

4. EL PROGRAMA



## 1. ORDENACIÓN GENERAL

## 2. NUEVA ESTACIÓN TÉRMINO

- Acceso viajeros/vehículos
- Taquillas/ controles
- Oficina estación. Instalaciones y servicios
- Quiosco de prensa
- Andenes
- Paradas de autobuses
- Parada de taxis

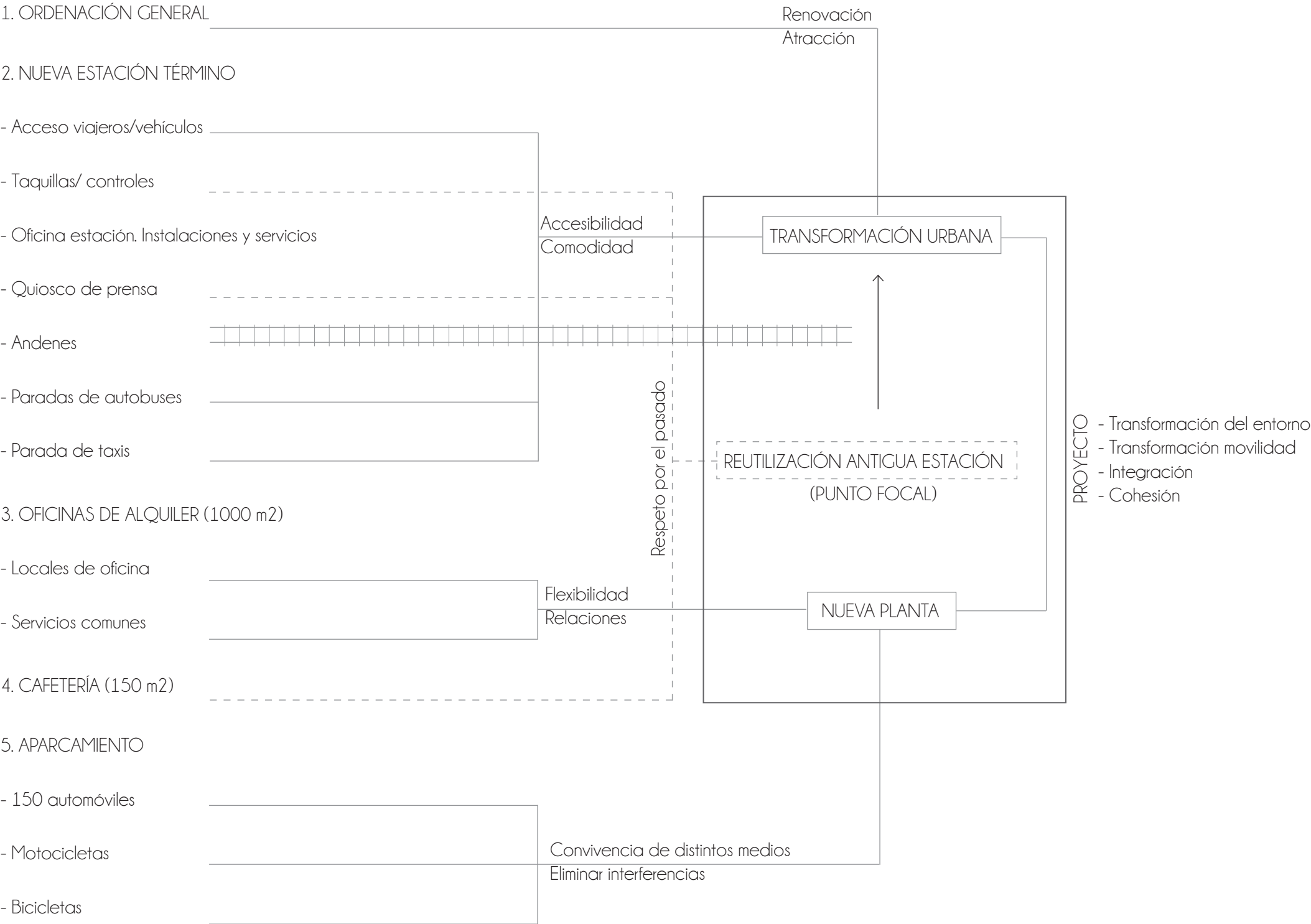
## 3. OFICINAS DE ALQUILER (1000 m2)

- Locales de oficina
- Servicios comunes

## 4. CAFETERÍA (150 m2)

## 5. APARCAMIENTO

- 150 automóviles
- Motocicletas
- Bicicletas



Antes de comenzar a proyectar es necesario conocer y entender el significado del programa. Si consultamos en el diccionario de la Real Academia Española la palabra estación obtenemos numerosas acepciones:

\_Estación. (Del lat. statio, -ōnis).

1.f. Cada una de las cuatro partes o tiempos en que se divide el año.

2. f. Tiempo, temporada. En la estación presente.

\_3. f. En los ferrocarriles y líneas de autobuses o del metropolitano, sitio donde habitualmente hacen parada los vehículos.

\_4. f. Edificio o edificios en que están las oficinas y dependencias de una estación del ferrocarril o de autobús.

\_5. f. Edificio donde las empresas de tranvías tienen sus cocheras y oficinas.

6. f. Punto y oficina donde se expiden y reciben despachos de telecomunicación.

\_7. f. Paraje en que se hace alto durante un viaje, correría o paseo.

\_8. f. Estancia, morada, asiento.

9. f. Visita que se hace por devoción a las iglesias o altares, deteniéndose a orar delante del Santísimo Sacramento, principalmente en los días de Jueves y Viernes Santo.

10. f. Serie de padrenuestros y avemarías que se rezan visitando al Santísimo Sacramento.

11. f. Cada uno de los altares, cruces o representaciones

devotas que jalonan el recorrido del vía crucis, ante los cuales se rezan determinadas oraciones.

\_12. f. Partida de gente apostada.

13. f. Astr. Detención aparente de los planetas en sus órbitas, como resultado de la combinación de los movimientos propios de los demás planetas con el de la Tierra.

\_14. f. Biol. Sitio o localidad de condiciones apropiadas para que viva una especie animal o vegetal.

15. f. Geol. y Topogr. Cada uno de los puntos en que se observan o se miden ángulos de una red trigonométrica.

16. f. Rel. Parada en el curso de una procesión.

17. f. Telec. Emisora de radio.

\_18. f. desus. Estado actual de una cosa.

19. f. ant. Sitio o tienda pública donde se ponían los libros para venderlos, copiarlos o estudiar en ellos.

Seleccionando los significados que nos conciernen en el proyecto, entendemos que una estación no es solo un edificio en el que albergar una parada de tren, autobús o metro; sino que va más allá dotándolo de mayor contenido. Se trata pues, de lugares donde paran estos vehículos, donde se encuentran las oficinas para su gerencia, donde se reúnen personas, pero también se trata del lugar donde se realiza un alto en el camino, se habla incluso de morada tanto de personas como de otras especies. Estudiando la historia de las estaciones de ferrocarril observamos que además de tratarse de edificios públicos, también tienen su componente privado, más hogareño, ya que solían albergar la vivienda del jefe de estación.

Podríamos incluso analizar un significado en desuso: estado actual de una cosa. Esto nos incita a investigar y realizar un análisis de la situación en la que se encuentra actualmente la estación para tomar decisiones sobre nuestra actuación.

\_BEATRIZ GIMENO FRONTERA



El transporte sostenible, hoy en día, es una necesidad para mejorar la relación de nuestras localidades con el entorno natural. Pero, para el fomento del mismo, es necesario facilitar su integración en la ciudad. Desde la arquitectura y el urbanismo nos vemos obligados a desarrollar viales que permitan la convivencia de los distintos medios de transporte.

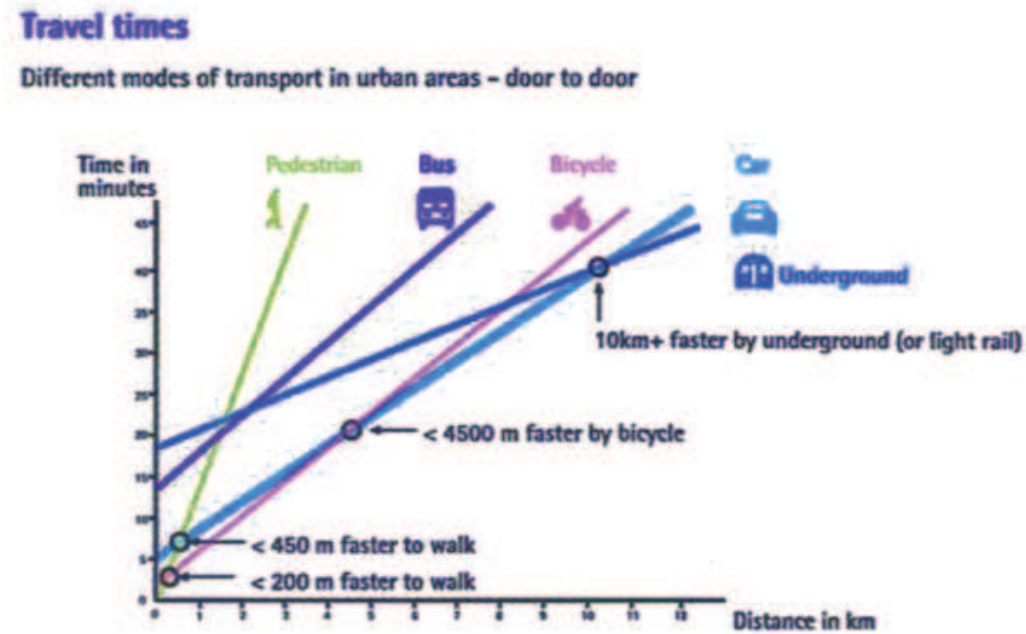
La intermodalidad de la estación permite el cambio de medio de transporte, escogiendo en función del recorrido, la opción óptima tanto en velocidad como ahorro de energía.

La gente que reside en el entorno más próximo puede acceder a pie. La población que vive algo más alejada o que reside en las urbanizaciones próximas puede acceder en bicicleta, coche o autobus. Una vez allí, el tranvía los podrá llevar a Valencia y su zona metropolitana.

De la misma manera, se quiere facilitar la accesibilidad a personas con movilidad reducida y familias con niños, tratando los desniveles de acceso con rampas y eliminando escaleras o desniveles grandes que existen en la actualidad.

El 40% de la energía empleada se destina a la movilidad y el 80% de ésta para el transporte por carretera. Debemos buscar soluciones para reducir el impacto ambiental que suponen los medios de transporte actuales. Los objetivos de la movilidad sostenible son:

- **ECONÓMICO:** satisfacer de forma eficiente las necesidades de movilidad derivadas de las actividades económicas, promoviendo de esta forma el desarrollo y la competitividad.
- **SOCIAL:** proporcionar condiciones de accesibilidad de los ciudadanos, favoreciendo la equidad social y territorial; y los modos de transporte más eficientes y sostenibles.
- **AMBIENTAL** contribuir a la protección del medio ambiente y la salud de los ciudadanos, reduciendo los impactos ambientales del transporte, contribuyendo a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y optimizando el uso de los recursos no renovables, especialmente los energéticos.



Source: Prof. J. Whitelegg, Transport for a Sustainable Future – The Case for Europe

El acceso, la forma y facilidad de aparcamiento, y así como la seguridad del mismo son factores que influyen en el uso o no de los medios de transporte privados. Con el fin de fomentar el uso de la bicicleta se colocará un sistema automático y subterráneo. De esta manera se libera espacio en la plaza y se facilita y acelera el aparcado. Este sistema es también más seguro contra robos o vandalismo, ya que las bicicletas quedan ocultas. También cuenta con un espacio de consigna.

Se trata de un sistema patentado llamado BICIBERG, que ya se encuentra instalado en ciudades como Vitoria, Zaragoza o Huesca. “Es capaz de recibir y devolver la bicicleta a pide calle en un periodo de tiempo inferior a 30 segundos y que permite además guardar elementos necesarios para el uso de la misma como la mochila o el casco.”

Mediante tarjetas de aparcamiento se realizan las maniobras de aparcamiento o retirada de la bicicleta. La manera de operar es la siguiente:

- Introducir la tarjeta
- Teclear el código
- Aparcar o retirar la bicicleta
- Retirar la tarjeta

Se trata de un aparcamiento modular que para una profundidad de 4,80 m y una base circular de 7,5 m tiene una capacidad de 69 bicicletas.

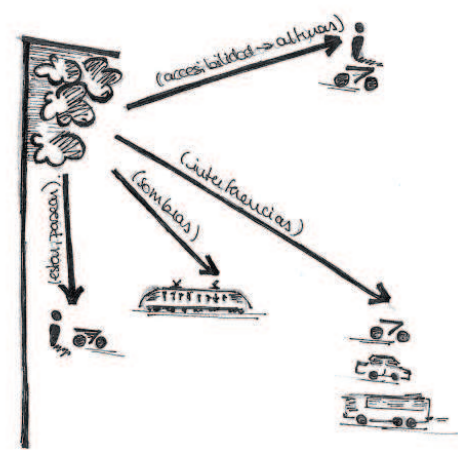


Tras el análisis de la localidad observamos que tiene una carencia importante de espacios públicos de calidad. La escasez de plazas y zonas verdes supone un reto para el proyecto, ya que supone la necesidad de suplir esta carencia.

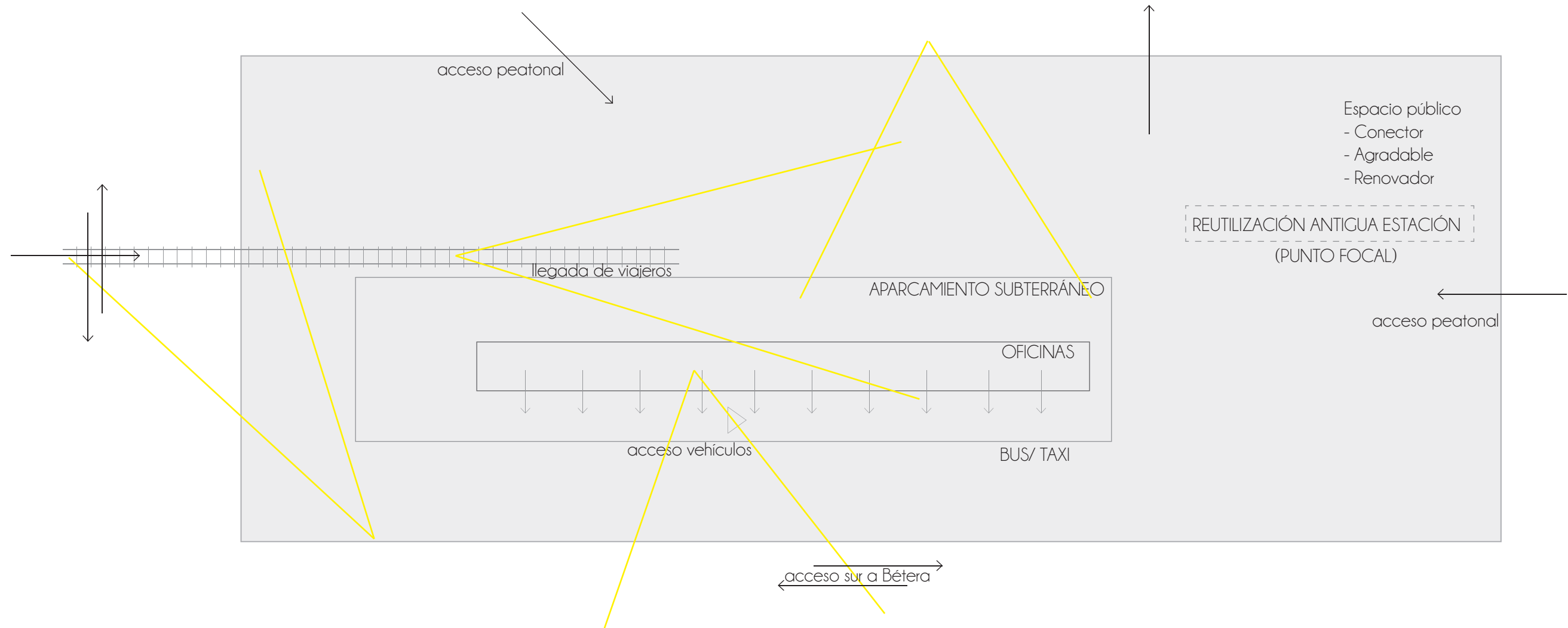
No se trata únicamente de construir un gran espacio público, sino también tratar de cerrar la cicatriz que supuso el ferrocarril en el sur de Bétera. Debe renovar y dotar de contenido a la antigua estación y su entorno, hoy en día un lugar semiabandonado y con problemas en la circulación. La renovación de la estación podría suponer en la zona mayor afluencia de gente, llenando de vida la zona y eliminando, quizás, el entorno semi-industrial de la zona para transformarse en viales comerciales en los que primen los viandantes. Se trata, por tanto, de construir un lugar para estar, pasear, llegar, salir, que permita disfrutar de la ciudad y logre la cohesión en el lugar. Que deje de ser un lugar de paso sin contenido, para llegar a ser un lugar de reunión.

Uno de los problemas más complejos a los que nos enfrentamos es el de las circulaciones. Uno de los límites de la parcela es la carretera de acceso a Bétera, con tráfico intenso y aceras estrechas. Actualmente el acceso del bus y el acceso al aparcamiento es un punto conflictivo. La relación de la parcela con el suroeste del pueblo es prácticamente inexistente.

Es, por lo tanto, necesidad imprescindible reorganizar las circulaciones. Hay que ordenarlas y dar prioridad a los accesos peatonales que permitan mayor confluencia de gente. También, debido a los desniveles de la parcela, será prioridad del proyecto garantizar la accesibilidad para personas con movilidad reducida y la accesibilidad de ciclistas. Las circulaciones se mejorarán tanto en la dirección longitudinal como la transversal, para facilitar la relación del pueblo con la estación y al mismo tiempo facilitar la intermodalidad de la misma. Todo esto sin perder de vista la posibilidad de permanecer también en la plaza.



- |                  |                       |               |                       |                  |                     |
|------------------|-----------------------|---------------|-----------------------|------------------|---------------------|
|                  | <b>ESTACIÓN</b>       |               | <b>OFICINAS</b>       |                  | <b>APARCAMIENTO</b> |
| - Intermodalidad | - Vestíbulo de acceso | - Iluminación | - Vestíbulo de acceso | - Iluminación    | - Accesos           |
| - Simbolo        | - Recorridos          | - Comodidad   | - Área de trabajo     | - Ventilación    | - Interferencias    |
| - Simplificación | - Instalaciones       | - Privacidad  | - Aseos               | - Evacuación     | - Accesibilidad     |
|                  | - Recuperación        |               | - Reprografía         | - Impacto visual | - n° de plazas      |
|                  | - Eliminación de vías |               | - Cocina              |                  |                     |
|                  |                       |               | - Acceso garaje       |                  |                     |



5. LA IDEA



*“ El verdadero impacto de cualquier obra reside en su capacidad de unificar ideas contrapuestas, es decir, un punto de vista y su contrario. Y digo “unificar” y no “llegar a un compromiso”. Esto es lo que los españoles dan a entender con una expresión procedente de las corridas de toros “sol y sombra”. La mitad de los asientos de los cosos taurinos están al sol, y la otra mitad a la sombra. Han hecho de “sol y sombra” casi un proverbio, pero nunca dicen “sol y sombra”. Para ellos, toda la vida\_ con sus contrastes, sus tensiones, su agitación, su belleza\_ está contenida en ese proverbio “sol y sombra”.*

*El método fácil para resolver problemas contrapuestos es alcanzar un compromiso endeble. La solución para el blanco y el negro es el gris: éste es el camino fácil. Pero para mi no resulta satisfactorio. Sol y sombra no significa cielo nublado. Aun sigue existiendo la necesidad del blanco y la necesidad del negro. El sol español no se diluye en la sombra.*

*La transparencia se hace más transparente cuando está junto a algo opaco, y la opacidad logra que sea eficaz. Sol y sombra. Lo mismo ocurre con muchos otros elementos de los edificios. En nuestras construcciones hay soportes y cargas; compresiones y tracciones. En las superficies que usamos hay colores y texturas. Hay formas y espacios. Hay edificios y paisajes.”*

Marcel Breuer, *Sun and Shadow*, 1937.





Estación de Cella



Estación de Navarrete



Estación de Casal



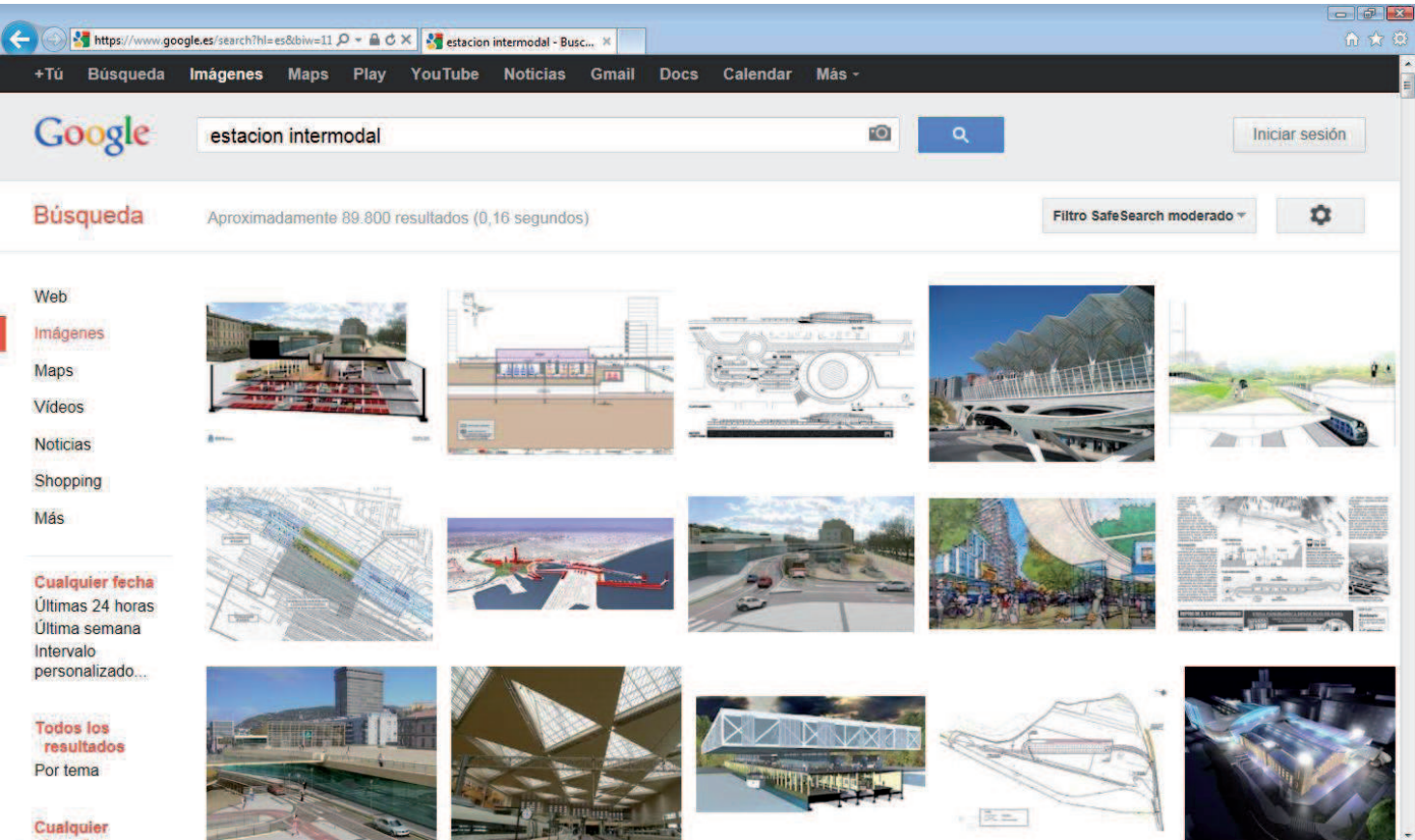
Estación de Hijate



Estación de Ceira



Estación de Caudete



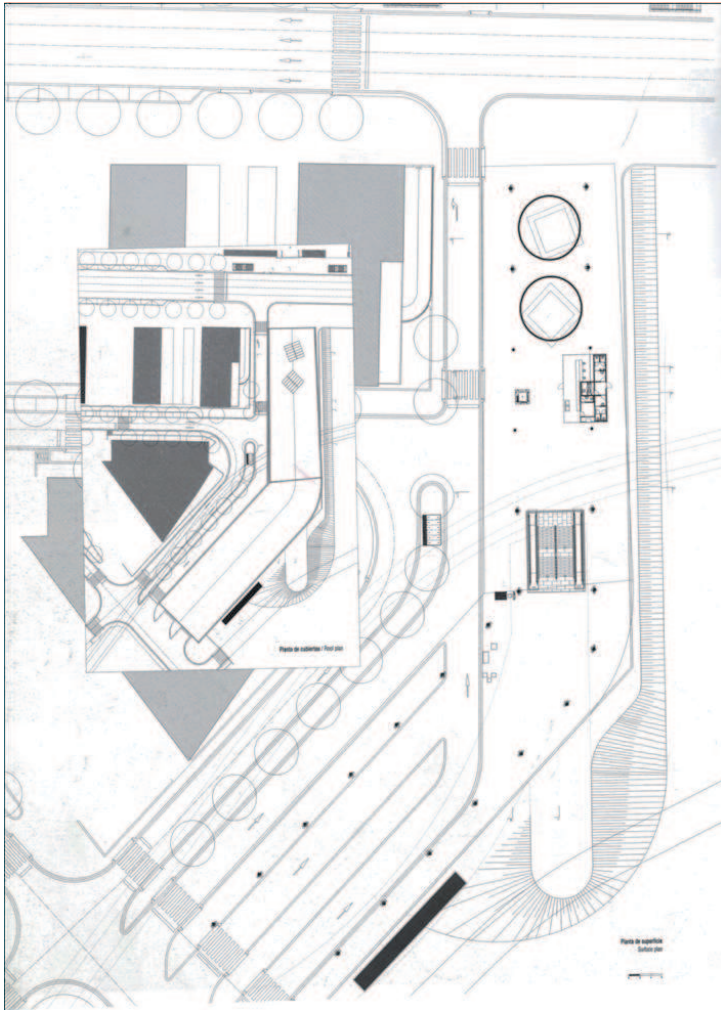
A partir de aquí podemos buscar ejemplos de cómo se puede materializar este proyecto: desde grandes edificios a pequeños espacios al aire libre aparentemente más modestos, en los que se establece una relación entre distintos tipos de medios de transporte. Es curioso que, si escribimos en un buscador de internet “estación intermodal” aparecen únicamente como resultados macroproyectos de carácter monumental como la Estación Delicias de Zaragoza (Ferrater y Valero) o la Estación de Oriente de Lisboa (Calatrava).

Sin embargo, podemos investigar otros modelos de esta tipología de dimensiones más reducidas y que cumplen también las exigencias de una estación. Algunos edificios incluso ya abandonados, aunque el tren o autobús siga realizando parada en ellas, debido al alto coste que supone su mantenimiento en determinadas localidades y a la innecesariedad, en ocasiones, de dichos edificios ya que se trata de paradas poco frecuentadas y que no necesitan de grandes instalaciones para su funcionamiento.

Pero, es necesario hacer una puesta en valor de estos edificios, prácticamente en desuso lo que les lleva a un deterioro prematuro. Es importante recuperarlos debido a su significado y valor patrimonial aunque no se trate de grandes monumentos.

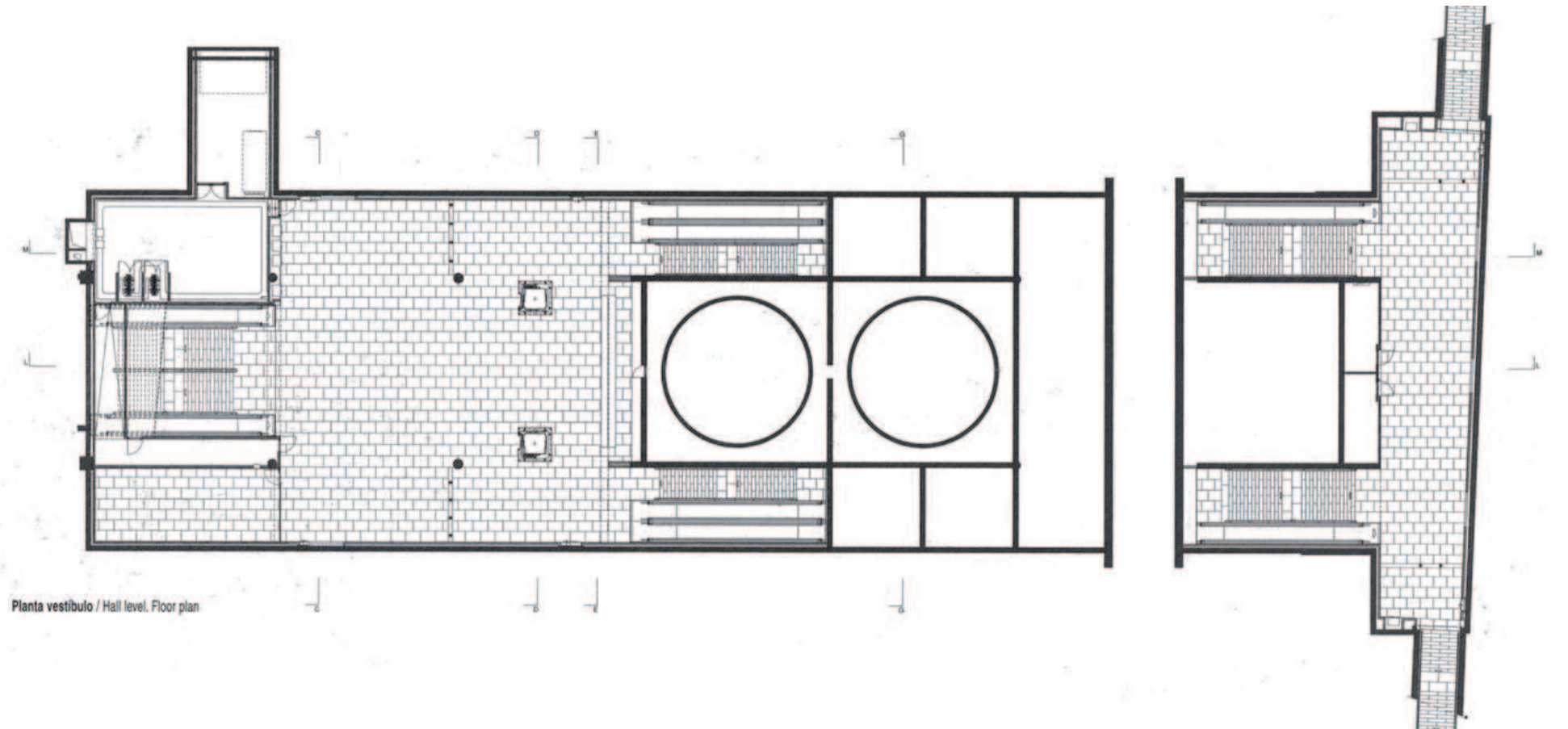
Es por tanto, antes de tomar decisiones proyectuales, estudiar el entorno y conocer las necesidades reales del lugar, valorar la escala, el tránsito real de personas, polifuncionalidad, flexibilidad, financiación.



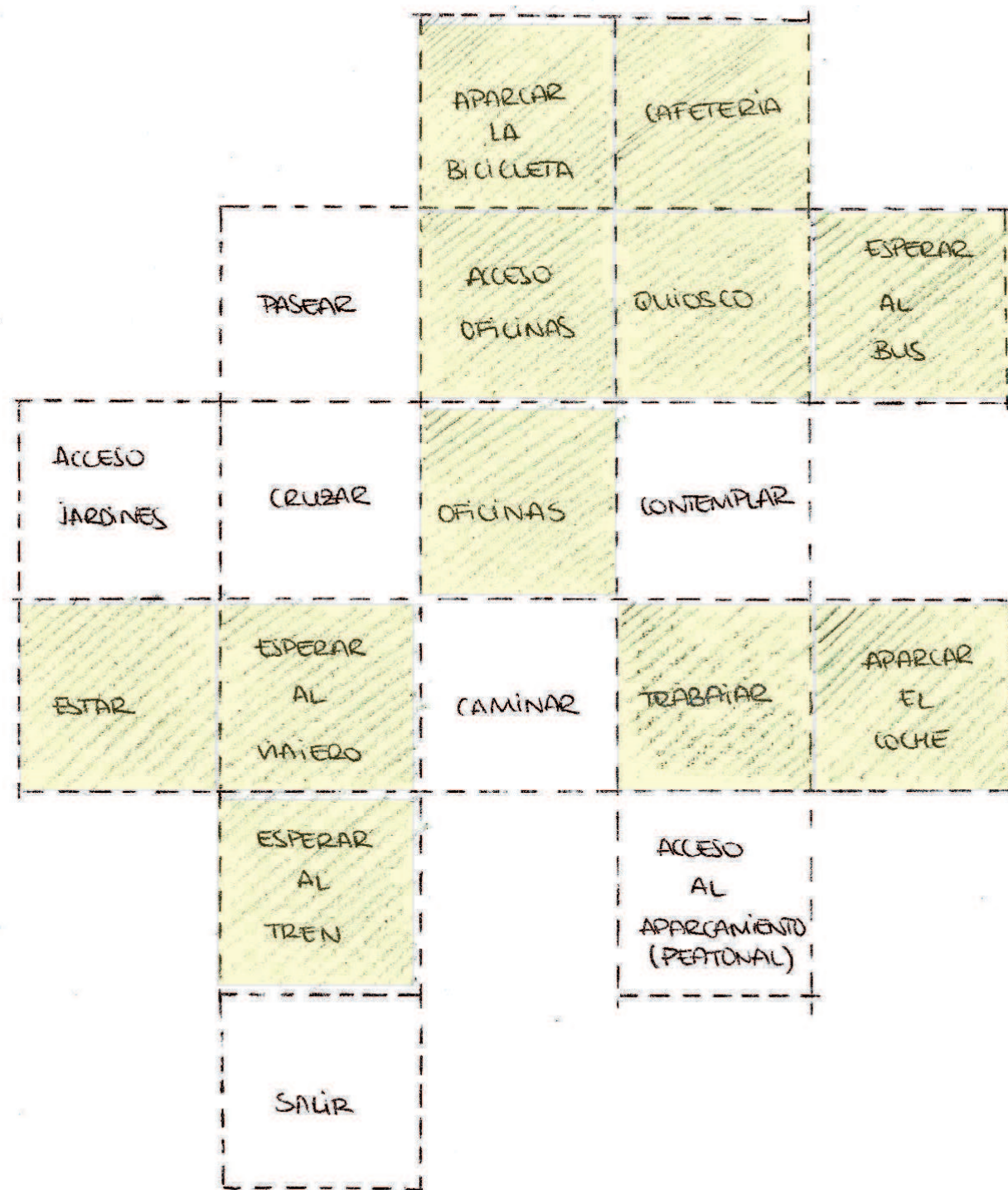


Teniendo como condicionante la accidentada topografía de Oporto, Souto de Moura con un solo gesto consigue resolver una parada de tranvía y autobus. Su estrategia de actuación es realizar reajustes en la concordancia de pendientes, pavimentos, jardines, árboles, iluminación y mobiliario urbano. Es capaz de ordenar una parcela complicada con una gran cubierta que protege a los viandantes, pero que al mismo tiempo permite la entrada de luz y aire a la parada de tranvía que es subterránea.

Se trata principalmente de un proyecto de urbanización, del que cabe destacar la distribución de las circulaciones y accesos.







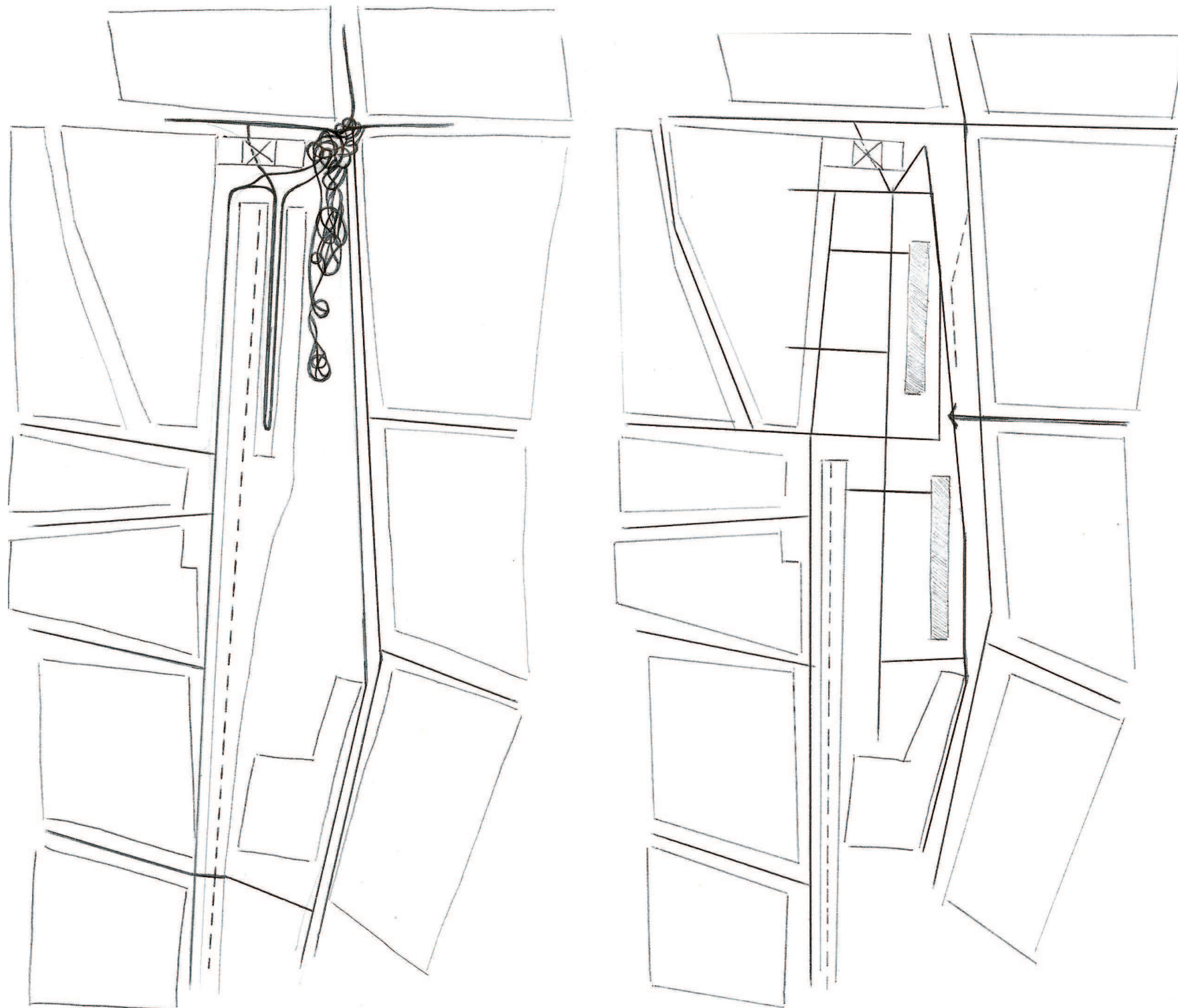
recuperar patios **llegar**  
 módulo  
 vivir circulación espacio  
 historia estructura esperar  
 viaje accesibilidad sombra  
 comodidad flexibilidad mirar  
 comunicación proporcion **escala luz** trenet  
 metro renovar  
 respirar intermodalidad  
 cuadrado pasear natural sol  
 nexos **contrastes** lugar conectar

## \_LAS CIRCULACIONES

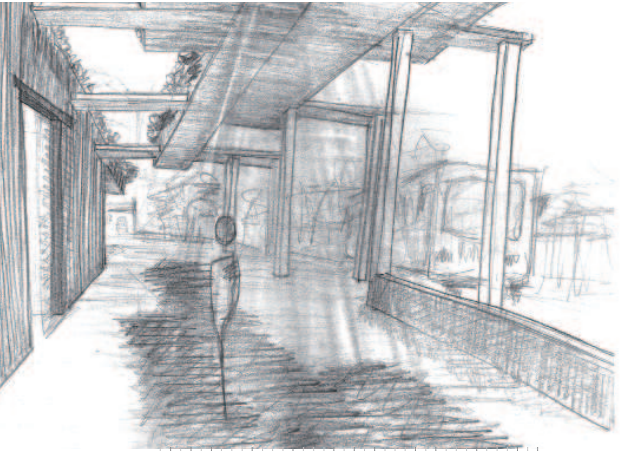
La urbanización de la parcela y las circulaciones son los principales problemas a resolver en la parcela. Para ello es necesario entender la parcela de dos maneras: desde el punto de vista de la accesibilidad para todos, sin discriminaciones o impedimentos y, por otro lado, desde el punto de vista de la diversidad de medios de transporte que confluyen en un mismo lugar.

Existen numerosos desniveles a lo largo de la parcela, lo que exige facilitar el acceso a gente con dificultades de movilidad, carritos o sillas de ruedas, y también a bicicletas o patines. Por este motivo, se construye un único nivel principal al que se accede a través de rampas con una pendiente inferior al 8%.

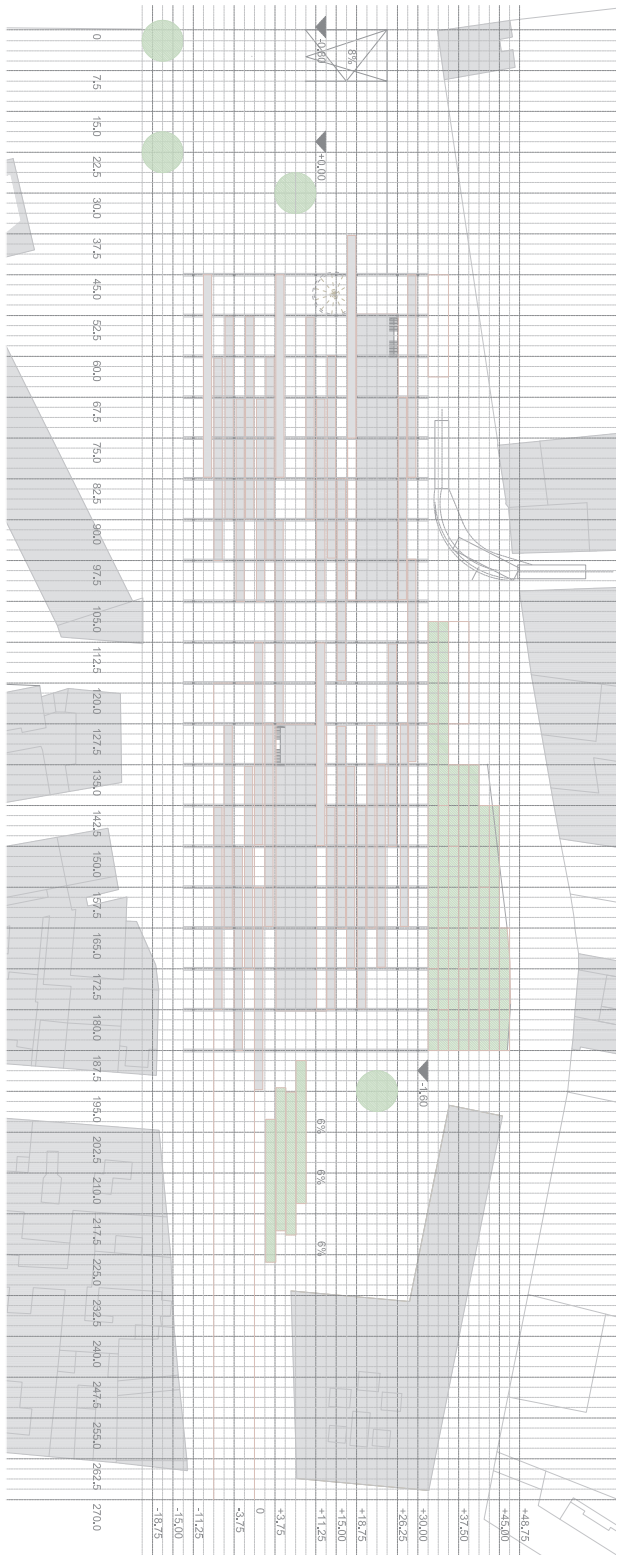
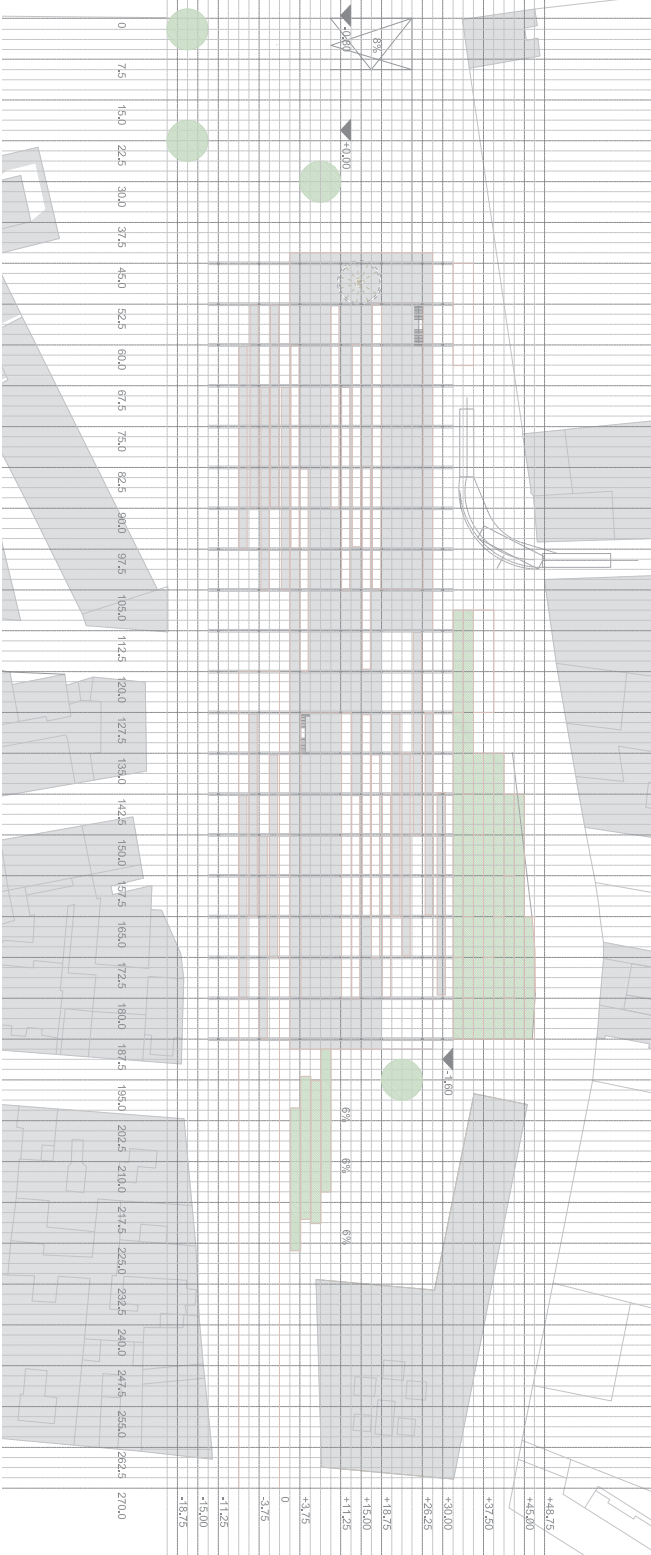
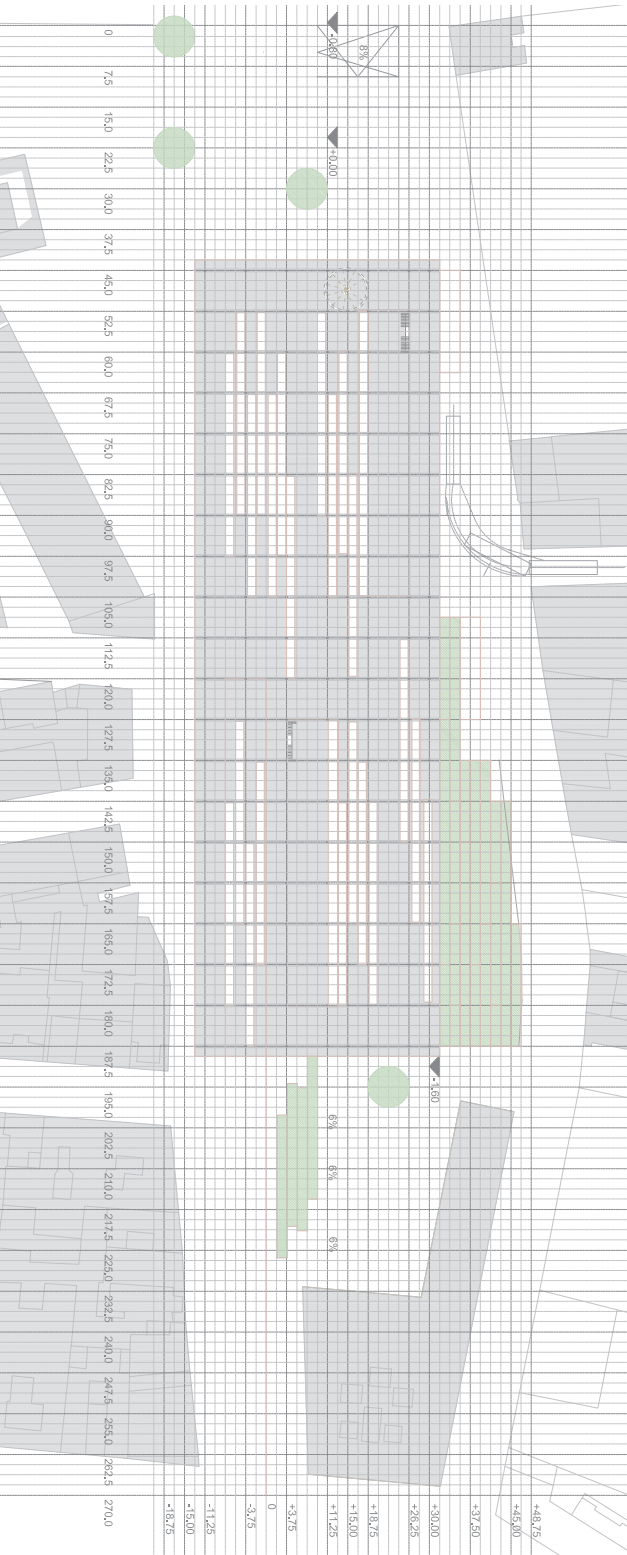
Para evitar los problemas que se generan hoy en día en el acceso a la parcela, se realiza una distinción de accesos para los distintos medios de transporte. Éstos se distribuyen a lo largo de la misma evitando interferencias entre unos y otros. Al reducir la longitud de las vías se libera la mayor parte del espacio, lo que permite las circulaciones peatonales transversales.



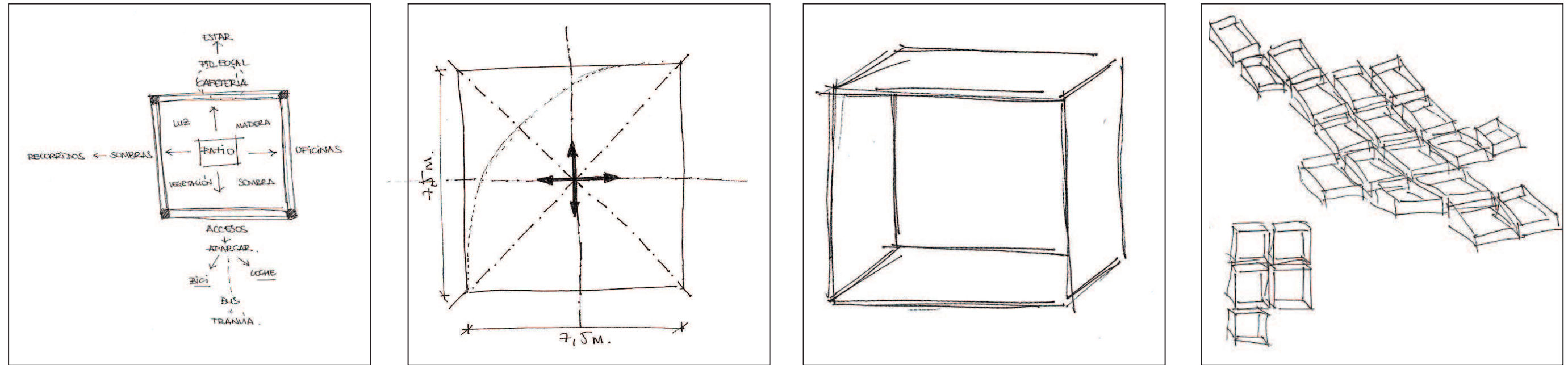




\_ ANÁLISIS DE DISTINTAS SOLUCIONES SOBRE UNA MISMA ESTRUCTURA





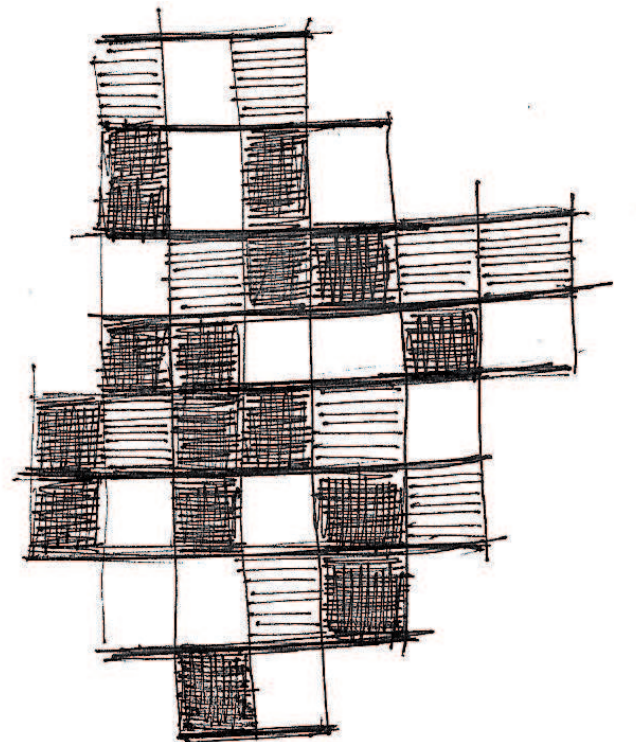


Los objetivos principales que se desean alcanzar tras el análisis son:

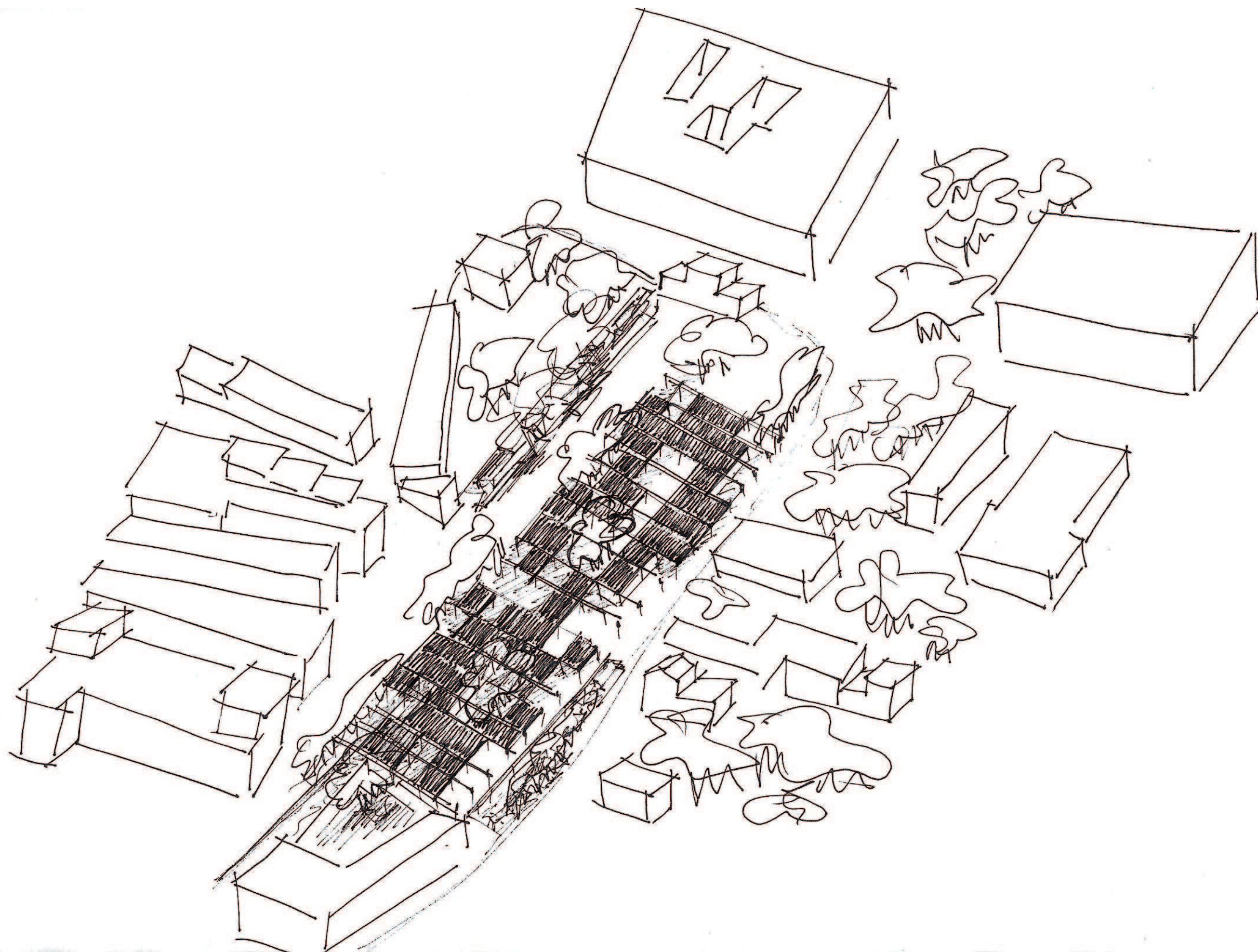
- \_ Liberar el espacio en la parcela.
- \_ Construir una plaza bivalente: para el pueblo y para la estación. La plaza se convierte en punto de reunión de Bétera y en sala de espera para el trenet.
- \_ Ordenar las circulaciones de los distintos medios de transporte.
- \_ Abrirse al lugar y ser capaz de relacionarse con el entorno en todo su perímetro.
- \_ Revalorizar el lugar.
- \_ Añadir zonas verdes.

Los medios que se van a utilizar para lograr los objetivos serán:

- \_ Retirar las vías y eliminar las no utilizadas.
- \_ Generar un espacio público capaz de absorber circulaciones y capaz de relacionar todos los distintos usos del programa.
- \_ Eliminar las interferencias entre los distintos medios de transporte.
- \_ Permitir vistas cruzadas entre los distintos elementos del entorno.
- \_ Dotar de valor y reutilizar el edificio antiguo de la estación.
- \_ Colocar vegetación en todas las cotas del proyecto.

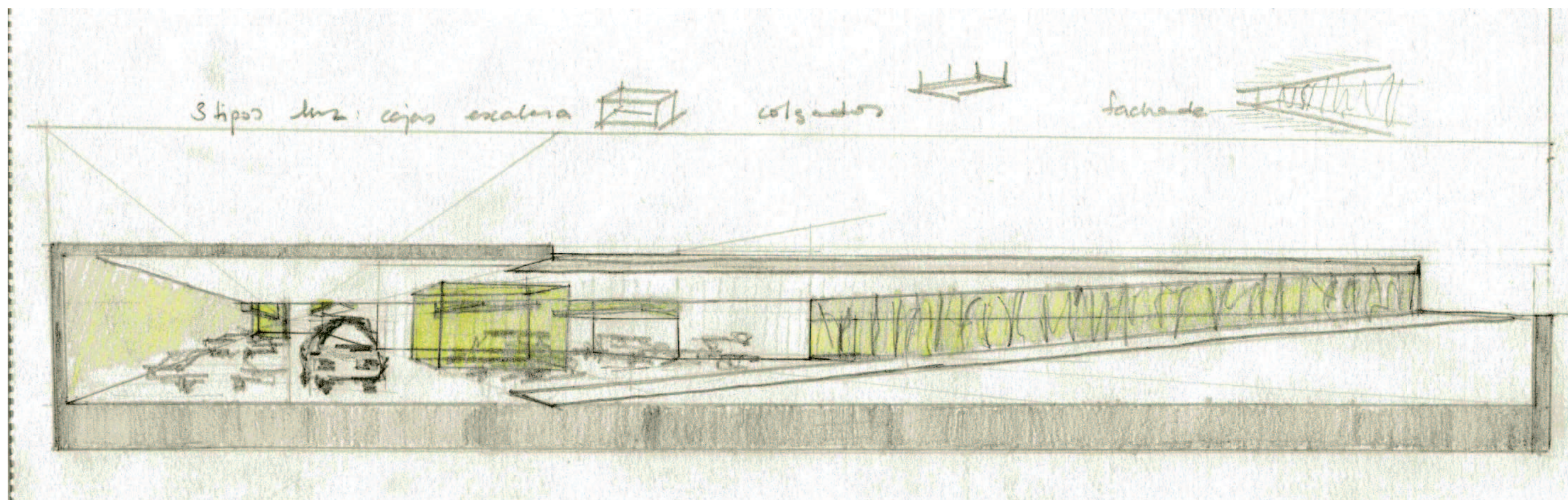








\_ EL GARAJE

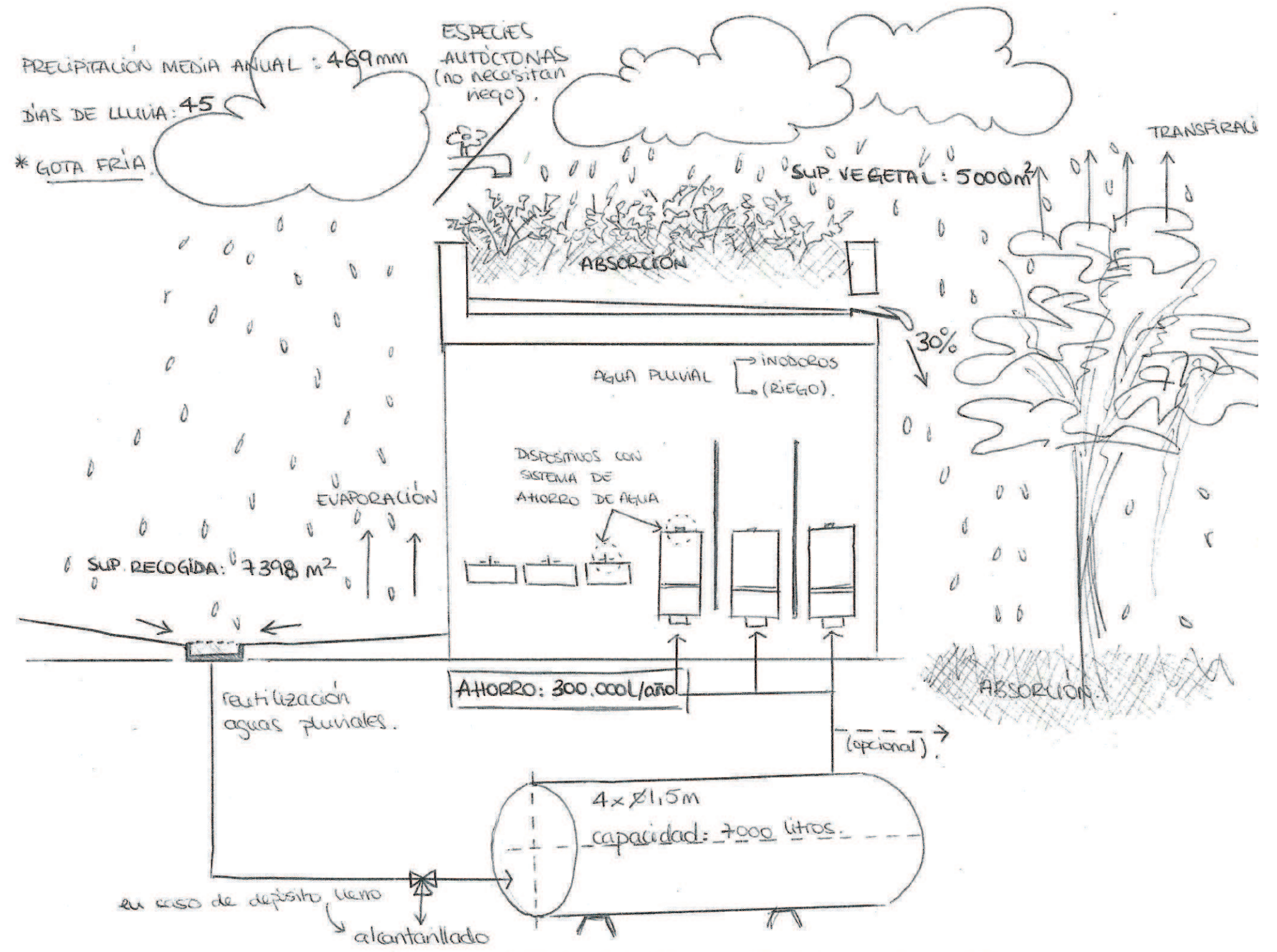








\_ EL PLANTEAMIENTO DE LAS INSTALACIONES









ROMERO (*Rosmarinus officinalis*)

Mediterráneo, ambientes secos, perenne.

Leñoso, aromático. Florece en otoño y primavera.

h max = 1 m,

TOMILLO (*Thymus vulgaris*)

Europeo, ambientes soleados, perenne,.

Leñoso, aromático. Florece en primavera.

h max = 0,40 m

LAVANDA FINA (*Lavandula angustifolia*)

Mediterránea, resistencia al frío, perenne

Leñoso, aromático. Florece en verano

h max = 0,75 m

Frente al manto de arbustos aromáticos que se ubica sobre la cubierta, en la cota cero se plantarán árboles de colores más neutros que contrasten con dichos arbustos.

Se escogen tres tipos de arbusto que florecen en distintas épocas del año. Dichos arbustos son propios de la zona mediterránea y, por tanto, no requerirán de un sistema de riego.

Los árboles escogidos también son de secano, por lo que los cuidados requeridos serán mínimos. Se escogen especies de colores oscuros y con flores y/o frutos discretos.

De esta manera se crean dos cotas vegetales: una superior aromática y colorida y otra inferior más neutra que se encarga de generar juegos de luces y sombras.

ALGARROBO (*Ceratonia siliqua*)

Mediterráneo, ambiente soleado, perenne

h max = 10 m

PINO PIÑONERO (*pinus pinea*)

Mediterráneo, ambiente soleado, perenne

h max = 30 m

HIGUERA arbusto (*ficus carica*)

Mediterráneo, caducifolio, crecimiento rápido

h max = 5 m,

A. ANEJO DE PLANOS I