

CONECTANDO LA VALLDIGNA

Estación de Cercanías + Centro de Interpretación de la Naturaleza

Raquel Abril Valera
TFM. Taller 5. Septiembre 2017

MEMORIA DESCRIPTIVA

ÍNDICE

PREFACIO	7
EL LUGAR	13
La Valldigna, una comunidad	15
Infraestructuras	17
Ecosistemas	19
Recursos hidrológicos	23
Recursos patrimoniales	25
Rutas peatonales	27
Antigua vía del tren	29
Nuevo camino peatonal	29
EL ENTORNO	31
Evolución del polígono	33
El polígono	35
Intenciones	37
REFERENCIAS	39
EL PROGRAMA	47
EL EDIFICIO	51
Punto de partida	53
Proceso creativo	53
Fragmentación	55
El todo y las partes	55
Recorridos y accesibilidad	57
EL DETALLE	59
La materialidad	61
La estructura	61
BIBLIOGRAFÍA	63

1. PREFACIO



Fig.01: Estación de cercanías en Copenhague. Fotografía propia



Fig.02: Estación de cercanías en Tavernes de la Valligna. Fotografía propia

UN LUGAR LLAMADO ESTACIÓN

Atrás quedaron aquellos años en los que acudir a una estación de tren significaba mucho más que hacer un simple viaje. Las estaciones eran lugares de despedidas, de encuentros, de fugas, escenas que recuerdan más al cine que a la vida real. Las nuevas tecnologías han acortado las distancias entre municipios con la aparición de nuevos ferrocarriles pero, otros avances tecnológicos como los tornos, la mecanización o la seguridad de la que tanto se oye hablar hoy en día, han convertido las estaciones en no lugares. No lugares dónde los viajeros tratan de esperar el menor tiempo posible.

Las estaciones hablan de movilidad, de velocidad, de relación entre distintos lugares y a pesar de las cuestiones negativas, estos edificios tienen el potencial necesario para generar nuevos puntos de encuentro que tengan ese carácter de espacio social y relación humana. Se propone proyectar una pequeña estación de cercanías que de servicio tanto a visitantes como a los propios lugareños de la zona. Se debe tener en cuenta que para dotar de un carácter propio al futuro proyecto, probablemente haga falta un programa complementario, acorde con el lugar en el que se implanta.

TRES MUNICIPIOS, TRES ESTACIONES

La primera elección que había que tomar era decidir en que lugar se iba a situar el nuevo proyecto. Se proponían las tres opciones siguientes:

- **Estación de Alfafar-Benetúser**, situada entre dos poblaciones las cuales quedan divididas por las vías, pero que cuenta con infinidad de edificios dotacionales que potencian un eje que puede ser un nuevo foco de referencia. El programa complementario propuesto es una biblioteca.

- **Estación de Silla**, la cuál ofrece distintas posibilidades, debido a su situación en un entorno privilegiado a escasos minutos del centro, al lado de un jardín y con posibilidad de conectarse de manera eficiente con el entorno cercano. Para complementar la estación se propone un edificio comercial.

- **Estación de Tavernes de la Valldigna**, situada a medio camino entre el municipio y la playa, en las inmediaciones de un polígono industrial. Su condición paisajística es una de sus características principales. Esta estación precisa de dos usos complementarios, un intercambiador de transporte y un centro de interpretación de la naturaleza.

Tras varias visitas y un primer proceso de investigación, se decidió escoger Tavernes de la Valldigna como emplazamiento para el proyecto.



Fig. 03: Ullal Grand, Tavernes de la Valldigna. Fotografia propia



Fig.04: Via verde, Comarca del Noroeste, Murcia. Imagen de La Guía W
10

¿POR QUÉ TAVERNES DE LA VALLDIGNA?

Tavernes, es una población que, debido a su situación privilegiada en la Valldigna, forma parte de un enclave con unas condiciones paisajísticas envidiables. Su entorno dota al lugar de un sinfín de posibilidades a la hora de proyectar.

A esto, se le añade, que la localidad tiene el encanto propio de las zonas rurales ya que se encuentra rodeada de huerta (cultivada por los propios habitantes del municipio), de senderos que te introducen en el paisaje, de espacios únicos, de vida.

Además de esto, es de gran interés la existencia de la Ruta de los Sentidos, creada para que las riquezas naturales del municipio sean disfrutadas. La presencia de cuatro ecosistemas , forestal, agrario, de marjal y dunar, complementan esta experiencia sensorial.

En estos primeros estadios del proyecto, aún era pronto para afirmar que Tavernes era el lugar idóneo y por ello, era necesario un análisis más exhaustivo tanto del lugar como del entorno más próximo.

Lo que sí era cierto, es que aprovechando las condiciones paisajísticas que ofrece la zona, existe la posibilidad de establecer un diálogo entre lo construido y el paisaje natural, garantizando el respeto por el medio ambiente.

RECUERDOS

El carácter bucólico de la zona, hace que viaje directamente a casa, a mi localidad, Bullas. En la Comarca del Noroeste existe la Vía Verde, una ruta acondicionada para aprovechar el antiguo trazado ferroviario entre Murcia y Caravaca de la Cruz. Se trata de un camino natural que tiene carácter de peregrinación y está lleno de contrastes. La ruta se enriquece también de la huerta que riega el Segura y peregrina por parajes lunares o badlands siguiendo el río Mula, recorriendo zonas de pinares y almendros que enmarcan pueblos con encanto. Esta ruta está íntimamente ligada a la línea ferroviaria, en la que algunas de sus estaciones han sido rehabilitadas como albergues.

Es inevitable sentir nostalgia y, a su vez, cierta empatía con el lugar escogido ya que ambos tienen características en común. Acuden a mi memoria aquellas mañanas en las que recorría en bicicleta, junto a mi padre, los caminos que llegaban a una estación, en la que descansábamos y disfrutábamos de la naturaleza. Una estación que fue testigo de despedidas y encuentros, de abrazos o de huidas, de momentos efímeros. Es por esto que, debido a la similitud existente, y por hacer que resurjan ciertos recuerdos, Tavernes era el lugar idóneo para finalizar esta etapa de mi vida en la que decidí estudiar Arquitectura.

2. EL LUGAR



LA VALLDIGNA, UNA MANCOMUNIDAD

La Valldigna es un valle en forma de herradura, cerrado por sistemas de montañas y abierto hacia la llanura litoral del Mediterráneo, situado al sureste de la provincia de Valencia y perteneciente a la comarca de la Safor. El valle se entiende como un territorio en el que sus municipios interactúan entre ellos, siendo estos: Tavernes de la Valldigna, Benifairó de la Valldigna, Simat de la Valldigna y Barx.

Las primeras connotaciones históricas se datan de la prehistoria, pero fue tras la ocupación musulmana cuando Jaume II a su paso por el valle en 1298, al contemplar una tierra tan copiosa, le puso el nombre de la Valldigna, nombre que conserva en la actualidad. La Valldigna fue incorporada al Reino de Valencia y tras ello, el valle adquirió importancia y una nueva fisionomía con la construcción del Monasterio de Santa María de la Valldigna.

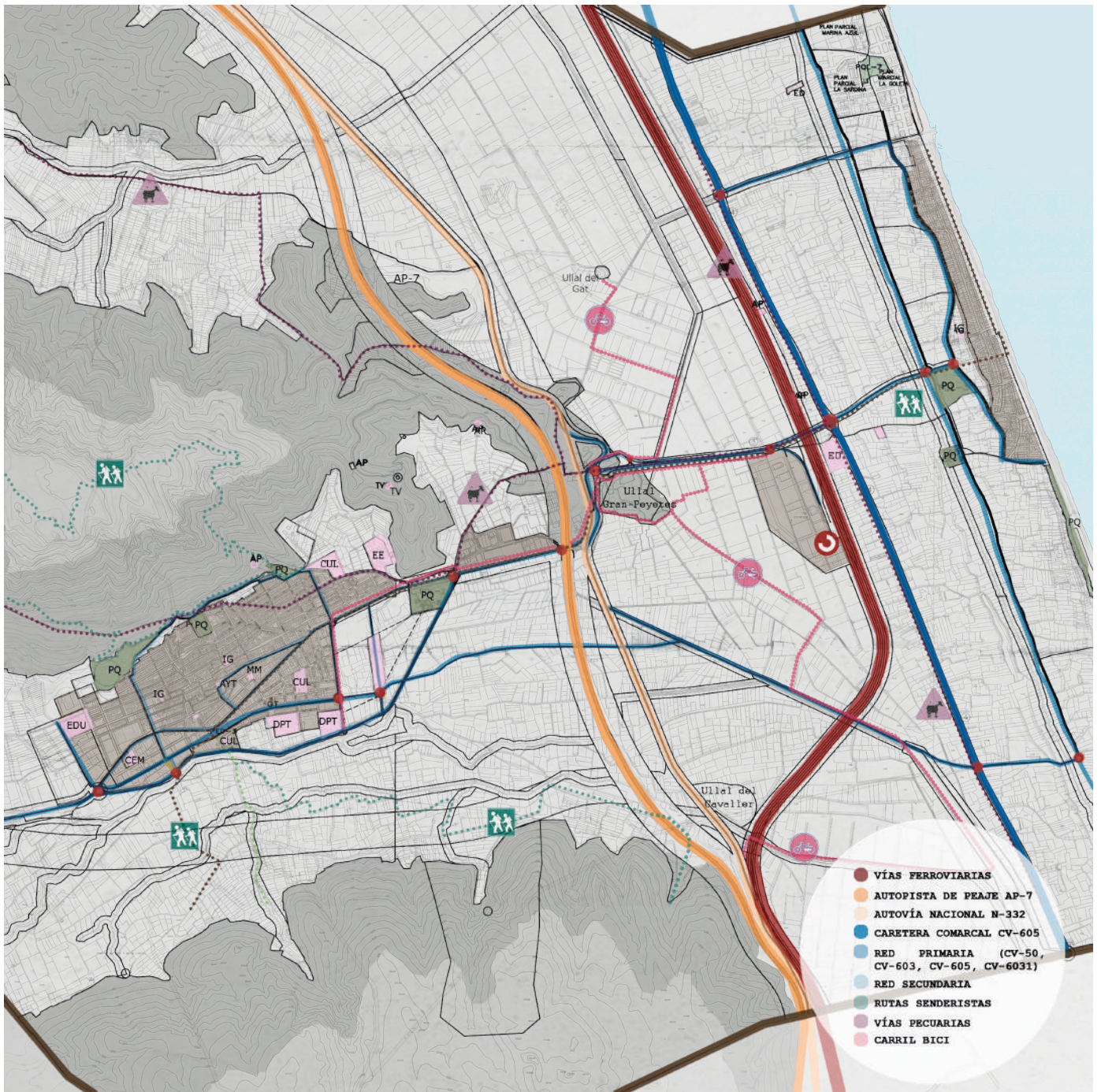
En el siglo XVIII, el territorio destaca por su gran crecimiento de la agricultura que estuvo acompañado de un crecimiento demográfico y económico. Esto, dio paso a mejoras técnicas, a través de los molinos hidráulicos, siendo un claro ejemplo el Molino del Pla.

La culminación de la Modernización llegó con la revolución industrial y la incorporación de la línea del ferrocarril en el año 1884. Este medio de transporte abrió las puertas al comercio y permitió la movilidad, garantizando una comunicación constante.

Durante las últimas décadas, la actividad de la Valldigna se caracterizaba por una agricultura intensiva. Se cultivaba trigo, arroz y naranja, este último muy extendido en la actualidad. Posteriormente, con la llegada del turismo, se produjo el crecimiento de la zona costera, incrementando el comercio, entre otros servicios.

Pese a que el estudio se centra con más profundidad en el término municipal de Tavernes de la Valldigna, es necesario abarcar, en ciertos momentos, un ámbito mayor ya que la Valldigna únicamente es entendible en su conjunto, donde estos límites territoriales se difuminan para establecer una visión más global.

El municipio de Tavernes ha vivido un gran crecimiento urbano, sobre todo en la zona del litoral, lo que ha radicado en la creación de un segundo foco municipal en la Playa de Tavernes, especialmente en épocas estivales. Por ello, será necesario estudiar las conexiones establecidas entre estos dos núcleos.



INFRAESTRUCTURAS

En la Valldigna, existe una red viaria muy jerarquizada. La infraestructura viaria de mayor envergadura se sitúa en el eje norte-sur. El territorio es atravesado por la AP-7 y la Nacional 332, que unen Gandía (situada a 20'4 km de Tavernes) con Valencia (situada a 57'4 km de Tavernes). Las conexiones se producen a través de la carretera nacional que enlaza con las localidades de Favara y Xeraco, ya que el valle no tiene un enlace propio.

Hay que destacar en este mismo eje, la vía del tren, que recorre el territorio hasta llegar a Valencia, y que es la infraestructura que marca el origen del futuro proyecto.

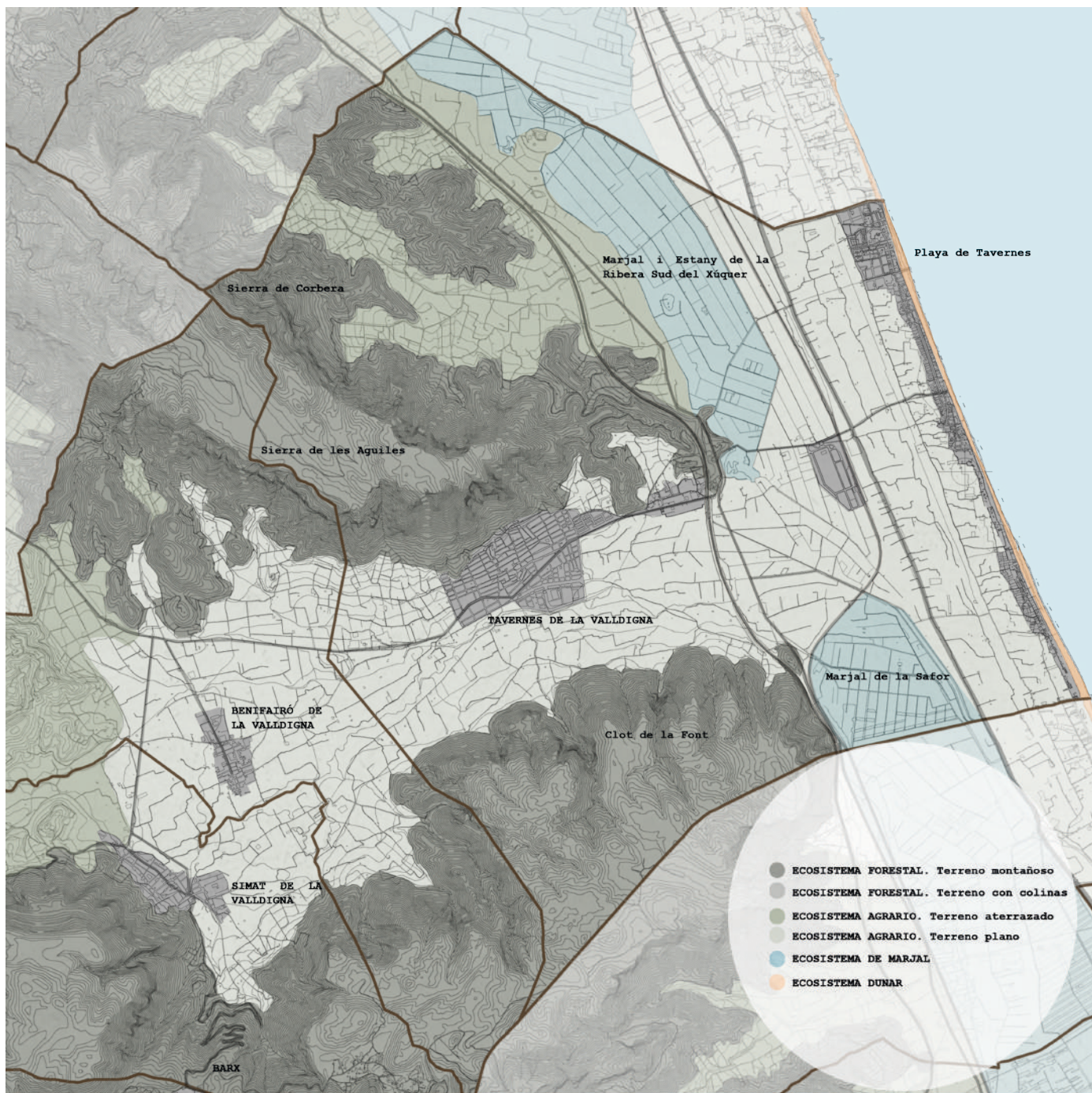
La conexión por tren de la Valldigna se produce a mediados del siglo XIX mediante la línea de Carcaixent-Gandía. El trenet conectaba, en primera instancia, todas las poblaciones de la Valldigna con la estación de Carcaixent, perteneciente a la línea Valencia-Xàtiva. Este tren desapareció en la segunda mitad del siglo XX.

Paralela a estas dos vías se encuentra la Circunvalación 605 que une los municipios de Colada, Xeraco y Cullera, situándose más cerca de la zona de costa.

Por otro lado, Tavernes se comunica con la zona de la playa, siguiendo la dirección este-oeste, a través de la Circunvalación 50. Además esta carretera local comunica con el resto de municipios de la Mancomunidad de la Valldigna, quedando así todo el territorio conectado. Conecta también la propia Valldigna con La Barraca y con los municipios de Alzira y Carcaixent. Por ello, se puede considerar que esta vía es la conexión natural del territorio y, a su vez, la más frecuentada por los habitantes de la Valldigna.

Además de estas vías, el territorio se caracteriza por numerosas rutas senderistas que se encuentran en la Sierra de la Corbera, situada al norte del valle, y en el Clot de la Font, que se encuentra en el sur de la zona. Este tipo de vías serán explicadas en los siguientes apartados de la presente memoria.

El estudio de todas estas infraestructuras es de gran importancia ya que ayuda a comprender como se conecta todo el territorio, no sólo los distintos núcleos de población de Tavernes, y cuáles son las vías de interés a la hora de abordar el proyecto.



ECOSISTEMAS

En la Valldigna coexisten cuatro ecosistemas bien diferenciados entre sí. Se trata de los ecosistemas forestal, agrario, de marjal y dunar, cuyo análisis es de gran relevancia para comprender el territorio en el que se sitúa el proyecto.

Ecosistema forestal:

Este ecosistema está formado por bosques, matorrales y herbazales, que se desarrollan en regiones con un clima mediterráneo, caracterizado por presentar inviernos templados, veranos secos y otoños y primaveras con abundantes precipitaciones.

En Tavernes de la Valldigna se pueden distinguir tres tipos de ambiente forestal diferentes:

- La zona del sur del valle o estribaciones del Mondúver, perteneciente a la zona de umbria. Un ejemplo es el Clot de la Font.
- Zona de "La Serra de les Creus", que se corresponde con la solana, zonas más secas.
- Zonas de colinas del principio y del final del valle.

Ecosistema agrario:

Estos ecosistemas son modificados por el ser humano para obtener una elevada producción agroganadera. Uno de los paisajes agrarios más identificativos de la Comunidad Valencina viene representado históricamente por el cultivo de la naranja.

Existía el cultivo de arroz, que se daba tradicionalmente en la zona de marjal, pero sufrió una reparcelación para convertirse en cultivo de cítricos al principio de los años 70.

Ecosistema de marjal:

Se trata de un ecosistema en el cual el agua proviene de aportes subterráneos y emerge a la superficie por unas surgencias llamadas "Ullals". Éstos, actúan como zonas de amortiguación de grandes avenidas y como filtros de contaminantes. Estos ecosistemas tienen un alto valor científico debido a su amplia biodiversidad.



ECOSISTEMA FORESTAL



Águila
perdicera



Jabalí



Cernicalo



Zorro



Pino



Jabalí



Alardierno



ECOSISTEMA AGRARIO



Mariquita de
seis puntos



Crisopa



Rana común



Abubilla



Naranjos



Archicoria
silvestre



Agrio



Licso



ECOSISTEMA DE MARJAL



Anade real



Gallineta
común



Garza
imperial



Garza real



Cói



Espadaña



Lirio
amarillo



Nenúfar
blanco



ECOSISTEMA DUNAR



Chorlitejo
patinegro



Caracol
dunar



Escarabajo
pelotero



Carrasca



Carrizo



Azucena de
mar



Oruga de
mar

Los marjales son zonas húmedas inundadas permanentemente o durante una buena parte del año. La vegetación de marjal constituye un refugio para diversas especies de aves palustres como la focha, la polla de agua, anátidas y también garzas y garcillas. En cuanto a la vegetación, se pueden encontrar especies como la boga, el junco, el cárice, el lirio amarillo y el nenúfar blanco. Muchas de estas especies actúan como filtros naturales del agua.

En el término municipal de Tavernes, se encuentran el "Ullal Gran y Penyetes" y el "Ullal del Gat". También se puede encontrar dentro del término municipal otro ullal, el "Ullal del Cavaller"

Ecosistema dunar:

Se trata de espacios de interacción entre el mar y la tierra. Las dunas estabilizan la línea de la costa y transforman las duras condiciones ambientales para permitir el desarrollo de la vida.

Las dunas son la continuación de las playas en tierra firme y ayudan a preservar la línea de costa frente a la acción de los temporales. Las duras condiciones climáticas hacen del ecosistema dunar uno de los más difíciles de colonizar. Las especies que aparecen en estos ecosistemas, están altamente adaptadas y son muy especializadas.

Desde el mar hacia el interior, se crea una zonificación formada por cordones de vegetación donde varía la presencia y abundancia de las especies.

También aparece una fauna muy específica, como por ejemplo, el chorlitejo patinegro.

En conclusión, estos ecosistemas otorgan una gran calidad al territorio, permitiendo a su vez, un gran abanico de posibilidades a la hora de hacer atractivo un proyecto. Por ello, se consideran como espacios que enriquecen la zona y que aportan un carácter propio a la intervención.

RECURSOS HIDROLÓGICOS

La Valldigna se encuentra flanqueada por dos espacios, que pertenecen al ecosistema de Marjal, considerados como la puerta de entrada al valle junto a la propia localidad de Tavernes. Al norte, en la Marjal y Estany de la Ribera Sud del Xúquer, se encuentran el Ullal del Conill, del Gat, el Ullal Grand y de les Penyetes. Por otro lado, al sur encontramos la Marjal de la Safor.

Los Ullales son nacimientos de agua dulce en peligro de desaparición debido a la desecación masiva del territorio para la explotación agrícola. Estos espacios son los únicos que perduran de las tierras de Marjal en Tavernes y, debido a su gran valor paisajístico, podrían ser empleados como zonas de descanso o talleres sobre este tipo de ecosistema.

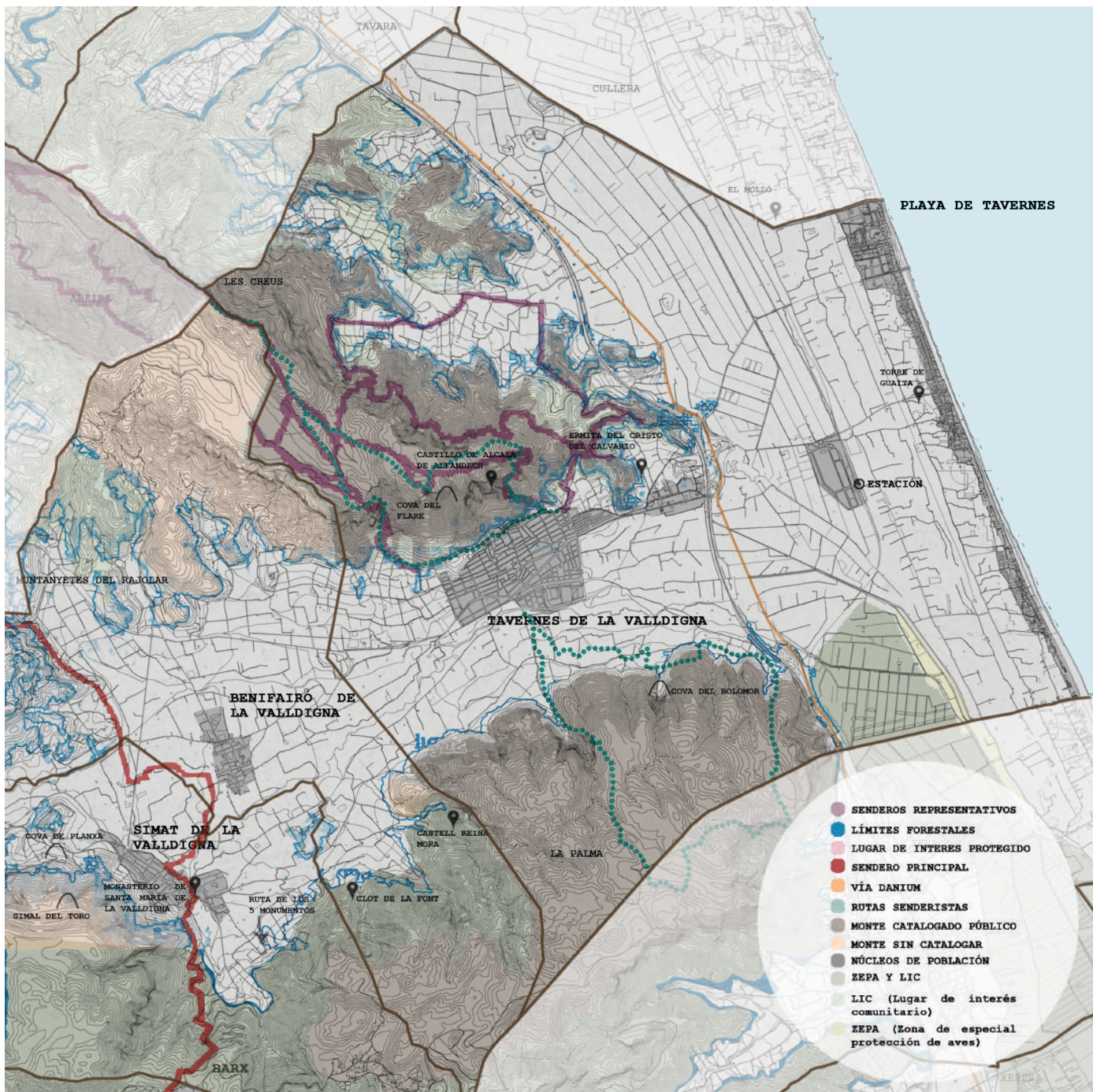
Por otro lado, el curso del río Vaca y sus dos ramales principales recorren la vertiente sur de la Valldigna. El río nace en la fuente mayor de Simat, cerca de uno de los elementos patrimoniales más importantes del territorio, el Monasterio de Santa Maria de la Valldigna. El encuentro del río con Tavernes resulta desconcertante ya que la oportunidad de conectar los pueblos del valle a través de éste, generando un eje verde, está desaprovechada.

Según se ha podido observar, la zona destaca por la alta accesibilidad a acuíferos, aunque éstos se encuentran en mal estado.

Otro condicionante de gran relevancia es la red de acequias que se extiende por el territorio, la cual ha favorecido al progreso de la agricultura en la zona. Las acequias son elementos vertebradores del territorio, por lo que se considera un elemento paisajístico y cultural de interés. Éstas se apoyan en los sistemas viarios paralelos, pudiendo así formar parte de futuras vías verdes que unan los distintos elementos del territorio permitiendo, a su vez, recuperar el paisaje de huerta perdido.

Existen dos canales de desagüe en la zona de la marjal cuya misión es la de recoger y dirigir hacia el mar el agua proveniente de las acequias. El trazado de estos canales es de gran importancia en la morfología urbana de la playa de Tavernes de la Valldigna.

Por último, cabe destacar la presencia de un muro de defensa, se trata de una canalización a los pies de la montaña de las Tres Cruces que tiene el objetivo de recoger la escorrentía de la montaña de manera que está no fluya a través del pueblo buscando el río. Esta canalización se redirige hasta la acequia Bova que, finalmente, se une al río Vaca en su tramo inferior.



RECURSOS PATRIMONIALES

Además de los recursos hidrológicos, existen una serie de recursos patrimoniales que son de gran interés para el estudio del territorio.

En el territorio, se encuentran las montañas que bordean el valle, las cuales son una zona especial de producción del *Pinus Halepensis* siendo incluidos dentro de la Red Natura 2000. Esta Red contempla los marjales como Espacios Naturales Protegidos. Entre los elementos patrimoniales del entorno circundante destacan los siguientes:

Escudos del Molló: Constituyen el linde del término municipal de Tavernes de Valldigna con Cullera, son unos escudos de piedra que se encuentran protegidos bajo la categoría de monumento.

Torre de Guaita: Sirvió para la defensa del litoral y guardia costera. Eran torres de guardia, tenían como misión avisar del ataque de turcos y berberiscos que venían por mar y desembarcaban en las costas.

Cueva del Bolomor: Es un yacimiento arqueológico donde se hallaron abundantes restos líticos y óseos, así como fósiles de homínidos. Estos restos están asociados a un poblamiento humano de los más antiguos de la Comunidad Valenciana, datados entre 350 000 y 90 000 a. C., así como las primeras evidencias de fuego de la Península Ibérica, en torno al 150 000 a. C.

Ermita del Cristo del Calvario: Se encuentra en la parte alta del pueblo, al pie de la montaña de Les Creus. El conjunto aspira a ser declarado Monumento Histórico Artístico, siendo el Calvario uno de los más notables de la Comunidad Valenciana.

Castillo de Alcalá de Alfádench: Se corresponde con los restos de "Els Castelletts", a pesar de haber sido utilizado en época cristiana, probablemente hacia finales de los siglos XIV-XV, no tuvo la importancia ni las reformas del castillo de Marinyén.

Monasterio de Santa María de la Valldigna: El Monasterio es, junto al de Benifassà, la representación del monacato cisterciense en la Comunidad Valenciana.

Castell Reina Mora: Protegido como BIC desde 2002, este castillo se encuentra en la cima de un montículo escarpado al sur del valle. La construcción defensiva original data de la época árabe (s. XI) y después de la reconquista se le adosaron partes en estilo gótico que datan del siglo XIV.

Estos monumentos pueden ser considerados en una reordenación de las rutas senderistas de manera que se puedan aprovechar sus cualidades patrimoniales en favor del nuevo proyecto.

RUTAS SENDERISTAS EN LA SIERRA CORBERA Y EL CLOT DE LA FONT



Ruta de Las Cruces



Ruta de Germanells



Ruta senderistas



Barranco de Chamarilla

#CAMINSVALLDIGNA



Indicadores en el suelo



Señalización de vegetación



Tapices



Mobiliario urbano

RUTA DE LOS SENTIDOS



Ecosistema forestal



Ecosistema agrario



Ecosistema de marjal



Ecosistema dunar

RUTAS PEATONALES

El territorio del valle se caracteriza por numerosas rutas senderistas que se encuentran en la Sierra de la Corbera y en el Clot de la Font. Estas rutas aparecen alrededor de un sistema de fuentes y patrimonio, que las dotan de calidad cultural y paisajística.

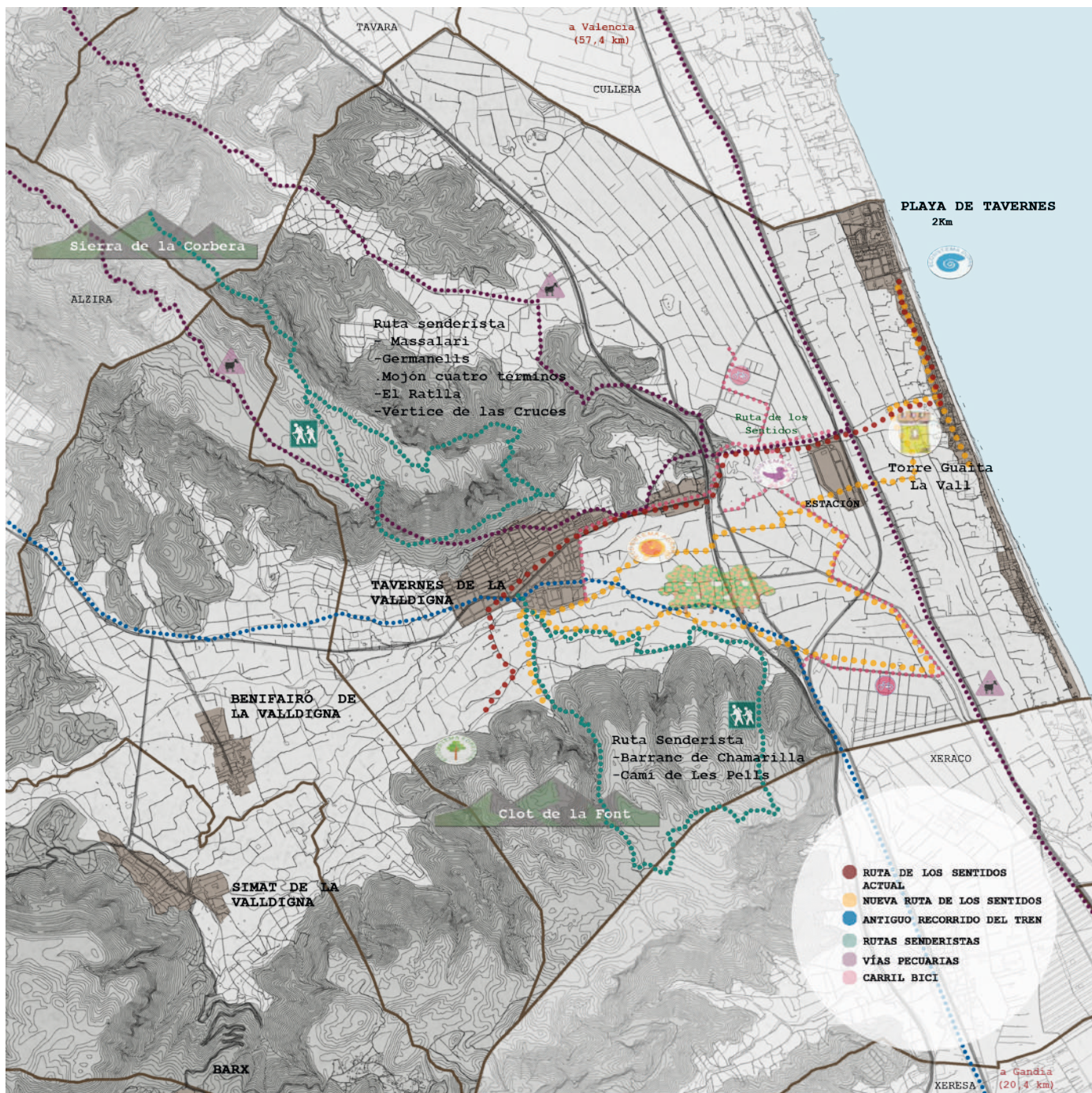
- Ruta de Massalar
- Ruta de Germanells
- Ruta del Mojon cuatro terminos
- Ruta del Ratlla
- Ruta del Vértice de las Cruces
- Ruta del Barranco de Camarilla
- Ruta del Camuno de Les Pells

Se encuentran otras rutas senderistas que recorren el ecosistema de Marjal, uno de los cuatro ecosistemas mencionados en apartados anteriores.

Por otro lado, existe el proyecto *CaminsValldigna*, que fue llevado a cabo por la Mancomunidad y que trata de adecuar el paisaje del valle a las rutas peatonales más allá de los senderos montañosos. Mediante pinturas sobre el asfalto, se destacan con indicaciones las direcciones y distancias de los caminos, los tapices que resaltan las zonas importantes, o se señalizan los árboles singulares de los recorridos. Además, se añaden bancos en lugares óptimos para el descanso.

Por último, se considera la presencia de la conocida *Ruta de los Sentidos*, que cruza la Valldigna, atravesando Tavernes y su territorio hasta llegar a la playa. La ruta fue creada para que las riquezas naturales del municipio fueran disfrutadas. La idea de crear esta ruta, de unos 14 kilómetros, se debió a la coexistencia de cuatro ecosistemas en la localidad de Tavernes, el ecosistema forestal, el de marjal, el agrícola y el dunar.

A pesar de que la ruta es considerada como *"una ruta para abrazar la naturaleza en un viaje sensorial y para comprobar el poder del agua, presente de manera vital en esta ruta"* y pese a estar señalizada, ésta no se reconoce como tal. Esto se debe a una falta de coherencia y marcaje de la misma. Es de destacar también, que en su paso por el marjal, la ruta está vinculada a la carretera, siendo este hecho poco atractivo para los caminantes.



ANTIGUA VÍA DEL TREN

Encontramos en este enclave, la antigua vía férrea de FEVE Carcaixent-Denia, que fue inaugurada en 1886 para el transporte de naranjas desde Carcaixent, la potencia más importante de la época, al puerto de Denia para su comercialización. La línea se cerró en 1974.

El recorrido histórico estaba marcado por: La estación de Carcaixent, la estación de La Barraca de Agüas Vivas, la caseta de control para el cruce de la carretera, el apeadero de La Colonia de Agüas Vivas, la estación de la Valldigna, la antigua estación de Tavernes de la Valldigna, la caseta del Guardia y la estación de Xeraco.

Los ayuntamientos de Carcaixent y de la Mancomunidad de la Valldigna han mostrado su deseo de restituir el antiguo trazado de las vías como una vía verde que conecte con la vía verde de Denia. Esta intervención se ve amenazada por la apropiación de estos caminos por las parcelas cercanas.

Una de las intenciones del proyecto es la de recuperar esta vía, generando un camino verde que permita recorrer la Valldigna, aportando calidad al proyecto y al territorio.

NUEVO CAMINO PEATONAL

Como ya se ha mencionado anteriormente, la Ruta de los Sentidos no es considerada como un recorrido coherente, por ello, otra de las intenciones principales del proyecto es la creación de un recorrido alternativo por el que llevar esta ruta.

La nueva vía se alejará de la carretera para evitar el tráfico rodado y el peligro que éste conlleva. Por otro lado, la ruta se introducirá en el paisaje de la huerta, para revitalizar y explotar los caminos agrícolas. Esto, potenciará las cualidades paisajísticas de la zona además de incrementar el turismo en la zona ya que así, se le ofrece al visitante una ruta más atractiva.

3. EL ENTORNO



Vuelo de 1945



Vuelo de 1975



Vuelo de 1992



Vuelo de 2004



Vuelo de 2006



Vuelo de 2010

Evolución del polígono. Imágenes de Google Earth

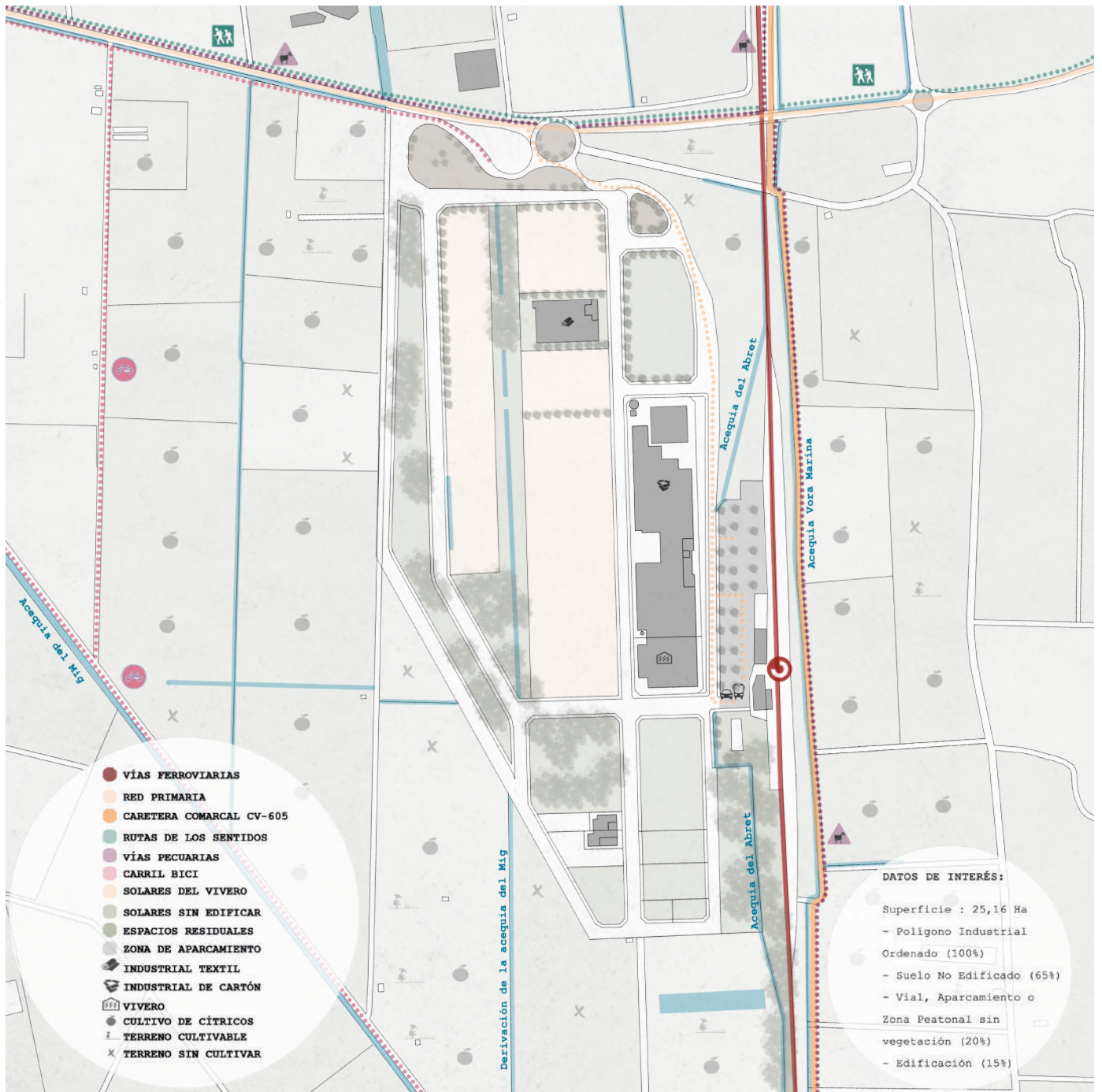
EVOLUCIÓN DEL POLÍGONO

- **Vuelo 1945:** Todavía no aparece la vía de tren tal y como se encuentra en la actualidad, pero se aprecia como el trazado actual se ubica en el límite histórico entre los arrozales y los cultivos de huerta.
- **Vuelo 1975:** Aparecen las vías del tren en construcción, la estación, la casa del guardia y una nave asociada al complejo. Además se aprecia el cambio topográfico de la desecación de la zona de marjal para cultivo y el nuevo sistema de acequias.
- **Vuelo 1992:** se mantienen las edificaciones anexas a la estación, y aparecen dos grandes naves, a modo de zona industrial. Una, es el actual vivero, mientras que la nave superior ahora ha desaparecido.
- **Vuelo 2004:** Se aprecia la expansión de las naves más cercanas a la estación. Al mismo tiempo, los terrenos comienzan a perder cultivo debido a la inminente urbanización del polígono. Entre 1992 y el 2004 se derriba la casa del guardia.
- **Vuelo 2006:** El polígono se encuentra urbanizado, atendiendo a las previsiones de crecimiento del mismo. El proceso de urbanización coexiste con la agricultura dentro de las parcelas urbanizadas.
- **Vuelo 2010 (Estado actual):** Los solares ya no están plantados como huertas, sino que en ellos se encuentran grandes vacíos y descampados a la espera de ser colonizados por nuevas naves industriales.

De todo esto, se obtiene que, por un lado, se puede relacionar el trazado de las vías con el histórico límite entre la huerta y los arrozales del marjal de Tavernes. Además, se puede relacionar la aparición de la línea C-1 directamente con el cambio radical que sufrió el terreno, ya que la desecación y aterrazamiento del marjal se produce alrededor de los años 60 y la línea C-1 aparece en 1976. Con la imagen de 1975 se justifica la idea del ferrocarril como generador de nuevos polos de actividad, ya que empiezan a construirse naves industriales en el entorno de la estación casi simultáneamente a su aparición.

El estudio histórico permite determinar como la geometría del trazado urbano del polígono va en contra de la geometría pautada al desecar la marjal, llegando a fraccionar campos enteros, generando espacios residuales triangulares o muy estrechos, que no favorecen a la explotación agrícola de los mismos.

Finalmente, llama la atención las fases intermedias de la evolución del polígono, ya que durante la urbanización, los solares continuaban siendo terreno agrícola productivo y no se apreciaban los grandes terrenos desaprovechados que tenemos en la actualidad, que generan un gran impacto visual.



EL POLÍGONO

El entorno más cercano a la estación es el correspondiente al polígono industrial en el que se emplaza. La entrada a esta zona se realiza mediante la CV-50, mediante de una rotonda de dudosa funcionalidad. A través de esta carretera acceden al polígono tanto los vehículos de los usuarios, como el transporte público.

Además, cabe destacar la presencia de un carril bici, paralelo a esta vía rodada, que se ve interrumpido en su recorrido por la presencia de las vías.

El polígono dispone de unas naves industriales, las cuales se encuentran enfrentadas a la estación, dando una fachada poco favorecedora al entorno. Por otro lado, el suelo no urbanizado pero con carácter urbanizable destaca por la abundancia de solares en los que hay presencia de vegetación debido al abandono y al poco mantenimiento.

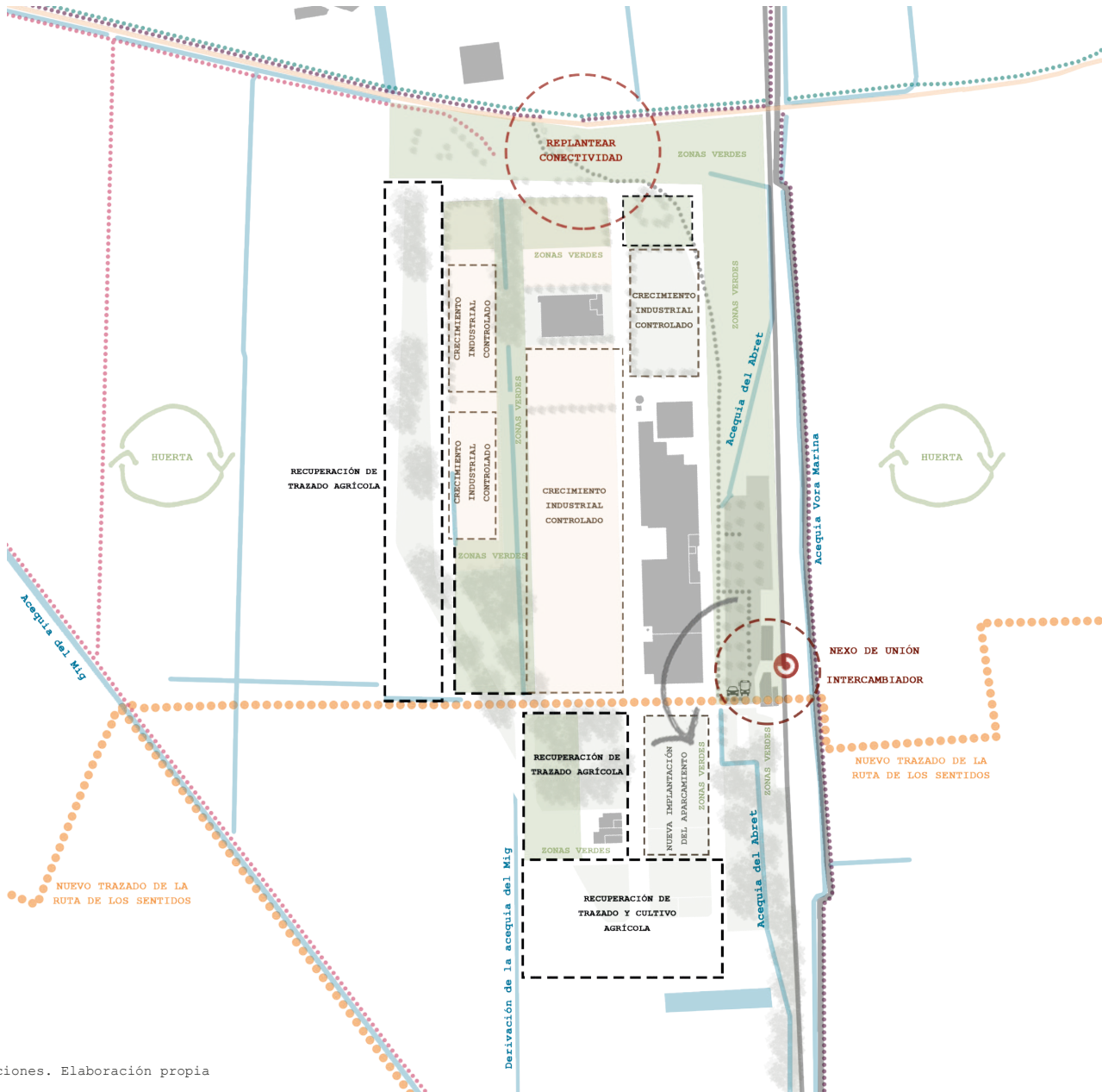
En el resto del polígono, la vegetación es prácticamente inexistente, localizándose, en su mayoría en dos parcelas próximas a la estación, relacionadas con una zona de aparcamiento.

En cuanto al suelo no urbanizable, predomina la presencia de la huerta dónde, la mayoría de parcelas están destinadas a cultivos de frutales cítricos mostrando así, el carácter agrícola del valle.

Por otro lado, el polígono se encuentra atravesado por algunas acequias: la acequia de l'Abret, que se soterra en la zona de aparcamiento; la derivación de la acequia del Mig, que queda aérea por el medio de los solares y la acequia Vora Marina que se encuentra al otro lado de la vía.

Algunas de estas acequias recorren el entorno y permiten una conexión del polígono con el resto del territorio a través de un elemento natural. Ésto, otorga a la zona cierto valor ambiental, ya que la presencia de agua puede ser un concepto favorecedor en el proyecto.

Por último, la estación se encuentra adosada al eje de la vía ferroviaria que sigue la dirección norte-sur. De este modo, queda flanqueada por las naves a un lado y por la propia vía al otro.



INTENCIONES

En primer lugar, resulta de gran importancia replantear la conectividad entre Tavernes, la estación y la playa. Para ello, se deberá revisar la forma en la que se accede al polígono industrial, ya que, como se ha comprobado en el análisis, este aspecto es susceptible de ser mejorado. Una de las primeras intenciones de proyecto es crear una **conexión óptima y funcional** para los usuarios y visitantes.

El espacio público de la nueva estación y de la zona industrial, dispondrá de zonas verdes para hacer más agradable la estancia de los futuros usuarios. De este modo, la imagen de un paisaje desolador se convertiría en un **espacio verde** con un carácter más atractivo.

En lo referente a la zona de **aparcamiento**, se plantea la idea de cambiarlo de lugar, colocándolo de manera estratégica para que pueda servir tanto a las naves industriales como a la nueva estación y su uso complementario.

Se plantea el posible **crecimiento, de forma controlada**, de las naves industriales, de manera que la estación pueda servir de la industria y viceversa. Además, se propone **recuperar el trazado original de huerta** evitando vías diagonales que rompen con la idea de este trazado.

La **Ruta de los Sentidos** se replanteará, como se ha dicho con anterioridad, y se escogerá un recorrido que, en colaboración con la Estación y con el Centro de Interpretación de la Naturaleza, potencie las cualidades paisajísticas de la zona.

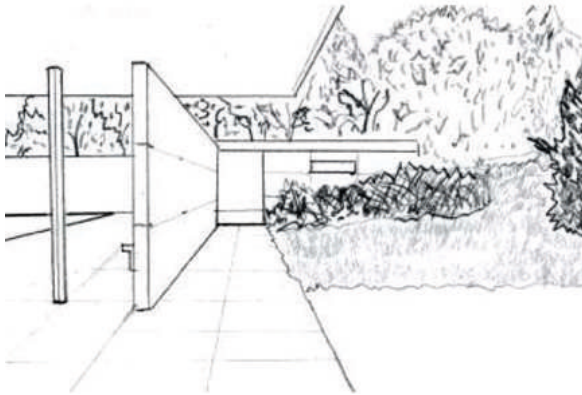
Se recuperará el trazado de algunas de las **acequias** ya que éstas otorgan cierto valor ambiental debido a que la presencia del agua puede considerarse un factor favorecedor en el proyecto.

La futura estación de Tavernes de la Valldigna, será un **nexo de unión** entre la Valldigna y la playa. Se convertirá en un foco importante basándose en la idea de un **intercambiador** de transportes (tren, autobús, taxi y bicicletas). A esto se le añade la presencia de un uso complementario que potenciará los valores de la zona. Por ello, se situará en el punto estratégico marcado en color granate en el plano.

Debido a que el polígono y la estación se encuentran en una localización privilegiada, con la presencia de los cuatro ecosistemas, existen varios condicionantes que ayudarán y potenciarán las futuras intenciones de proyecto.

"La arquitectura es la voluntad de la época traducida a espacio"
(Ludwig Mies van der Rohe)

4 . REFERENCIAS



Pabellón Alemán. Elaboración propia



Estación de Aveiro. JLLA

MENOS ES MÁS

MIES VAN DER ROHE

EL PABELLÓN ALEMÁN. EXPOSICIÓN UNIVERSAL. BARCELONA. 1929

Como en el Pabellón Alemán de Mies, en el proyecto se busca la sencillez de su organización espacial y de las formas.

En Mies destaca, además, la elegancia de los materiales aplicados. La originalidad en el uso de estos, no radica en la novedad de los mismos sino en el ideal de modernidad que representaban y su aplicación rigurosa en cuanto a: geometría, precisión y claridad de montaje. (Zuleta, G., 2011)

Mies desarrolla una composición en base a una retícula regular. El pabellón define sus espacios mediante el juego ortogonal de planos desplazados, los muros se disponen generando una absoluta fluidez espacial al interior del edificio. Amplios ventanales continuos dibujan el límite exterior, declarando así la transparencia, como la idea de libertad y progreso. (Zuleta, G., 2011)

El pabellón tiene carácter horizontal en su diseño, el basamento, los grandes voladizos de la cubierta, unido a sus proporciones, exacerban esta condición. (Zuleta, G., 2011)

Estos conceptos sirven como referencia a la hora de abordar ciertos aspectos del presente proyecto.

LA ESTACIÓN COMO LUGAR

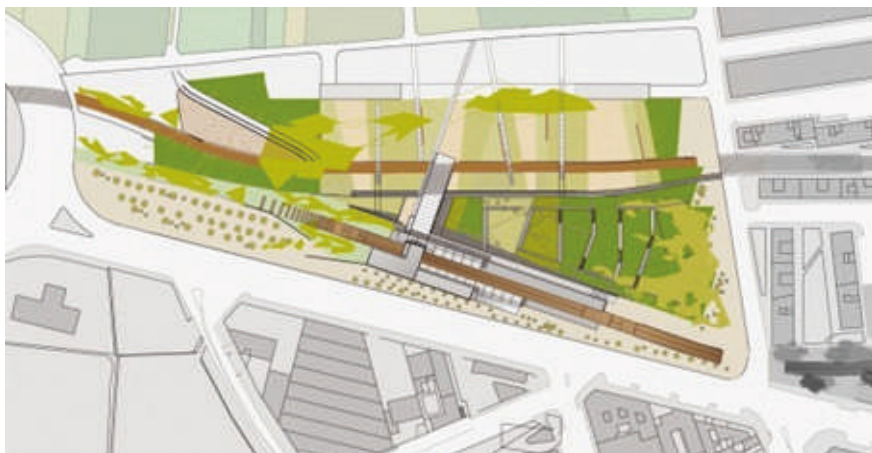
JLLA

NEW AVEIRO TRAIN STATION.AVEIRO.2005

La nueva estación incluye una serie de intervenciones urbanas complementarias: la construcción de un paso subterráneo que ofrece un enlace con el otro lado de las vías, la rehabilitación y rediseño de espacios urbanos marginales y la reinención del frente urbano más cercano a la estación. (Duque, K., 2013)

La solución arquitectónica y urbanística se basa en la idea de centralidad alrededor de la estación, que actúa como un equipamiento público que puede crear una nueva identidad para la zona otorgándole unidad. (Duque, K., 2013)

La estación fue diseñada como un cruce de cuatro entradas, dos a cada lado de la vía del tren. En cada una de ellas, se dispone de un espacio de recepción exterior. Dicho espacio tiene la escala y el tamaño necesario para permitir la permanencia de los viajeros. (Duque, K., 2013)



Estación Palmaret-Alboraya. RSTUDIO



Escaleras de entrada al Museo Medina Al-Zahara. Nieto Sobejano

RSTUDIO

ESTACIÓN PALMARET-ALBORAYA. VALENCIA. 2010

La estación se construyó frente a un parque que tiene una extensión de unos 6000 metros cuadrados aproximadamente y dispone de siete terrazas en distintos niveles, que hacen que el pasajero descienda desde la calle hasta el vestíbulo de la estación. En este parque podemos encontrar zonas de descanso y patios de recreo para los niños, todo esto bajo la sombra de grandes árboles de distintas especies. (Assael, D y Basulto, D. (dir.), 2011)

La idea de un espacio a distintas cotas también se contempla en el presente proyecto, como se verá más adelante.

INTERPRETANDO LA NATURALEZA

NIETO SOBEJANO

MUSEO MEDINA AL-ZAHRA. CÓRDOBA. 1999-2009

"El terreno del recinto arqueológico destinado al museo provoca sentimientos encontrados. Por una parte, la añoranza de un pasado remoto aún por descubrir impregnaba el paisaje que se extendía hacia la sierra de Córdoba. Por otra parte, el desordenado avance de las construcciones recientes se cernía inquietante sobre el entorno de lo que un día fue la ciudad palatina. Nuestra primera reacción al llegar al lugar habría de marcar, desde el primer momento, la futura propuesta: no debíamos edificar en aquel paisaje." (Nieto Sobejano, 2006)

Los arquitectos decidieron actuar como si se tratara de arqueólogos, no construyeron un edificio sino que lo diseñaron bajo tierra, como si el paso del tiempo lo hubiese ocultado. (Nieto Sobejano, 2006)

Así pues, el proyecto muestra la planta de un museo subterráneo, que articula sus espacios entorno a una secuencia de llenos y vacíos, patios y áreas cubiertas que guían al visitante en su recorrido. (Nieto Sobejano, 2006)

La propia concepción del proyecto lleva implícito un posible crecimiento en el futuro, pudiéndose agregar nuevos pabellones. El museo establece un diálogo permanente, casi imperceptible, con la arquitectura y el paisaje de la antigua medina árabe. (Nieto Sobejano, 2006)

"El museo aparece en el paisaje silenciosamente, como si hubiera sido encontrado bajo tierra, del mismo modo que a lo largo de los años continuará ocurriendo con los restos de la antigua ciudad de los califas omeyas." (Nieto Sobejano, 2006)



Centro de Interpretación y Acogida. Ventura + Llimona



Imagen interior del Centro de Interpretación ambiental. N. Campodonico, M. Mavayen, S. Cugno Y M.V. Theilig

VENTURA + LLIMONA

CENTRO DE INTERPRETACIÓN Y ACOGIDA DE VISITANTES DE LA ANTIGUA. GI-PUZKOA. 2014

Todos los espacios del centro de Interpretación y Acogida están pensados para funcionar de manera independiente y pueden quedar aislados del resto en caso de que fuera necesario. (Assael, D y Basulto, D. (dir.), 2011)

El centro se ha construido en un terreno contiguo a una ermita románica de gran potencial turístico. Por esto, los arquitectos decidieron no irrumpir en el paisaje ni superar la altura de la ermita. Se anuló la visualización del aparcamiento desde el porche de acogida y el centro, que está soterrado en su 65%, se adentra en el monte minimizando el impacto visual y favoreciendo la sostenibilidad del edificio. Al centro se accede mediante una rampa de acceso, la cual tiene un ornamento metálico. (Assael, D y Basulto, D. (dir.), 2011)

El respeto por el entorno circundante y la idea de que los espacios del proyecto puedan funcionar de manera independiente, son conceptos que se tienen en cuenta en el proyecto.

NICOLÁS CAMPODONICO, MARTÍN MAVAYEN, SOLEDAD CUGNO Y MARÍA VIRGINIA THEILIG

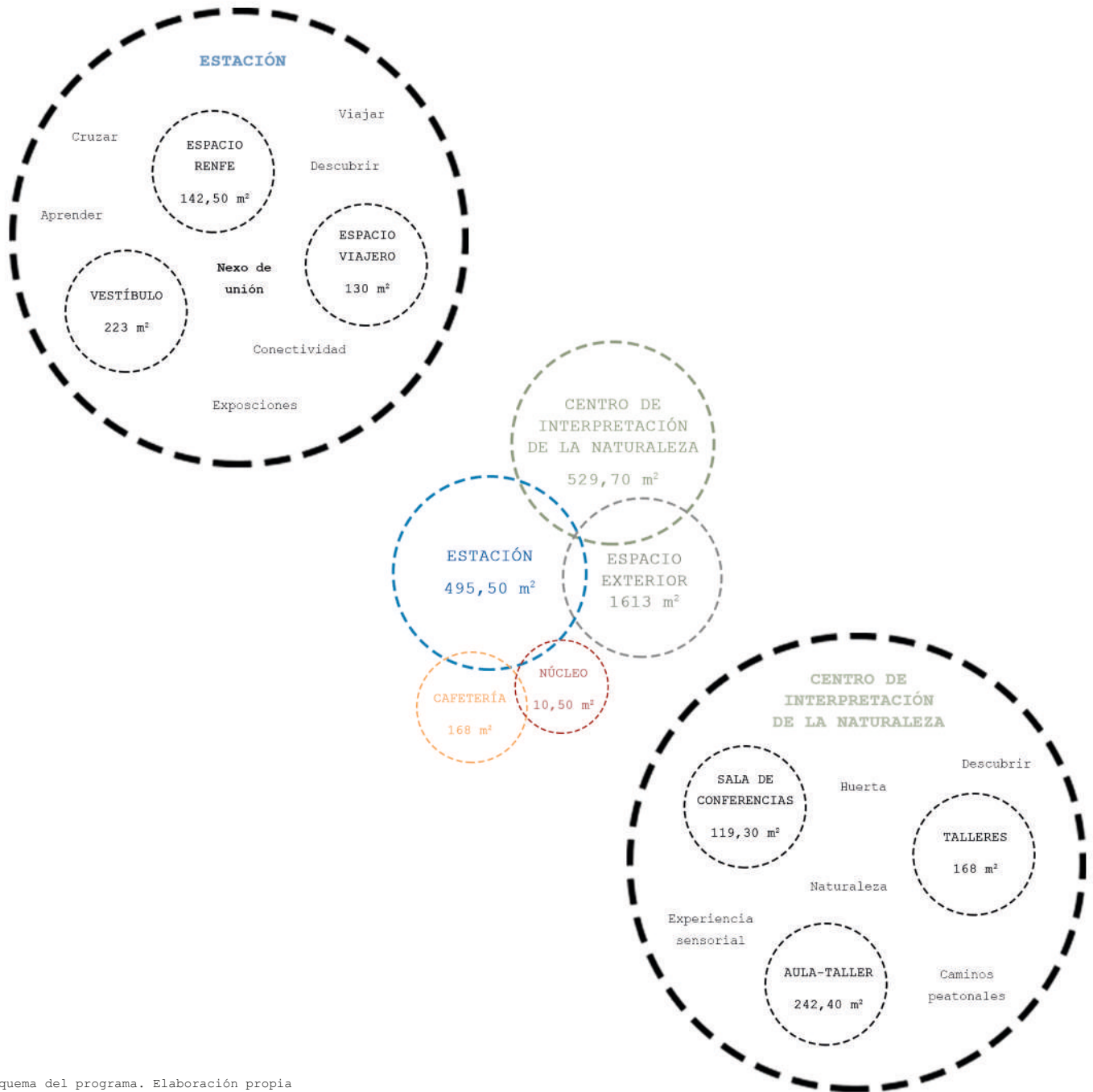
CONCURSO NACIONAL PARA EL CENTRO DE INTERPRETACIÓN AMBIENTAL Y CASA DE GUARDAPARQUES. RESERVA NATURAL VAQUERÍAS. CÓRDOBA. 2013

El edificio se situó detrás de la casa del dique para permitir que los visitantes se sumergieran en la historia del lugar con mayor facilidad. La apertura de una nueva calle permite el acceso y el estacionamiento. El recorrido de llegada incorpora una rampa y una serie de escalones-terraza que llegan a un atrio abierto desde el cual se puede observar el paisaje circundante. (Cabezas, C., 2013)

El ingreso se realiza a través de un patio rodeado de muros que permite entrar manteniendo el contacto con la antigua construcción, con el cielo y la luz, marcando el paso a través de las sombras generadas. Los muros se utilizan para contener la tierra de la ladera. Éstos, se colocan de manera que se puedan preservar la totalidad de los ejemplares arbóreos. (Cabezas, C., 2013)

El final del recorrido, o el principio, son las salidas de la sala tanto Sierra arriba, como hacia el Dique, proponiendo rutas senderistas que completen la experiencia de la interpretación de la naturaleza. (Cabezas, C., 2013)

5. EL PROGRAMA



Esquema del programa. Elaboración propia

EL PROGRAMA DE ESTACIÓN Y SU USO COMPLEMENTARIO

Una vez analizado el lugar y el entorno, antes de comenzar a proyectar, era necesario establecer un programa que definiera dicha intervención. Existía una premisa de partida muy concreta, que consistía en proyectar una estación de cercanías para el municipio escogido, en este caso Tavernes de la Valldigna. Para ello, tras varias conferencias de RENFE y no pocos quebraderos de cabeza, se consiguió establecer cuáles serían las zonas necesarias para una estación. Estos espacios son los siguientes:

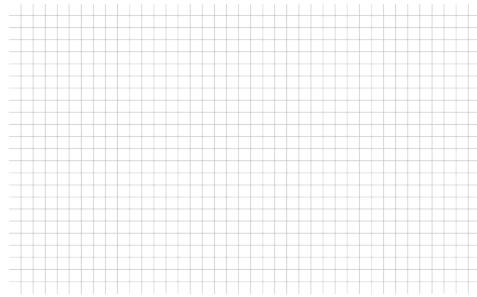
- Cuarto técnico de instalaciones de telecomunicaciones: 18-20 m²
- Cuarto técnico de Baja Tensión: 10-12 m²
- Cuadro de contadores
- Cuarto grupo electrógeno: 14-16 m²
- RITU: 4m²
- RITI: 4m²
- Cuarto de limpieza con espacio de almacenaje: 5-7 m²
- Aseo con pequeño vestuario para personal propio de la estación: 5-10m²
- Cuarto de cuentas y gestión privado para trabajadores de la estación: 15-20 m²
- Aseos públicos diferenciados por sexos
- Vestíbulo del edificio de viajeros

Como se ha comentado anteriormente, es conveniente proponer un uso complementario al de estación. Con ello, lo que se consigue es revitalizar el espacio de los viajeros y proponer distintas alternativas para el tiempo de espera. Debido al emplazamiento tan característico y, tras haber analizados los distintos aspectos del lugar, se llega a la conclusión de que la implantación de un Centro de Interpretación de la Naturaleza es un proyecto adecuado para este uso complementario. Esto se debe principalmente a la existencia de cuatro ecosistemas, las distintas rutas peatonales y la presencia de la huerta, entre otros factores. El aprendizaje, el contacto con la naturaleza y la experiencia sensorial que estos conceptos aportan al usuario son tremendamente enriquecedores. El Centro de Interpretación está formado por los siguientes espacios:

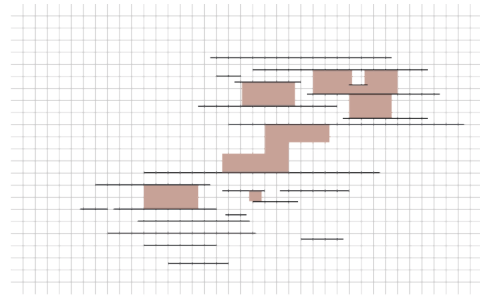
- Sala de conferencias o sala multifuncional: 119'30 m²
- Talleres: 168 m²
- Aula-taller: 242'40 m²

Además el proyecto cuenta con una cafetería (168 m²) y un núcleo de comunicación principal (10'5 m²).

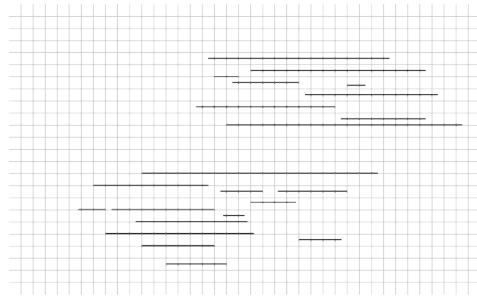
6. EL EDIFICIO



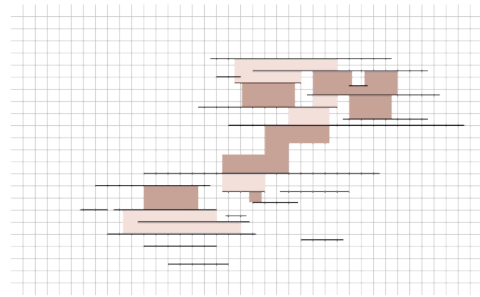
PASO 1



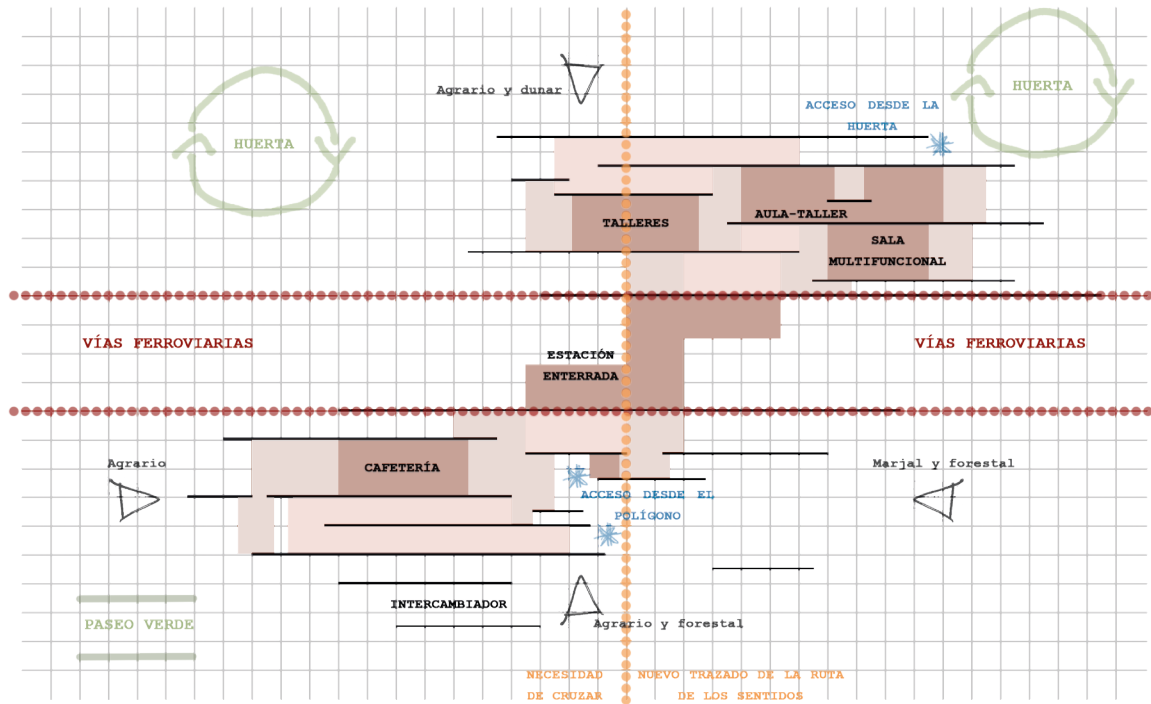
PASO 3



PASO 2



PASO 4



PASO 5

PUNTO DE PARTIDA

A pesar de que el proyecto cuenta con dos usos distintos (Estación y Centro de Interpretación), éste se debe considerar uniforme, lo que implica que estos usos se encuentran conectados entre sí para otorgar unidad al proyecto.

Se parte de la necesidad de atravesar las vías para poder llegar a la zona este, dónde se encuentra la huerta, y permitir el acceso de los usuarios a los distintos andenes. La primera decisión que se tomó fue la de establecer un paso subterráneo, ya que se pretendía que el proyecto se mimetizara con el entorno, en la medida de lo posible, y no se erigiera sobre el terreno debido a una exigencia propia de conservar las vistas de la zona intactas.

Por otro lado, de la idea de que el nuevo trazado de la Ruta de los Sentidos estuviera en contacto con el proyecto, surge la iniciativa de hacer que dicho trazado atravesara la intervención, formando parte de este.

Una vez establecidas las primeras premisas, sólo quedaba comenzar a proyectar.

PROCESO CREATIVO

Debido a que enfrentarse a un papel en blanco resulta complicado, y a la intención de partir de un módulo claro que permitiera ordenar el proyecto, se propone una trama base de 5x5 metros para establecer dicha modulación.

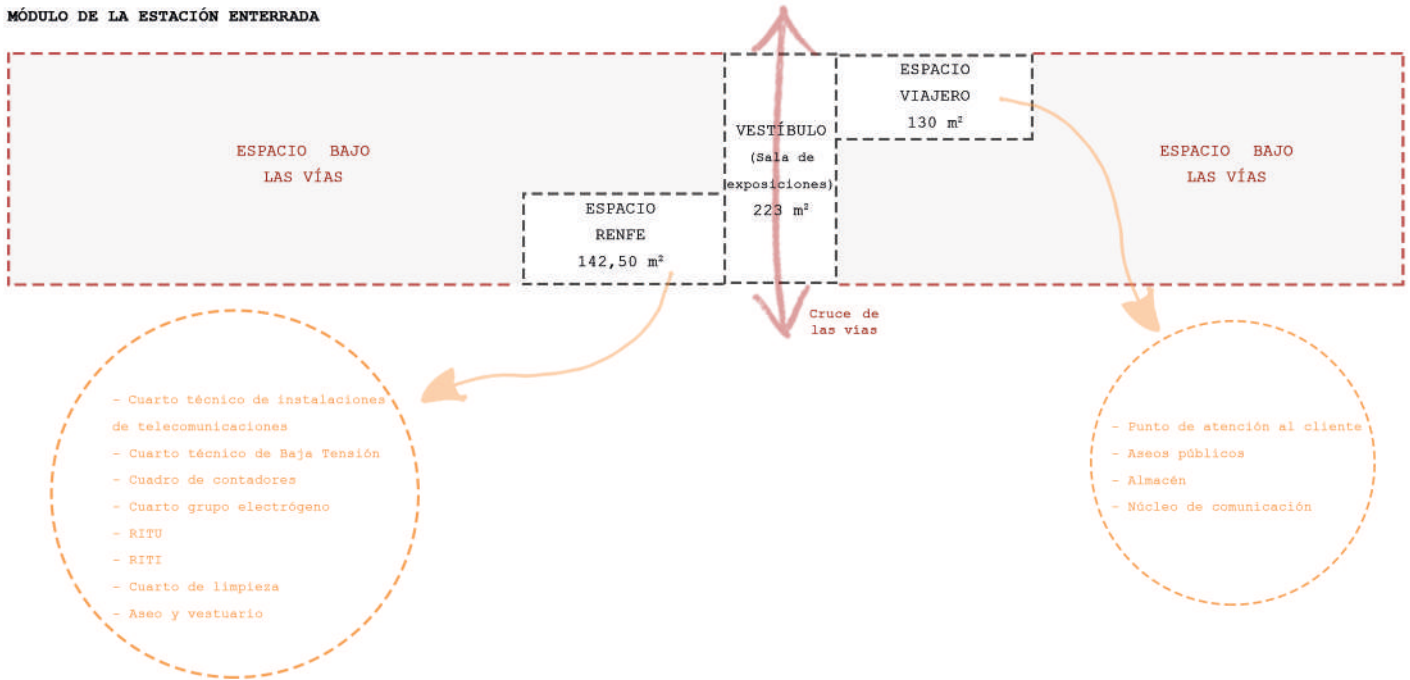
Posteriormente, se establecen una serie de muros longitudinales, desplazados entre sí, que dividen el espacio. La intención es que estos muros otorguen un carácter propio al proyecto, siendo esta otra premisa principal.

A continuación, los espacios cubiertos, que forman parte del programa, se colocan desplazados entre sí, y a distintas cotas, para crear visuales y recorridos cruzados.

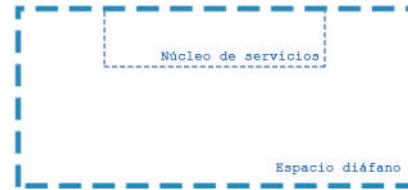
Puesto que la idea principal surgía de la necesidad de atravesar las vías mediante un paso subterráneo y la idea de establecer un recorrido, se vinculan los espacios mediante una serie de rampas descendentes que potencien dichos itinerarios hasta alcanzar la cota -4'50 m, dónde se sitúa la estación.

Por último, la relación interior/externo del proyecto, queda difuminada por la decisión de establecer el mismo pavimento en toda la intervención, con la intención de generar un proyecto permeable.

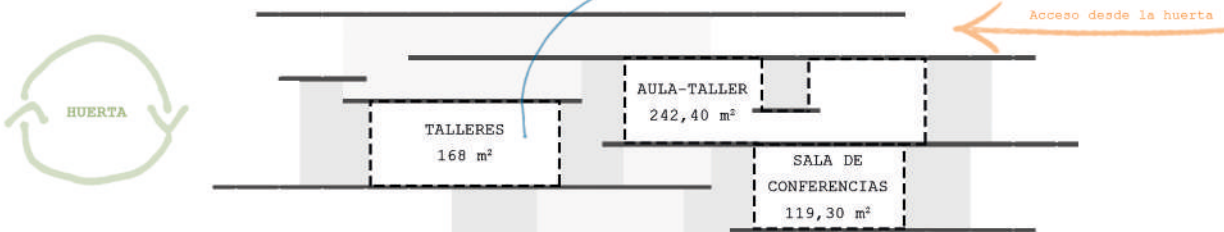
MÓDULO DE LA ESTACIÓN ENTERRADA



ESQUEMA DE MÓDULO (Centro de Interpretación de la Naturaleza)



MÓDULOS DEL CENTRO DE INTERPRETACIÓN DE LA NATURALEZA



ESTACIÓN ENTERRADA

FRAGMENTACIÓN

Partiendo de una de las premisas principales, la cual trata de establecer un recorrido que se introduzca en el propio proyecto, se decide fragmentar el conjunto. No sólo se fragmentan los espacios cubiertos sino que, también se crea una fragmentación de los recorridos. De este modo, se generan unos itinerarios cruzados que van dirigiendo al usuario de un espacio a otro a lo largo de este camino. Así pues, no se trata de un recorrido recto y monótono debido a que las rampas van girando para conseguir distintos impactos visuales. La presencia de los muros que encierran tanto rampas como espacios acondicionados potencian la idea de generar un impacto visual determinado.

EL TODO Y LAS PARTES

El todo

Como ya se ha indicado, el proyecto debe considerarse uniforme ya que, aunque se encuentre fragmentado, las conexiones que se producen entre los distintos espacios son evidentes y refuerzan la idea de unidad. Tratándose como un único proyecto, se consiguen potenciar los valores de cada una de las partes, de este modo, la estación se nutre del Centro de Interpretación y viceversa.

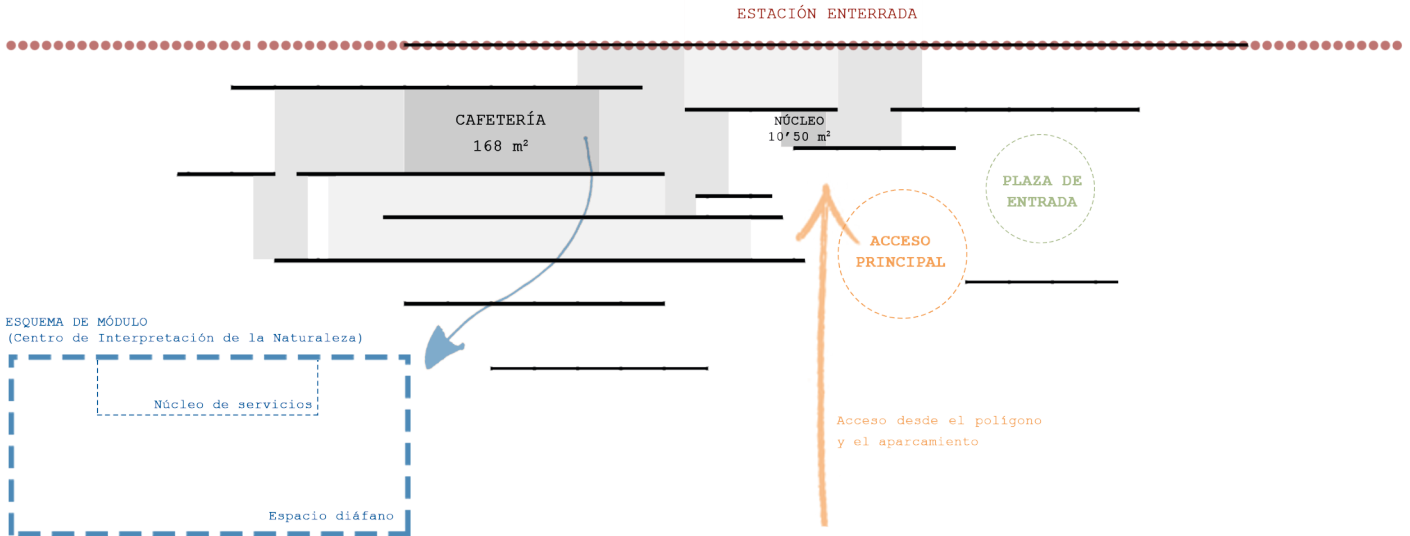
Las partes

No hay que olvidar que se está proyectando una Estación, y es de gran relevancia que ésta sea funcional y se adecue a las necesidades de los futuros usuarios. La estación se compone de tres módulos, los cuales forman una especie de "Z". El primer módulo, que es perpendicular a las vías y permite atravesar éstas para llegar al otro lado, alberga el vestíbulo que, a su vez, sirve de sala de exposiciones, estableciendo así un vínculo con el Centro de Interpretación. A este volumen, se le adosan otros dos, uno a cada lado.

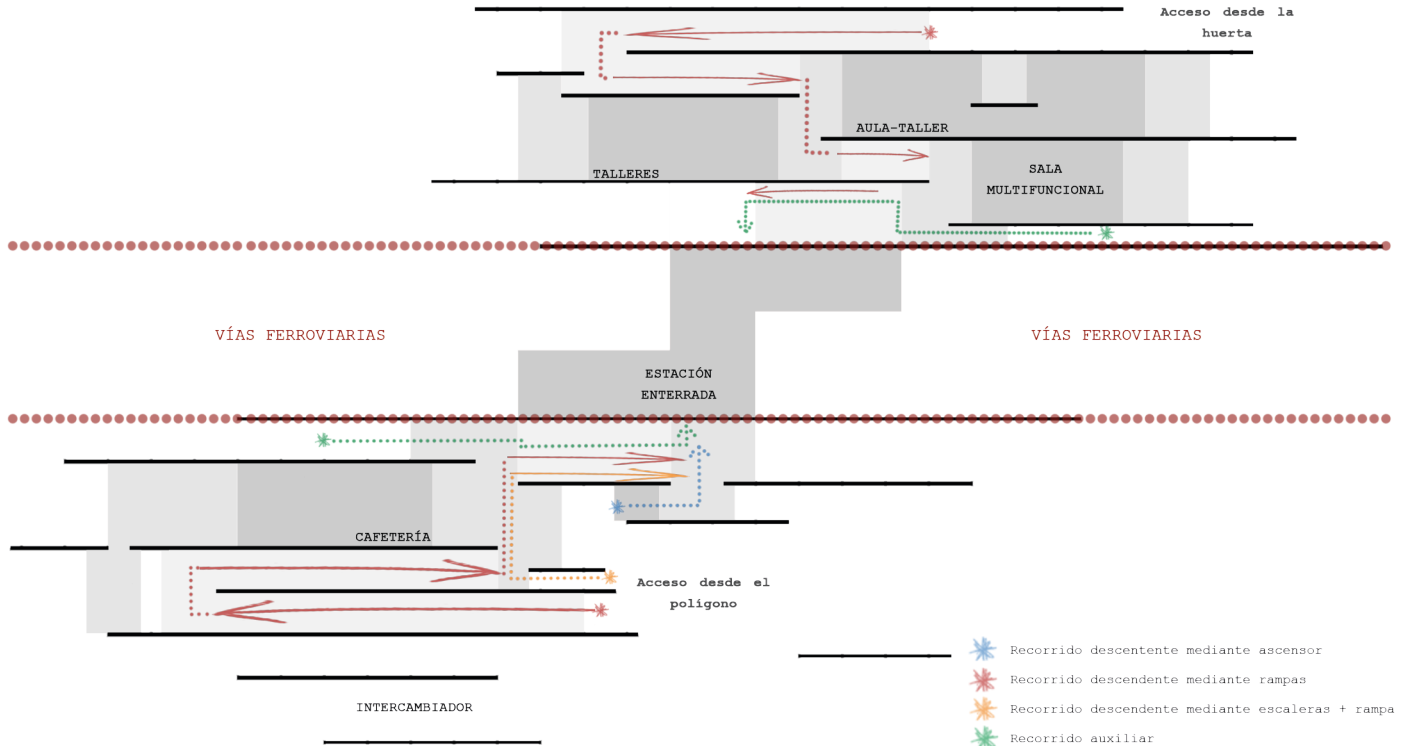
El volumen situado al este, alberga la zona destinada a los pasajeros dónde se dispone de todos los servicios necesarios. En esta zona, se produce el acceso a las vías ya que en el proyecto se le da prioridad al andén central provocando las relaciones interpersonales en éste. Por otro lado, el volumen que se encuentra más al oeste contiene las instalaciones necesarias para el funcionamiento de la estación así como las dependencias para los trabajadores de ésta. Dispone también de un acceso a las vías que sólo se utilizará en ocasiones puntuales.

El Centro de Interpretación de la Naturaleza, se sitúa en la parte este de las vías. Esto se debe a que la presencia de la huerta es más evidente en esta zona, lo que potencia, aún más, este uso. Se trata de un conjunto de volúmenes vinculados entre sí mediante rampas que ascienden desde la estación.

MÓDULOS DE ENTRADA



ESQUEMA DE RECORRIDOS



Estos volúmenes, son espacios diáfanos en los que se establecen ciertos usos que pueden ser susceptibles de ser cambiados. Además, estos bloques disponen de un núcleo de servicios e instalaciones para su correcto funcionamiento.

Por último, en la parte oeste del proyecto, se encuentra el punto de partida, el acceso principal. En esta zona, para terminar de enlazar todo el proyecto, se encuentra una cafetería que sirve tanto a la Estación + Centro de Interpretación de la Naturaleza como al propio polígono y sus naves. Además, se dispone de un núcleo de comunicación principal que se explicará con más detenimiento a continuación.

RECORRIDOS Y ACCESIBILIDAD

Este apartado es de gran relevancia a la hora de comprender como funcionan las relaciones y circulaciones en el proyecto. Para acceder a la estación, el viajero tiene que atravesar, de una forma u otra, distintas partes del proyecto para favorecer la relación de los usuarios en los espacios generados. Existen cuatro posibles recorridos principales.

El primero de ellos, consiste en acceder a la estación, que se sitúa a -4'50 m, mediante el núcleo de comunicación principal que se encuentra en el acceso. De este modo, los viajeros pueden acceder a la estación de una manera más directa.

El segundo posible recorrido se realiza a través de las rampas, elementos característicos del proyecto que son accesibles debido a su reducida pendiente, lo que permite, a su vez, acceder a otros espacios, como la cafetería. Este recorrido es más sensorial que el anterior ya que, cuando el usuario circula por estas rampas flanqueadas por sendos muros, tiene la sensación de estar introduciéndose en el terreno. Es reseñable, que las rampas del proyecto se caracterizan por tener un doble uso, sirviendo a peatones y a ciclistas. De esta forma, la intervención interactúa directamente con la Ruta de los Sentidos, haciendo que el tramo que cruza las vías forme parte del propio proyecto.

El tercer recorrido es similar al segundo, sólo que el viajero accede a la estación a través de un sistema combinado de escaleras y rampas. Por último, existe un recorrido auxiliar, mediante unas escaleras situadas en las zonas más cercanas a las vías. Puede considerarse como un recorrido de evacuación o como una forma más de acceder a la estación.

Estos itinerarios se entienden para los dos lados de la vía, ya que el sistema de rampas y escaleras es similar en ambos lados.

7. EL DETALLE



Foto de maqueta. Elaboración propia



Foto de maqueta. Elaboración propia

LA MATERIALIDAD

El proyecto está pensado para su construcción en hormigón. Para llegar a esta decisión intervinieron varios factores como la necesidad de establecer un vaso estanco debido a la presencia de agua en el terreno (esto se estudiará más adelante). Además, se pretendía que el proyecto fuera uniforme, por lo que, los muros y forjados que albergan espacios acondicionados y las rampas se realizan con el mismo material.

Por otro lado, los muros no portantes, que delimitan el espacio de acceso a la plaza de entrada, así como aquellos que delimitan el intercambiador de transporte, son muros de piedra en seco.

Además, los muros que marcan la presencia de las vías, se disponen en forma de celosía para permitir las visuales cruzadas entre los andenes y el resto del proyecto.

Debido a que se quieren difuminar los límites entre el interior y el exterior, se toma la decisión de colocar el mismo pavimento en todo el proyecto, remarcando la idea de unidad y de permeabilidad.

Los paños acristalados marcan de forma tenue el límite entre el espacio acondicionado y el exterior pero, con la transparencia del vidrio y tratándose de paños grandes, se quiere mantener la idea de permeabilidad antes mencionada.

La vegetación sigue estando presente dentro del proyecto ya que se disponen unas jardineras, con espacios verdes, que se relacionan con cada una de las estancias.

LA ESTRUCTURA

Se trata de un proyecto en el que la estructura es considerada sistema de acabado y, a su vez, elemento de definición de los espacios. Por lo tanto, los conceptos de estructura y materialidad se encuentran íntimamente ligados.

La estructura y los espacios se han desarrollado de manera paralela en el proyecto debido a que los propios muros estructurales, que delimitan el proyecto, son los generadores de los espacios acondicionados de la propuesta, albergando en su interior el programa establecido.

Se trata de una estructura muraria construida sobre una gran losa escalonada que se introduce en el terreno. Los forjados de cubierta se encuentra estratégicamente distribuidos debido a las condiciones proyectuales.

Por otro lado, la carpintería es estructural, soportando así parte de las cargas que se transmiten.

8. BIBLIOGRAFÍA

Assael, D y Basulto, D. (dir.) (2011): *Centro de Interpretación y Acogida de Visitantes de La Antigua / Ventura + Llimona*. Santiago de Chile. Plataforma de Arquitectura. Disponible en: <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/774570/centro-de-interpretacion-y-acogida-de-visitantes-de-la-antigua-ventura-plus-llimona> (3, Febrero, 2017)

Assael, D y Basulto, D. (dir.) (2011): *Estación Palmaret-Alboraya/Rstudio*. Santiago de Chile. Plataforma de Arquitectura. Disponible en: <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-112381/estacion-palmaret-alboraya-rstudio> (10, Febrero, 2017)

Ayuntamiento de Tavernes de la Vallidigna (2017): *Tavernes de la Vallidigna. Sensaciones únicas*. Valencia. Disponible en: <http://tavernes.es/turisme/es/historia-2/> (30, Junio, 2017)

Cabezas, C. (2013): *Primer lugar Concurso Nacional para El Centro de Interpretación Ambiental y Casa de Guardaparques Reserva Natural Vaquerías de Córdoba*. Santiago de Chile. Plataforma de Arquitectura. Disponible en: <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-307790/primer-lugar-concurso-nacional-para-el-centro-de-interpretacion-ambiental-y-casa-de-guardaparques-reserva-natural-vaquerias-de-cordoba> (9, Febrero, 2017)

Consejería de Desarrollo Económico, Turismo y Empleo (2016): *Vía Verde del Noroeste*. Murcia. Disponible en: <http://www.viaverdedelnoroeste.com/> (16, Enero, 2017)

Duque, K., (2013): *New Aveiro Train Station/JLLA*. Santiago de Chile. Plataforma de Arquitectura. Disponible en: <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-239834/new-aveiro-train-station-jlla> (2, Noviembre, 2016)

Nieto Sobejano (2016): *Museo Medina Al-Zahra*. Madrid. Nieto Sobejano S.L.P. Disponible en: <http://www.nietosobejano.com/project.asp,x?i=1&t=MUSEO MADINAT AL-ZAHRA#> (18, Noviembre, 2017)

Zuleta, G. (2011): *Clásicos de Arquitectura: El Pabellón Alemán/ Mies Van der Rohe*. Santiago de Chile. Plataforma de Arquitectura. Disponible en: <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-69314/clasicos-de-arquitectura-el-pabellon-aleman-mies-van-der-rohe> (6, Febrero, 2017)

