diferenciar volumètricament i arquitectònicament les peces que han d'albergar els dos usos principals: mercat i oficines. Amb tot, ens queda un espai intermig, a mode de xicoteta plaça que permet l'accés a l'edifici d'oficines i també al mercat.

Centrant-nos en la peça del mercat veiem com l'organització general consta d'un conjunt de parades en la part central i mentre que les comunicacions i altres espais servidors se situen als laterals. També trobem botigues que donen al carrer, però en aquest cas tenen un funcionament doble, estant també obertes a l'interior. Pel que fa a l'organització pròpia de les parades, veiem com, cap d'elles té rerebotiga, m'entre que l'accés es realitza mitjançant un xicotet corredor central d'ús restringit als comerciants. Les parades queden totes al centre, produint-se un trànsit circular, de forma que, en aquest cas, no tenim botigues a banda i banda del passadís, sinó que només tenim a una banda.

Un altre aspecte treballat en aquest projecte són els espais estancials i als accesos. El mercat compta a multitud d'accesos i sol tindre associat a aquestos accesos una zona d'estada, ja siga plaça oberta, com la que es crea al carrer principal en retranquejar l'edifici; plaça tancada, com la que es genera separant els dos volums de cada ús, o una espècie de zona de jocs interior, en un dels laterals de l'edifici.

Per últim caldria esmentar amb quins mecanismes es preveu el tractament de la llum, per un costat la secció irregular del sostre fa que es generen una serie de lluernes que faciliten l'entrada d'il·luminació artificial, i per altra banda, l'ús de barres de fusta per a les façanes que varien la separació entre elles també permeten tamitzar l'entrada de llum al mercat.





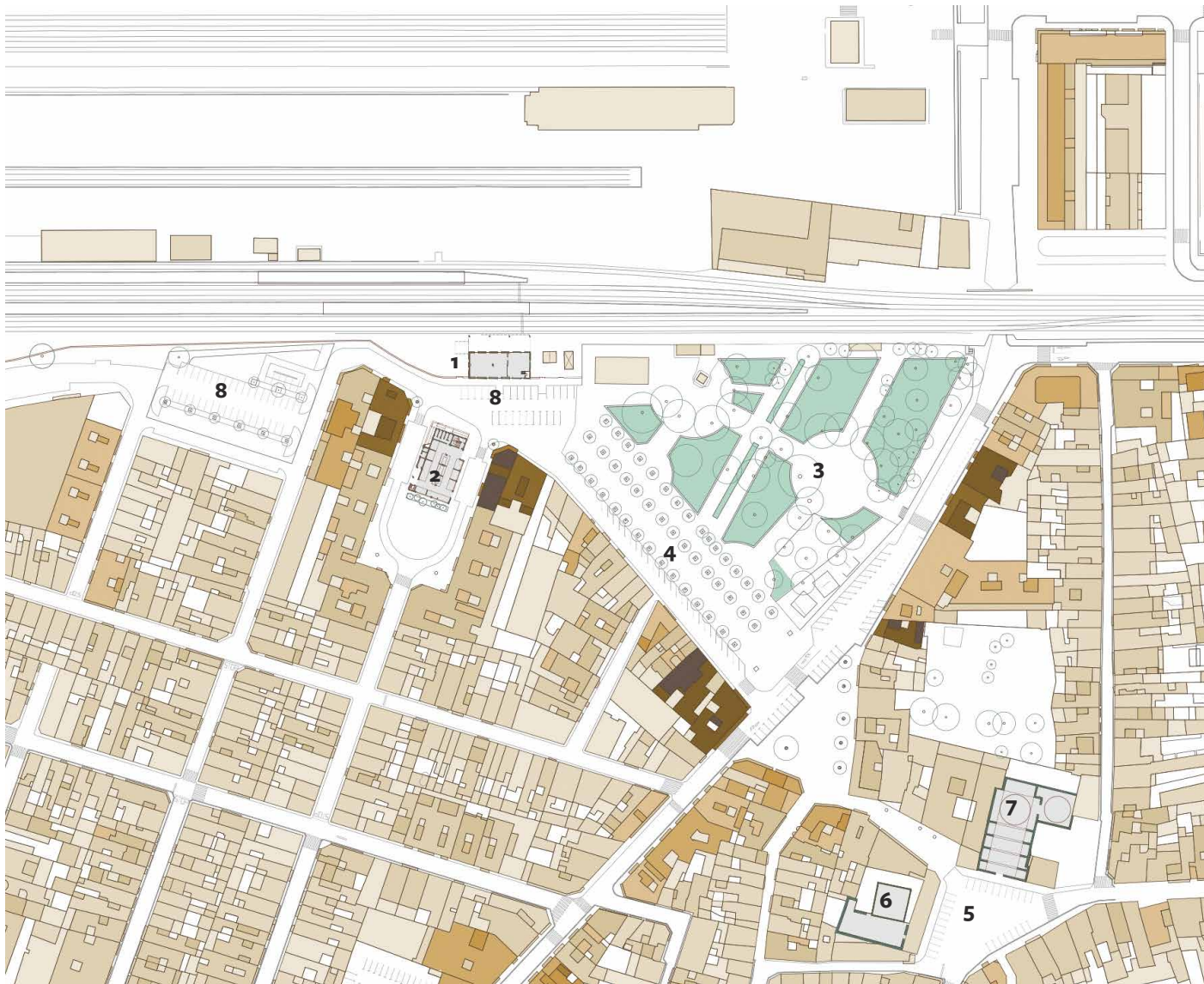
## 4. PROPOSTA PER A UNA NOVA ESTACIÓ

### *Com és l'entorn immediat de l'estació?*

Per tal de donar una resposta encertada a la problemàtica que se'ns presenta i poder encarar les primeres decisions de projecte amb coherència cal tindre ben estudiada quina és la situació actual de l'Estació de Silla i el seu entorn.

En aquest apartat del quart capítol s'estudiaran els edificis actuals de l'estació i el mercat, així com la realitat urbanística dels voltants.





1. Estació 2. Mercat municipal 3. Parc de l'Estació 4. Passeig de l'arbereda 5. Plaça major 6. Ajuntament - Museu d'Arqueologia - Torre Àrab 7. Església 8. Aparcament

1



4



2



6



3



8



El primer edifici de l'estació a Silla data de l'any 1852, el mateix any en què es va construir la línia València-Silla. No obstant l'edifici actual es va construir al voltant de 1920.

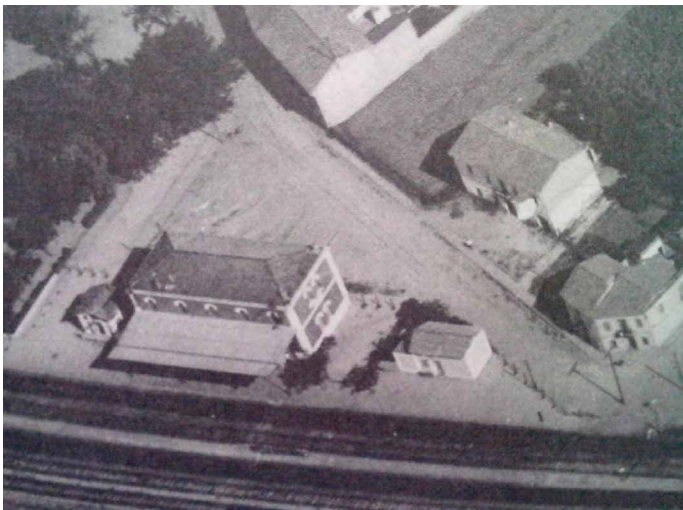
En referència al seu paper funcional, és un element originador de tot el desenvolupament urbà de la zona. Com a monument no aporta grans novetats, ja que segueix el mateix esquema i línia compositiva de l'arquitectura civil del segle XIX; així tenim una construcció estàndard que s'aplicava a qualsevol geografia sense pensar massa en l'entorn on anava a ubicar-se. Des d'un principi hi va haver molta polèmica amb l'emplaçament de l'estació, prevista en un lloc diferent més adequat en el que aquell moment era l'estructura de la població, però a pesar de l'oposició municipal, va acabar construïnt-se en aquell lloc que quedava pitjor comunicat. L'arribada del ferrocarril no només va ser una revolució per a passatgers i curiosos, sinó que va suposar un revulsiu per a les empreses de manufacturació i agroalimentàries, de manera que al voltant del ferrocarril es va desenvolupar una xicoteta trama industrial lligada al transport de mercaderies. Podríem dir que d'alguna manera aquest va ser el preludi del que actualment coneixem com la seu logística de tràfic de contenidors situada enfront de l'estació. Aquesta incipient indústria de finals del segle XIX encara és ben present actualment a la zona de l'Estació.

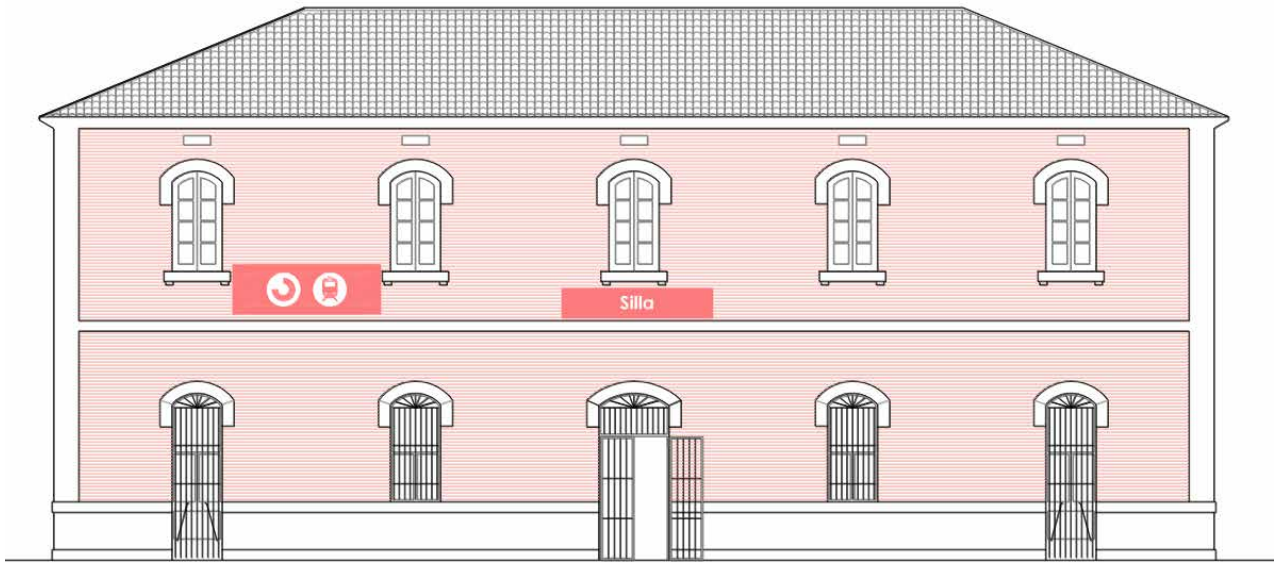
L'estació fou testimoni d'algunes fites històriques pel que fa al ferrocarril valencià, com la inauguració de la línia València-Cullera el 1877 que va tindre lloc en Silla. Açò va fer que a finals del segle XIX i principis del segle XX l'Estació brollava de gent amb el transbord de passatgers de la Ribera, i donava a Silla encara major publicitat de la que ja tenia amb la unió amb la ciutat de València. L'estació actual va coniuiré en el temps amb altres edificacions, inclús una peça que també funcionava com estació per a la línia de la costa, però que va ser enderrocada durant la segona meitat del segle XX.

L'estació actual compta amb l'edifici principal, de major entitat i rellevància arquitectònica i dues peces més destinades a instal·lacions i lavabos. Es tracta d'un edifici amb coberta a quatre aigües amb rajola caravista i estructura porticada. L'edifici ha sofert al llarg del temps diverses modificacions des que es va construir a principis de segle XX, arribant a tindre una cafeteria i inclús un vestíbul més gran que l'actual.

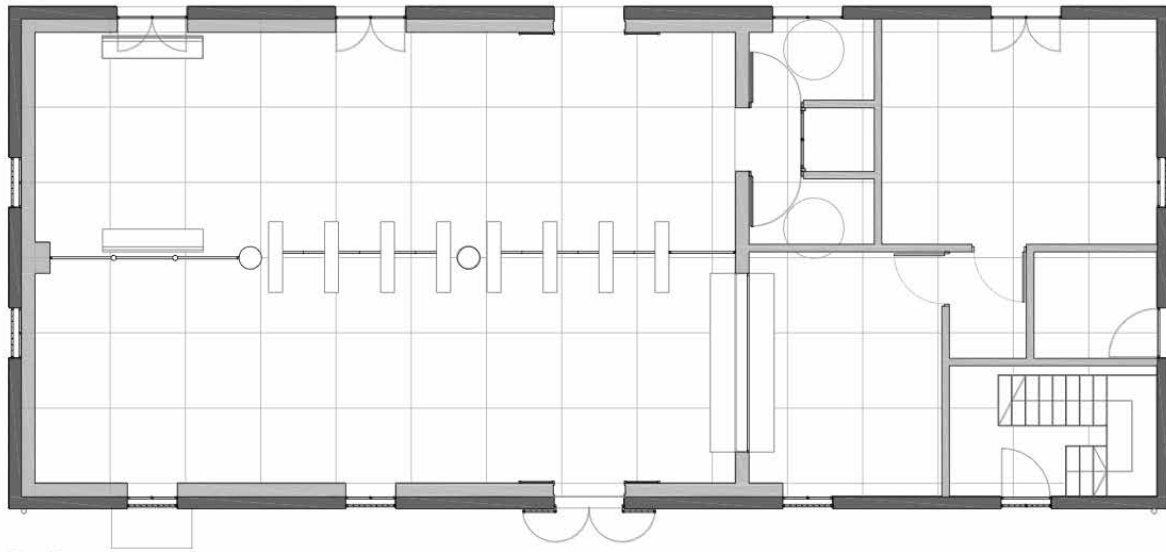
Com podem observar a la planta, l'accés des de la ciutat es produeix per la part central, quedant immediatament a la dreta el punt d'informació. Una volta a la zona interior, és a dir, havent passat les barreres de validació de tickets, trobem un espai habilitat amb bancs per a l'espera i els lavabos. L'edifici consta d'una planta superior destinada a una antiga vivenda i diverses dependències del personal de Renfe. El fet que a l'Estació de Silla coincidisquen dos línies de rodalies fa que en lloc de tindre dos andanes com sol ser habitual, compte amb tres. La connexió entre l'edifici de l'estació i aquestes dues andanes que queden a l'altra banda de les vies es realitza mitjançant un túnel al qual s'accedeix des de l'exterior de l'edifici.

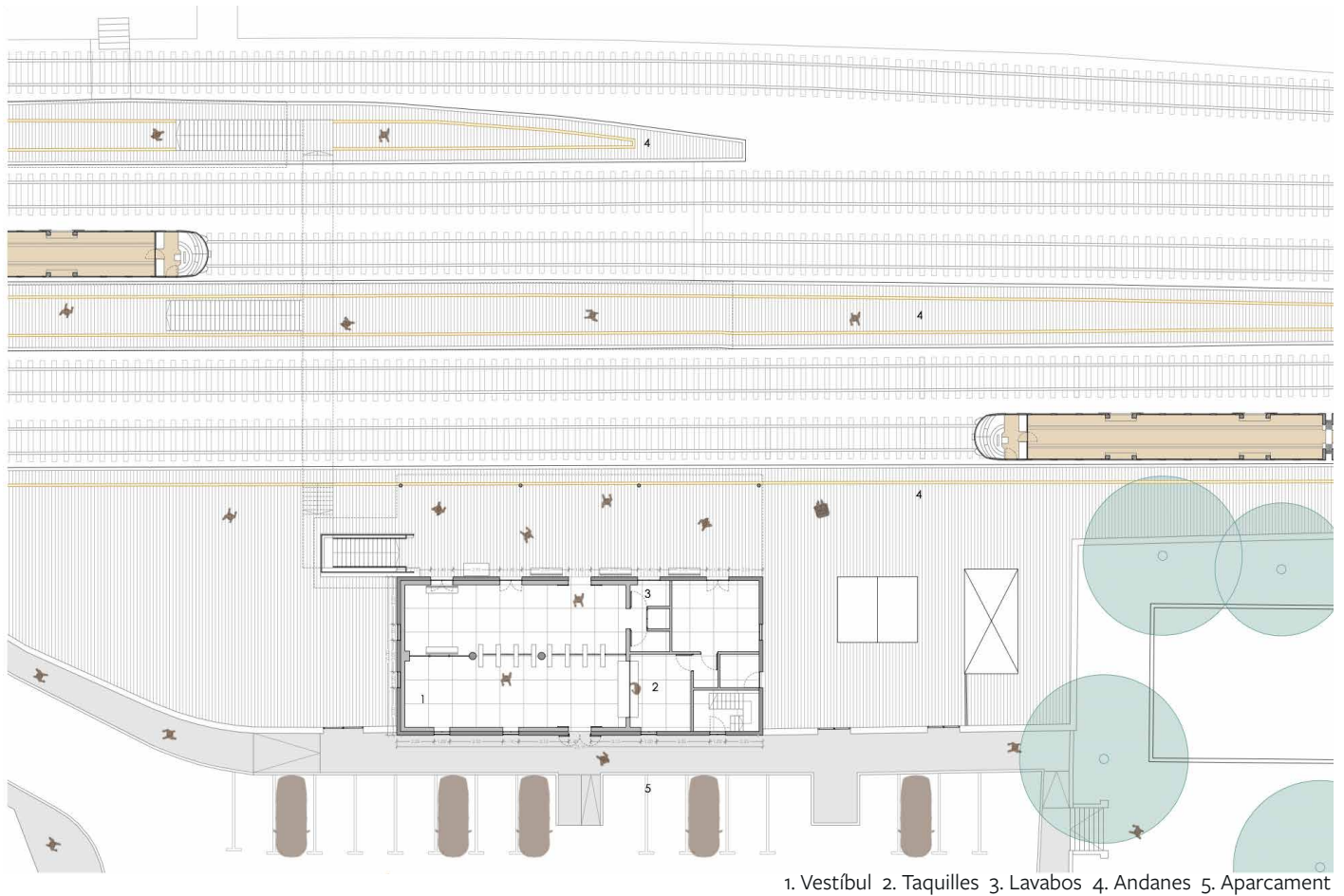
Pel que fa a l'alçat veiem com es tracta d'una composició clàssica, totalment simètrica amb finestres estretes amb arcs que imiten els arcs de mitja volta.





ALZADO ESTE





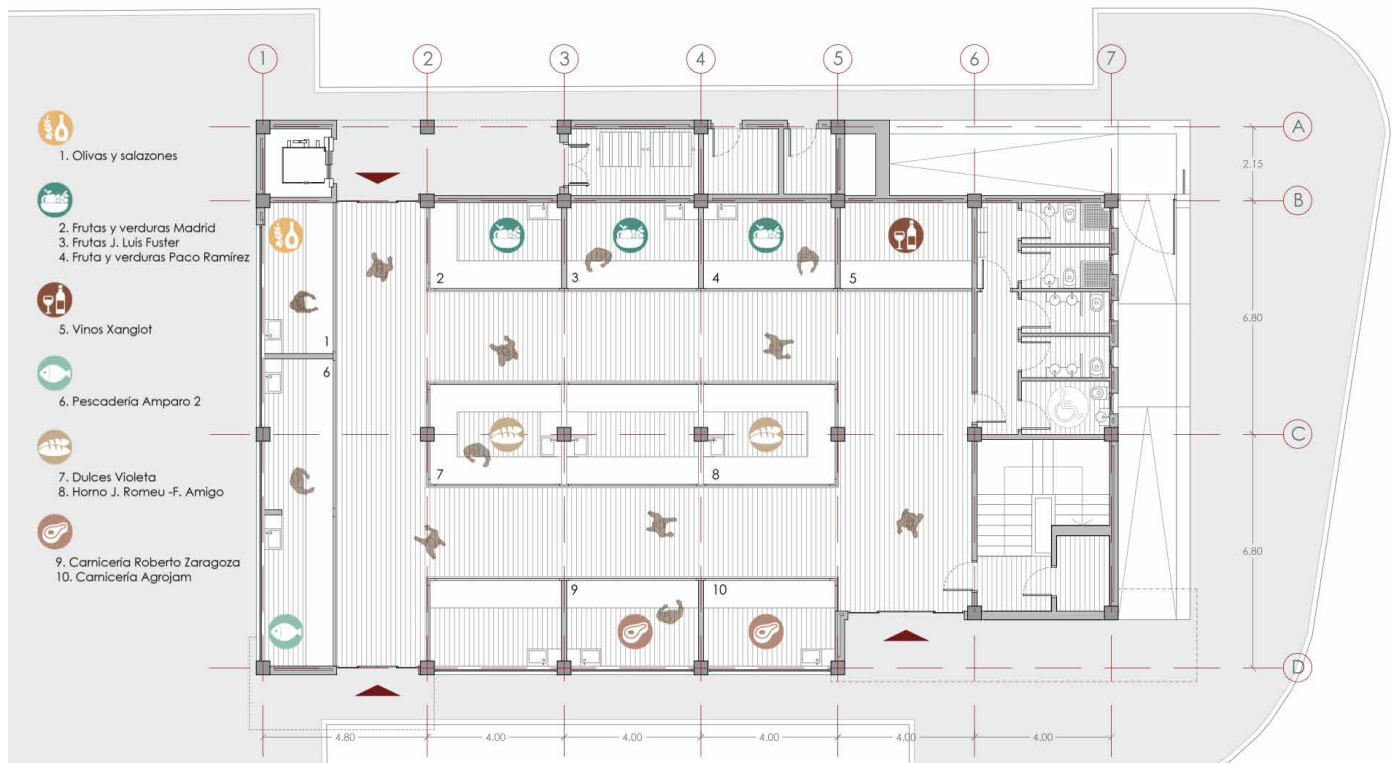
En aquesta planta de major alçang veiem com s'articula l'edifici de l'estació amb el seu entorn. Podem observar l'accés al túnel passant mitjançant unes escales i també les dos peces d'instal·lacions i serveis a la dreta de l'edifici principal. Pel que fa a les relacions amb l'entorn podríem dir que l'estació és aliena. El primer espai que trobem a l'eixida de l'estació, com a primera imatge de la ciutat de Silla és en primer terme un aparcament de vehicles i la imatge poc atractiva de l'edifici del mercat municipal. L'estació no forma part de l'espai públic i de la vida social del municipi.

Això és en gran part pel fet que no es tracta d'un espai obert, sinó que per tal d'accedir s'ha de ser usuari del servei de trens. Paradoxalment l'Estació es troba junt a un dels espais oberts més valuosos del municipi i a qui dona l'espalla, com és el Parc de l'Estació, una zona amb gran quantitat d'arbratge que, si bé es troba deteriorada actualment, té els actius necessaris per ser el principal espai públic de Silla.

Pel que fa al mercat, es tracta d'un edifici de baixa qualitat arquitectònica, construït l'any 1975 que, tenint en compte les necessitats actuals dels paradistes, ha quedat obsolet. És un edifici que no té una bona relació amb el seu entorn, la seua posició en un buit urbà entre edificis de vivendes d'entre cinc i onze altures deixa a la seua part posterior una plaça molt pobra urbanísticament, sense cap vida pel fet d'estar arraconada. A més la zona on s'ubica té un assolament molt limitat, cosa que sumat al tipus de tancament de l'edifici i la seua distribució interior, que no deixa les façanes lliures més que a la zona dels accesos fa que la il·luminació natural siga molt reduïda; sent aquest element de la il·luminació un dels principals actius que hauria de tenir un espai acondicionat per a l'intercanvi comercial.

Si ens centrem en la disposició interior de les parades i com es produeix la circulació dels consumidors, veiem com el model s'acosta més al mercat analitzat d'Inca. En aquest sentit viem com trobem una disposició de parades a l'exterior, pegades a les façanes del mercat, i un conjunt de tres parades al centre fent que la circulació general es produïska al voltant d'aquesta illa de parades, i tenint per tant botigues a banda i banda del passadís.

Pel que fa a la tipologia de parades no hi ha gran varietat. Destaca el fet que cap de les parades té rerebotiga, de manera que tenim unes parades de dimensions limitades, amb poc espai d'exposició i enmagatzematge. Les que es troben al perímetre tenen un sol mostrador, mentre que les que es troben al centre tenen dos o tres costats amb mostrador. Les parades no compten amb instal·lacions frigorífiques, només amb una pica.





*Il·lustració 1*  
Situació habitual

Donat que aquest punt del municipi és, com estem comentant, un dels principals focus d'activitat social, a l'entorn de l'estació es duen a terme diferents activitats festives al llarg de l'any que cal tenir en compte a l'hora de proposar una intervenció urbanística a la zona. En aquest sentit analitzarem quines són les activitats que tenen lloc en aquests espais i com hi afecten. Distingirem tres quatre situacions: l'habitual, la situació dels dijous i dissabtes en què es realitzen mercats ambulants al carrer, les falles i els festejos municipals de l'estiu.

La situació actual, representada en la il·lustració 1, mostra com durant la major part del temps la gent sol trobar-se d'una manera més o menys dispersa pel parc, el passeig de l'arbreda i la plaça de l'antic mercat i, allà on es concentra major quantitat de gent és a les zones on trobem terraces i cafeteries. Destaquen dos agrupacions d'aquest comerços; una ubicada a la plaça de l'ajuntament i altra junt en front de l'Estació, just arribant al final del passeig que uneix l'Estació amb la plaça principal. Aquest fet ens fa pensar que un dels usos que podria acabar composant el programa del projecte podria ser un espai d'ús de cafeteria o similar.



*Il·lustració 2*  
Situació d'un dia amb mercat ambulant

A la segona il·lustració veiem la situació simulada d'un dia en què es realitza el mercat ambulant. Aquest mercat té lloc habitualment dos dies a la setmana, dijous i dissabte. Les parades s'estenen des de la plaça de l'antic mercat municipal fins un dels carrers laterals de l'actual mercat, passant pel passeig de l'arbreda i l'esplanada que hi ha enfront de l'Estació. Aquest esdeveniment es sense cap dubte un dels que tenen major presència i importància dels que tenen lloc a la zona, pel fet de la seua dimensió però també per la quantitat de gent que arrossega, no només del municipi de Silla sinó també d'altres dels voltants, gràcies també a la seua ubicació al costat de l'Estació. S'haurà doncs de tenir en compte aquesta activitat a l'hora de plantejar una proposta d'actuació urbanística.

En tercer lloc trobem la imatge en què s'il·lustra la situació que es viu en falles, amb dos clars focus d'activitats, allà on es posen les falles a la zona, clars: la plaça de l'Ajuntament i l'espai que queda a la part posterior del mercat. Aquests dos punts fan que es produïska un fluxe de vianants pel passeig de l'arbreda.

Per últim, també la zona del passeig de l'arbreda, junt al jardí, veiem com torna a ser el lloc amb major concurrència, ja que es realitzen esdeveniments com sopars o concerts.

Aquestes qüestions haurien d'estar ben presents a l'hora d'idear els nous espais dels voltants de l'estació per tal de respondre bé a les necessitats dels habitants de Silla, i millorar en la mesura del que siga possible les qualitats d'aquests espais de cara a facilitar el funcionament de les activitats descrites.



*Il·lustració 3*  
Situació durant les Falles



*Il·lustració 4*  
Situació durant els festejos de l'estiu

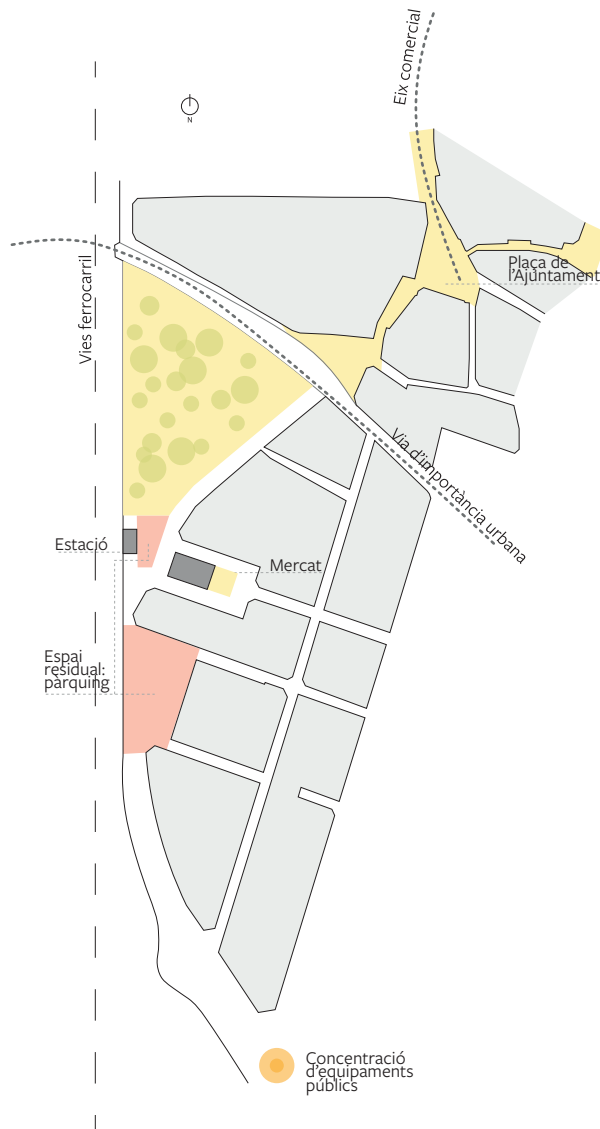


## Quines són les idees mare de la proposta?

Aquest projecte d'estació de trens naix amb una sèrie de condicionants que han anat marcant el seu creixement, tant des d'un punt de vista formal com funcional.

En l'àmbit urbanístic es plantegen diferents qüestions. En primer lloc la ubicació de l'estació i el manteniment o no de l'edifici pre-existent; aquesta fou una de les primeres decisions preses, i es va optar per mantenir l'edifici, pel seu caràcter històric i simbòlic, i per tant, mantindre la seua ubicació. S'ha de tindre en compte que la situació central que ocupa l'estació dins la trama urbana de Silla fa que estiga en una posició privilegiada com a element d'articulació urbana. En aquest sentit apareixen altres factors a considerar, com la possible ampliació de sòl urbà al lloc on actualment es troba la base logística de Renfe, i per tant en quina mesura respondria l'estació davant aquesta nova situació. Per altra banda, basant-nos en l'esquema urbà podem observar com l'espai de l'estació i el parc s'ubiquen a l'intersecció imaginària de dos eixos potents que uneixen comerç, institucions i equipaments. Així doncs, com si del 'foro' romà es tractara, l'àmbit de la intervenció - que consta d'un espai verd al nord, una plaça on s'ubica actualment el mercat a l'est, i un espai posterior dedicat a l'estacionament de vehicles, situat a la part sud - adquireix un caràcter d'espai central dins l'espai urbà.

La situació de tot aquest àmbit previ al projecte mostra una sèrie de llums i ombres. Morfològicament, l'espai que tractem és el resultat del encontre entre dos geometries diferenciades, per una banda la trama urbana ortogonal, i per altra, la línia recta imposada pel traçat de les vies del ferrocarril. Aquest fet dóna com a resultat un conjunt d'espais oberts residuals que van articulant-se els uns amb els altres, a voltes d'una forma no massa encertada. Amb tot, podríem assenyalar dos grans actius: la seua situació de centralitat ja esmentada i l'existència del parc de l'estació, que és el principal espai verd de la ciutat, qualitat que el fa estar subjecte a millores però no a una alteració morfològica del mateix. Per una altra banda, existeix una gran disfunció, com és el fet que l'espai obert posterior (part sud) tinga un ús residual, com a aparcament de vehicles, i no forme part del conjunt d'espais oberts urbans que van establint relacions espacials acompanyant, al mateix temps, els principals equipaments urbans. Per últim cal esmentar que ens trobem amb un edifici del mercat deficient pel que fa a les seues



Situació prèvia

necessitats funcionals i de baixa qualitat, ubicat en una plaça amb poc assoliment per la presència de grans edificis al seu voltant.

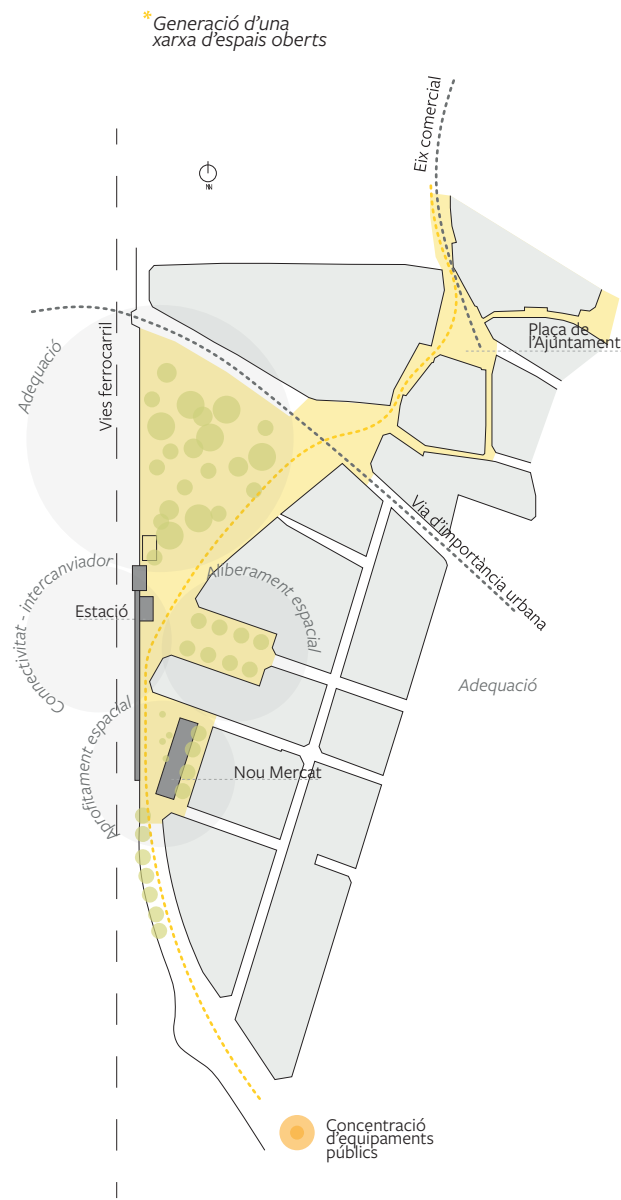
Com a resum, podem treure un conjunt de conclusions i pautes projectuals que naixen de l'esfera urbanística:

**La conservació de l'edifici de l'Estació actual.** L'edifici, per la seua arquitectura, resulta un element simbòlic dins els paisatge urbà. No obstant això requerirà una revisió en quant a la disposició espacial interior, com l'ús que se li dona. La proposta d'un programa complementari al de l'estació tradicional, farà de l'edifici el centre del conjunt arquitectònic de l'estació.

**La presa en consideració de futurs canvis urbans en l'actual seu logística.** Aquest aspecte es valora tenint en compte que, el túnel del projecte que permet la connexió entre la ciutat i les andanes del centre de les vies, podria arribar a ampliar-se, permetent una comunicació entre les dues parts de la ciutat separades per les vies.

**La conservació de l'espai del parc potenciant el seu caràcter com a principal espai verd urbà.** El parc existient requereix una revisió urbanística pel que fa al tractament urbà, pavimentació i mobiliari, però en cap cas es proposa una revisió morfològica que puguera afectar la vegetació. La relació entre el parc i l'estació s'estableix mitjançant una revisió dels camins interiors del parc i la incursió de la cafeteria de l'estació en el parc, ocupant el lloc on a la situació previa trobem un edifici de molt baixa qualitat arquitectònica i sense cap ús. A banda es proposarà la generació d'una estructura modular lleugera que colonitzarà algunes zones del jardí per tal que es puguin realitzar en elles diverses activitats, com per exemple, jocs infantils, mercat itinerant, espectacles...

**L'aprofitament de l'espai sud per tal d'incorporar-lo a la xarxa d'espais oberts i la millora i reubicació del mercat.** Aquestes dos intencions van de la mà ja que, per una banda, trobem un edifici del mercat com ja s'ha dit obsolet i de baixa qualitat ocupant un buit urbà de dimensions reduïdes i amb poca incidència solar; per altra tenim un espai infrautilitzat, més ampli, i que comunica espacialment amb l'eix sud de la ciutat on s'ubiquen diferents equipaments públics. Es pretén per tant apropiat-se d'aquest espai i connectar-lo amb la resta d'espais urbans ja esmentats, generant així una xarxa d'espais per a vianants. Aquest espai, a més, acolliria el nou mercat, que pretén ser molt més obert al carrer.



Proposta

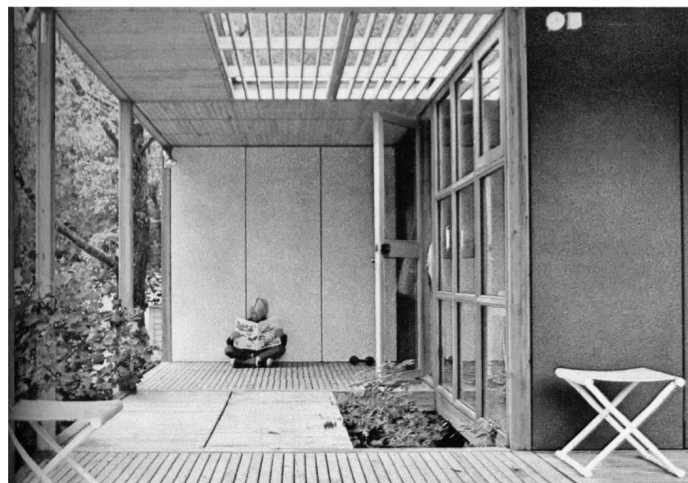
Des d'un punt de vista morfològic també podem remarcar un parell d'idees generadores de projecte.

En primer lloc una voluntat de generació d'espais, ja siguin oberts o tancats, als diferents espais oberts, així com el mercat o l'estació, amb una pauta comuna per a tots ells. Aquesta pauta deu ser una forma de construir; una estructura modular, que permetisca anar generant diferents espais al llarg de la xarxa d'espais oberts ja esmentada. L'estructura ha de servir per a uniformitzar l'espai urbà, amb la pretenció de que, utilitzant un mateix llenguatge per als diferents àmbits, es pugui llegir una intervenció comuna a tots ells. Per altra banda, com ja hem esmentat, l'àmbit d'influència de l'estació resulta del trobament de dos trames que deixen un espai irregular i quasi asfixiant en alguns trams, és per aquest motiu que l'element constructiu modular ha de buscar la lleugeresa i la senzillesa per no entrar en conflicte amb la trama urbana, d'altra manera el fluxe que es pretén establir amb la xarxa d'espais oberts es veuria col·lapsat per la nova intervenció.

El projecte d'estació, no obstant, ofereix oportunitats derivades d'algunes necessitats pròpies. En aquest sentit és molt important el requisit de permetre una comunicació a diferent cota - bé en alçada o soterrada - entre l'edifici de l'estació i les andanes centrals. Descartada la comunicació en alçada pel fet d'haver de cobrir una distància vertical major, ens trobem que l'obligació d'haver de descendir diversos metres per tal de creuar les vies ens obri la porta a un món subterrani que ofereix moltes possibilitats. Per una banda una premisa clara del projecte és que, aquesta connexió soterrada havia de ser més que un túnel inferior de pas. La idea és generar un conjunt d'espais subterranis descoberts mitjançant els quals puguen respirar diferents dependències i espais annexos que acolliran part del programa de l'estació. Val a dir que el conjunt de l'estació no ha de servir només per a realitzar el trànsit entre la ciutat i el tren, sinó que a banda d'això i com veurem més extensament en el següent punt d'aquesta memòria, la nova estació ha de ser un intercanviador territorial que facilite la intermodalitat de transports i un punt de trobada i divulgació turística-cultural enfocada a l'Albufera. Els espais per baix de la cota de la ciutat permetran a més, connectar directament l'estació amb la nova plaça del mercat i amb el pàrquing subterrani que compartiran els dos equipaments.

La diferenciació estructural i material entre els elements del projecte a cota de ciutat i els de la cota inferior, permet establir un diàleg continu entre totes les parts del projecte.

Algunes de les referències que per la seua implantació urbanística i generació arquitectònica o bé per la definició constructiva han anat marcant el desenvolupament del projecte són *Schaustelle* de Jüergen Mayer H. i el Sistema *Moduli* de Kristian Gullichsen i Juhani Pallasmaa.



## *Un nou programa per a revitalitzar l'estació*

Davant la pregunta què és una estació i per a què serveix, tots tenim en ment quina seria la resposta. El projecte, però, busca donar-li un significat afegit a l'estació de ferrocarrils. Busca compaginar un programa complementari al que ja acull normalment una estació com la de Silla, per tal de donar-li un major protagonisme dins l'entramat urbà d'equipaments. El programa escollit per a desenvolupar el projecte ha estat el d'un espai de divulgació cultural i informació ecoturística enfocat al Paratge Natural de l'Albufera. Per tal d'arribar a aquesta conclusió han sigut diverses les consideracions, extretes de l'anterior anàlisi, que s'han tingut en compte.

De l'anàlisi territorial i interurbà veiem la importància de l'eix de vies del tren i de l'antiga carretera nacional entorn als quals s'han anat expandint els diferents nuclis urbans. Aquesta proximitat i interconnectivitat ens du a pensar que es poden produir relacions de dependència pel que fa al treball i dotacions municipals entre els diferents nuclis urbans, raó per la qual el conjunt arquitectònic de l'estació haurà de donar resposta a aquests fluxes facilitant, en la mesura en què pugui, l'accessibilitat als diferents itineraris urbans que connecten amb aquestes dotacions i la indústria. Per altra banda també és important l'existència de l'Albufera i tot el seu significat cultural, històric i mediambiental, i el fet que atenint-nos als plànols territorials, Silla, no només compta amb un port a l'Albufera, sinó que a més és un dels municipis que té major extensió terme municipal en contacte amb el Paratge natural, amb totes les repercussions que aquests dos factors tenen en quant a connectivitat.

Des d'un punt de vista d'escala urbana o municipal, tot i que hem vist com l'estació i la seua zona d'influència es troben en un punt de centralitat pel que fa a la traça urbana de Silla, hem advertit que la connexió entre la zona nord i sud de Silla no es produeix aprofitant tot el potencial que permetrien els diferents espais del voltant de l'estació. És per això, que amb un programa que tinga una afectació en la mobilitat del conjunt del municipi, s'afavoreix el poder resoldre aquesta deficiència.

Per últim cal esmentar un factor de pura compatibilitat pel que fa a l'ús habitual d'una estació. El programa havia d'aprofitar totes les possibilitats que ofereix una estació. Possibilitats com per exem-

-ple l'horari continu d'una estació o l'aprofitament de la infraestructura ferroviària i el seu servici. Per altra banda també té importància el tindre en compte la compatibilitat pel que fa a usos dels espais de circulació i per tal de compartir-ne altres com la sala d'espera o el punt d'informació.

Exemple d'un pamflet informatiu, que recolliria el nou programa de l'Estació

## HORARIS TRENS SILLA - VALÈNCIA NORD

Línia	eixida	arribada	duració
C2	06.41	06.57	0.16
C2	07.14	07.30	0.16
C1	07.20	07.36	0.16
C2	07.24	07.40	0.16
C1	07.35	07.56	0.21
C1	07.50	08.06	0.16
C2	07.57	08.13	0.16
C1	08.05	08.26	0.21
C2	08.17	08.40	0.23
C1	08.20	08.37	0.17
C1	08.35	08.51	0.16
C2	08.44	09.00	0.16
C1	08.50	09.06	0.16
C2	08.57	09.13	0.16
C1	09.05	09.21	0.16
C2	09.14	09.30	0.16
C1	09.20	09.36	0.16
C1	09.35	09.56	0.21
C2	10.14	10.30	0.16
C1	10.35	10.56	0.21
C2	10.44	11.05	0.21
C1	11.05	11.21	0.16
C1	11.35	11.51	0.16
C2	11.44	12.05	0.21
C1	12.05	12.21	0.16
C2	12.44	13.10	0.26
C2	13.14	13.30	0.16
C1	13.38	13.54	0.16
C2	13.45	14.01	0.16
C1	14.05	14.21	0.16
C2	14.14	14.30	0.16
C1	16.05	16.23	0.18
C2	16.14	16.30	0.16
C2	17.45	18.06	0.21
C1	18.05	18.21	0.16
C2	18.14	18.30	0.16
C1	20.05	20.29	0.24
C2	20.14	20.38	0.24
C2	20.44	21.05	0.21
C1	21.05	21.21	0.16
C2	21.14	21.30	0.16
C1	21.35	21.57	0.22
C1	22.36	22.52	0.16
C2	22.49	23.05	0.16
C1	23.05	23.21	0.16

**Horari de l'oficina turística:**  
Dilluns a divendres, 9.30 - 16.30 h  
Dissabte, 10 - 14 h

+ info i reserves a [www.renfe.es/estacions/silla](mailto:www.renfe.es/estacions/silla)

Sabies que els orígens de la Comunitat de Pescadors es remunten als temps anteriors a Jaume I, encara que és a partir de la conquesta quan es regulen els seus privilegis de forma escrita?

L'oficina turística i divulgativa de Silla - Porta a l'Albufera organitza una exposició de fotografies sobre la peïxa albuferenca i un cicle de xarrades divulgatives des del 3 fins el 20 d'octubre. A més organitzarem visites a la Casa de la Comunitat de Pescadors i la Llotja del Palmar per entendre de primera mà les claus d'aquesta tècnica.

Apunta't a la visita i descobreix aquesta tradició mil·lenària

Dies: tots els dimecres del mes d'octubre  
Hora: 11.00 h  
Lloc d'inici: Estació de Silla

03-10 al 20-10 | XARRADES I EXPOSICIÓ

La pesca  
a l'Albufera,  
una tradició  
mil·lenària

## Estació de rodalies de Silla - Porta a l'Albufera

tardor  
2020



### ISABEL COIXET

Al llarg de la història han sigut diverses les ocasions en què s'han filmat pel·lícules al Paratge natural de l'Albufera.

Aquest documental, dirigit per la cineasta catalana Isabel Coixet i presentat al Festival Internacional de Cine de San Sebastián en la passada edició, mostra un recull dels principals treballs cinematogràfics realitzats al Llac.

Es podrà visualitzar del 22-10 al 8-12 totes les vesprades a les 18.30 hores a la sala de projeccions de l'oficina turística.

22-10 al 8-12 | DOCUMENTAL

Silenci,  
es roda a  
l'Albufera

### LA RIBERA SUD, DES DE SOLLANA AL PALMAR

Dies: els dimarts d'octubre, novembre i desembre.  
Hora: 15.00  
Duració: 90'

### NAVEGUEM DES DEL PORT DE SILLA

Dies: els dijous i dissabtes d'octubre, novembre i desembre.  
Hora: 12.00 (dijous) 11.00 (dissabte)  
Duració: 70'

### LA DEVESA DEL SALER

Dies: els divendres d'octubre i novembre  
Hora: 12.00 i 15.00  
Duració: 90'

Places limitades

RUTES AMB BICICLETA

Descobreix  
amb dues  
rodes

En aquest sentit pensem que un Centre cultural i d'informació ecoturística garanteix les qüestions anteriorment esmentades. A continuació s'exposen les diferents parts del programa de forma detallada:

L'estació comptarà amb un **punt d'informació** que s'ubicarà a l'antic edifici de l'Estació original. Allà en planta baixa, a banda de la informació relacionada amb els horaris i la infraestructura del servei de rodalies, també s'oferirà informació pel que fa a les activitats organitzades pel Centre cultural i d'informació ecoturística. El mateix espai servirà per a viatgers o altres que vulguen esperar l'arribada o sortida de trens a un espai interior i climatitzat. A banda, a la primera planta de l'edifici i complementant tant activitats d'espera com del centre cultural, trobarem una sala oberta dedicada a exposicions. Podríem dir que, paradoxalment, el punt de referència de la nova estació serà l'antic edifici de l'Estació, que, amb els nous usos, adquireix major protagonisme i esdevé una peça clau dins el nou engranatge espacial del complex de l'Estació. Es tracta d'un espai d'intercanvi, una zona d'estada i relació, un punt de promoció cultural. La modulació del volum antic servirà per anar traçant els nous espais del projecte, de la mateixa manera que l'ús complementari s'aprofita de la infraestructura del ferrocarril.

El punt d'informació serà l'únic espai del complex de l'Estació, junt amb la cafeteria - ubicada a l'extrem sud del jardí - i les andanes, que estarà situat a la cota de la ciutat. A una cota inferior trobarem altres dependències annexes als espais inferiors oberts:

Les **aules-taller**, serà el lloc on es duran a terme la major part de les activitats del Centre cultural i d'informació ecoturística. Aquestes activitats tindran a veure amb projeccions de continguts audiovisuals, xarrades divulgatives, tallers culturals, exposicions temporals... La compartimentació flexible d'aquestes aules fa que l'espai es pugui modificar depenent de les necessitats de l'activitat que es vagi a realitzar.

Contigu a les aules-taller trobem el **pàrquing** de l'estació, que a banda de places per a vehicles motoritzats també tindrà espai reservat per a bicicletes propies dels usuaris de l'estació i també altres reservades per a ús exclusiu del Centre cultural i d'informació ecoturística que serviran per a realitzar rutes per l'Albufera.

Queden per esmentar altres espais dedicats a **instal·lacions i dependències propies de l'estació** - sala de comptes, vestuari, lava-

bo per al personal de Renfe - i els lavabos públics.

Per acabar amb el programa del complex ferroviari, no podem oblidar els espais inferiors exteriors de l'Estació que tenen la funció de permetre la circulació entre tots els espais anteriorment esmentats, així com fer-los habitables. L'espai més ampli, que podríem anomenar com a "la plaça inferior", a més, té també una important funció, com és el fet de servir com a espai per aglutinar usuaris del Centre cultural i d'informació ecoturística, que arribats en grup a l'estació amb el tren, rebrien les primeres indicacions del personal de l'estació en aquest punt abans de realitzar les activitats pertinents.

Per últim, cal esmentar l'espai destinat al Mercat, que comparteix amb l'estació algunes parts programàtiques, com ara el pàrquing o inclús un espai per a reunions a la zona de les aules-taller. Com ja s'avançava anteriorment, l'actuació de l'estació també té el propòsit d'afectar les connexions urbanes dels voltants de l'Estació per tal de millorar-les. En aquest sentit, amb el canvi d'ubicació del mercat, passant-lo a l'espai residual que queda al sud de l'Estació, i també, amb la voluntat de generar un accés peatonal cap aquesta zona amb el carrer inferior que comunica els espais inferiors amb la ciutat, és pretén guanyar aquest espai per a la ciutat, potenciant així la connexió entre el nord i sud del municipi per aquest eix ferroviari.

El mercat té una clara vocació d'obrir-se a l'exterior, i es per això que s'inserta en un entramat estructural que genera una plaça: la plaça del mercat.

## RESUM DEL PROGRAMA PER ESPAIS

- Punt d'informació i espera (Antic edifici de l'Estació)
- Sala d'exposicions i espera (Antic edifici de l'Estació)
- Espai obert inferior (Plaça inferior)
- Aules-taller
- Pàrquing intermodal
- Dependències personal de Renfe
- Lavabos
- Instal·lacions
- Andanes
- Mercat



## 5. BIBLIOGRAFIA

Fonts d'informació com publicacions escrites o espais web.

Algunes de les imatges i plànols que han aparegut en els apartats d'ànlisi, han estat realitzats en grup durant el primer quadrimestre del curs del Màster. Els integrants d'aquest grup han sigut: Jaume Cantarero, Carmen Clarés, Pau Flich, Andrea López, Tara López, Laura Peydro, Matilde Portalés, Esther Senís, Daniel Tornero, Daniel Veenstra.

Ajuntament de Silla - silla.es

albuferadevalencia.com

archdaily.com

Institut Cartogràfic Valencià

*La Estación del Norte en Valencia, pasado y evolución.* Rafael Moreno Tomás, Enrique Rúa López.

*La Humanización del espacio urbano.* Jan Gehl

*L'albufera de València.* Daniel Sala, Francisco Calero, Pepe Sapena.

*L'albufera de València.* Vicenç M. Rosselló Verger

parquesnaturales.gva.es

plataformaarquitectura.cl

publicspace.org

renfe.com

terrasit.gva.es

*Urbanística de grandes ciudades del Mundo Antiguo.* A. Garcia y Bellido (Google books)

wikipedia.org



