

UN ESPACIO PARA LA SIMBIOSIS
PROYECTO DE UNA ESTACIÓN-CULTURAL EN ALFAFAR-BENETÚSSER

MEMORIA DESCRIPTIVA

TRABAJO FINAL DE MÁSTER

TALLER 5

ETSA-UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE VALENCIA

TUTORA: CLARA MEJÍA VALLEJO

LUCÍA TORRES GALIANO

1. REFLEXIONES

2. ESTACIÓN

3. UN LUGAR

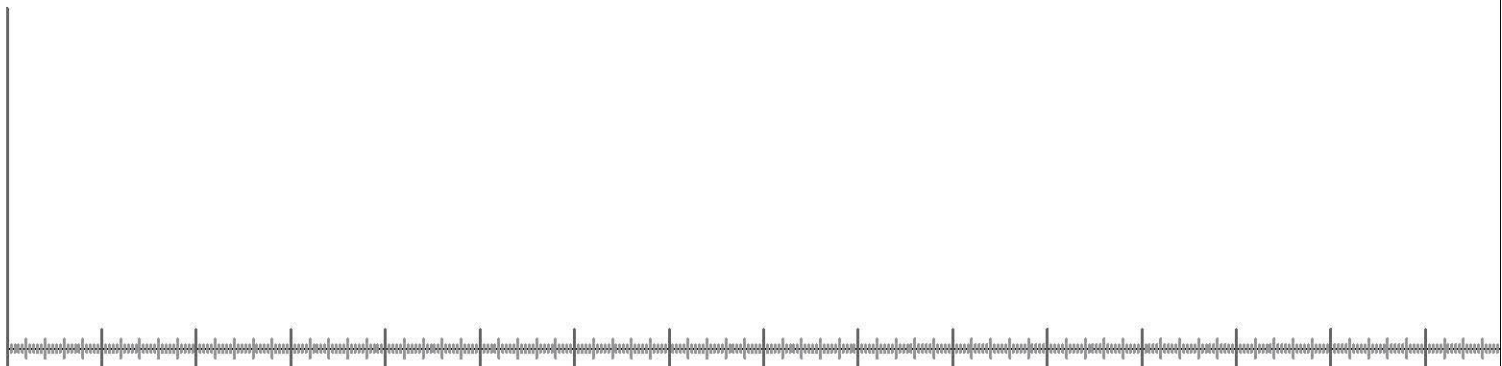
4. UN ESPACIO PARA LA SIMBIOSIS



PROYECTO DE UNA ESTACIÓN - CULTURAL



1. REFLEXIONES



Creo que para contar mi proyecto es necesario hacer un pequeño viaje hacia estos cursos atrás.



Considero que una memoria de un proyecto final debería comenzar contando el proyecto desde su comienzo y como no mi proyecto empezó en el primer curso de carrera, aunque yo en ese momento aún no lo sabía. Entrás en un nuevo mundo, la Escuela de Arquitectura Técnica Superior, esa nueva zona de confort de la que no quieres salir nunca, y de la que no estoy segura de que quiera terminar. Esa etapa de tu vida en la que encuentras amigos semejantes a tus ideas que te van aportando sin tu ni siquiera saberlo un granito de arena a este trabajo fin de máster. Todo es distinto al instituto y vas asumiendo poco a poco que tu vida ha cambiado, has entrado en una etapa nueva para conseguir tu sueño, y te

encuentras como una esponja absorbiendo todas y cada una de las palabras que dicen los profesores. Ahora comienzas a entender el mundo del que tanto querías conocer. Claro está que no todo es bonito, ya que en los primeros cursos te llevas muchas decepciones y piensas, ¿estoy haciendo la carrera que quiero?, ¿soy buena en arquitectura?, ¿he elegido bien?, ¿Por qué no me he metido a otra carrera más fácil?, pero te acabas dando cuenta de que son desvaríos que tienes en un momento en el que la corrección de proyectos ha ido muy mal y lo único que quieres es dejarlo todo, pero en cuanto repones fuerzas recuerdas lo bonito que es proyectar, diseñar espacios para personas y animales, diseñar ambientes, al fin y al cabo diseñar vida, y se te olvidan todos tus temores. Por ello en los dos primeros cursos que sin saberlo ya vas forjando un carácter como arquitecto ya se está creando el proyecto fin de máster.

Una de las cosas más importantes que aprendes es a ser crítico, a educar el ojo hacia la buena arquitectura, que claro está que sin la gran calidad de profesores que hay en la escuela eso no podría ocurrir. Valoro mucho los viajes que a través de la escuela he realizado porque al final se aprende muchísimo más que buscando por

internet, porque ves los edificios, los tocas, los sientes y en definitiva aprendes mucho más.

Y de repente llegó tercero, el meridiano de la carrera, en el que entras con muchas ganas porque sabes que pasando ese tiempo ya estas a un pequeño paso. Pero el inicio de curso fue distinto la asignatura de construcción nos citó en el aula magna para explicarnos como iba a ser el curso, y cuando comenzó a hacer su discurso el profesor Vicente Blasco, quedé prendada con sus palabras, fueron un atisbo de ánimo, de esfuerzo, de lo que era la arquitectura que las he llevado a cuestras durante el resto de la carrera y las llevaré de por vida conmigo. El título hablaba sobre el tejido constructivo de la existencia, y comenzó hablando de un libro de Susana Fortes *"Quattrocento"*, y estas son las notas que pude sacar de aquel discurso:

"Esa novela de ficción histórica desvela, que todo está trabado y todo forma parte del tejido de la existencia: desde la disposición de las gotas de una salpicadura, a las oquedades de una quijada de animal. Aparece en la novela un aprendiz modesto de nombre Leonardo, cuyos artefactos llegaron a ser muy famosos con el tiempo, hasta tal punto que hoy en día

aún se sigue hablando, así como de sus dibujos. Memorable es el llamado "Hombre de Vitruvio" en el que se inspira Le Corbusier para establecer ese detallado sistema de medidas bautizado como "Modulor", que no viene a ser sino una búsqueda antropométrica de una relación matemática entre las medidas del hombre y la naturaleza, el insigne "número áureo", con la finalidad de servir como medida base para la arquitectura. Este número esta por todas partes, en la música, en la artesanía, en la pintura, escultura y arquitectura. Al final resulta que todo es matemática y geometría. Debe ser algo propio de la esencia del ser humano porque ya los antiguos proporcionaban según estas relaciones. Desde la disposición de las piedras Stonehenge hasta el trazado de una catedral gótica, todo está tejido con el mismo misterio."

Hablaba que de proporciones y medidas estaba tejida la vida. Sólo basta que nos detengamos un instante para pensar dónde te encuentras en este momento. En un espacio (puedes estar en tu habitación, en el salón, en una biblioteca, en la escuela...) da igual el sitio donde te encuentres todo responde a un orden, en primer lugar, ergonómico y más tarde constructivo para dar lugar a una forma que materialice el

cobijo donde poder desarrollar una función. Su medida: el ser humano, su proporción: la de la relación con el espacio.

Como no en el discurso no podría faltar hablar de las tres reglas básicas que rigen la arquitectura:

“Si nos fijásemos como es debido en todo lo que nos rodea, aprenderíamos que la arquitectura no es sólo la imagen que se proyecta para su impacto visual. La arquitectura encierra un orden sustentado en tres cuestiones descritas por Vitrubio “firmitas” verdad constructiva, “utilitas” bondad funcional y “venustas” belleza, obtenida a través de la razón geométrica, donde está citado el misterio de lo áureo.”

Continuó hablando del libro Quattrocento que me hizo pensar mucho ya que comentó:

“Es posible que el motivo de los Pazzi para cometer sus asesinatos en la catedral, escogieran ese lugar porque en aquel entonces era el centro del mundo, donde la belleza del espacio y la razón constructiva de la mayor cúpula jamás construida por el hombre, se unía la bondad funcional que les permitía amplificar su traición y su poderío”

Lo que me llevó a pensar que creamos espacios donde suceden cosas, por lo que

determinamos una imagen a las personas, diseñamos usos, diseñamos vida al fin y al cabo como he comentado anteriormente. Y yo en ese instante quería crear un edificio donde sucediera todo.

No pudo imaginar Brunelleschi que sus esfuerzos constructivos servirían para decorar la tragedia. Es lo que ocurre con la arquitectura, acaba siendo de una manera u otra, el escenario en donde se da cita la vida y donde se desarrolla la muerte.

“Tejer y destejer ha sido un lugar común a lo largo de los tiempos. En la historia de arquitectura ocurre que se han construido castillos, templos, palacios y casas, construyendo encima, al lado, yuxtaponiendo, derribando y volviendo a constuiri, como un palimpsesto eterno en el que la huella del tiempo siempre permanece.”

“Sólo puede ser encontrado aquello que se busca con ahínco. El problema suele ser que, cuando intentamos buscar, no sabemos distinguir adecuadamente qué es lo que verdaderamente nos interesa”

Y eso es lo que me ha ocurrido con este proyecto que buscaba muchas cosas, pero de verdad no encontraba lo que me interesaba hasta el final. Con frecuencia andamos en

terribles dudas y perdidos casi siempre entre dos mundos: el de la razón y el de los sentidos.

Platón sostenía la interesante teoría de que aprender no era otra cosa más que recordad aquello que ya sabemos, y eso es lo que ocurre en el proyecto final que vas resolviendo cosas aprendiendo del propio proyecto recordando así todo lo ya sabido en todos los años de carrera.

Y por último los párrafos que más me marcaron del discurso, los que nos hicieron chocar con la realidad y darnos cuenta de lo que de verdad era la arquitectura

“Debéis saber que la arquitectura es idea construida, y que por muchas formas y volúmenes extraños que podáis imaginaros, la realidad es que las cosas pesan, la gravedad existe, el calor fluye, la lluvia moja, los materiales dilatan, el suelo se mueve y el viento empuja. Y a todo esto hay que dar solución cuando se proyecta y se construye.”

“Dicen que a escribir se aprende, entre otras cosas, leyendo. Yo os digo que una de las buenas maneras de aprender arquitectura y construcción es dibujando. Y del mismo modo que los libros y las historias son una armadura y un refugio en

el que nadie podrá venceros, el dibujo y la construcción serán vuestro albergue de guardia desde el que fabricar todos esos sueños que lleváis en cada uno de vuestros cerebros. No os quepa la menor duda.”

Y entonces me di cuenta que me estaba acercando a una realidad que me gustaba, que me hacía pensar en los materiales, en la estructura, en la belleza y sobre todo en la función.

Fue entonces cuando sumé una nueva visión a mi arquitectura, a una línea a la que cada vez confluían más experiencias y cada vez se hacía más larga y gruesa.

Creo que este trabajo debería de contar todos y cada uno de los granos de arena que han conformado desde el inicio de carrera hasta hoy, pero entonces sería una memoria interminable, pero considero que todos y cada uno de los proyectos realizados en la escuela cobran vida en este trabajo fin de master a su modo.

Siguieron pasando los cursos y sobre todo cuarto y quinto han sido una mirada a la realidad, a ver todo lo que es necesario para realizar un buen proyecto, a demostrar un espíritu crítico ante los proyectos y darme cuenta de que ya era capaz de asumir

ciertas cuestiones sin ayuda, ir creciendo arquitectónicamente hablando.

Por lo que este proyecto responde a un proceso bebido de la propia experiencia académica, de conocimientos adquiridos y guardados en una maleta de viaje que por supuesto sigue sumando. Una maleta llena de muchas variables que intervienen de forma automática en el trabajo que realizamos y en el proceso que llevamos a cabo.

Quizá para este proyecto no se encuentran referencias exactas de obras muy conocidas, ya que las referencias tardan tiempo en asentar para poder aprender de ellas, ya que conforme vas estudiando los edificios cada vez que los vuelves a mirar aprendes algo nuevo que no te habías fijado anteriormente.

Existen referencias claro, algunas guardadas desde inicio de carrera como he comentado, otras de amigos, otras de estudio y experiencias, otras vividas, en definitiva todas guardadas en esta línea de vida que he pasado durante todos estos años.

Este último curso se coge con ganas y a la vez con miedo, ganas de acabar, ganas de tener un buen proyecto con el que acabar esta etapa, ganas de pasar un año

disfrutando del proyecto que estas realizando, ganas de aprender cosas nuevas, ganas de volver a experimentar y miedo a su vez a no poder sacarlo adelante, miedo a los cambios en el proyecto, miedo a no aprobar, miedo a realizar un proyecto sin pies ni cabeza, miedo en definitiva al fracaso.

Con todas estas emociones te enfrentas al inicio de curso sabiendo que hay un final que en realidad no quieres que llegue, porque significaría que ya no formas parte de esta gran familia que es la Escuela Técnica Superior de Arquitectura.

Escogí el Taller 5, porque me habían hablado muy bien de él, pero que locura el último curso meterme en un taller en el que no había estado nunca, me dijeron que en este taller acababas estando muy orgulloso de tu proyecto, que trabajabas sí, pero lo realizabas a gusto y sabiendo en todo momento lo que estabas haciendo y por supuesto con muy buenos profesores, y claro está que no se equivocaban.

1. REFLEXIONES

2. ESTACIÓN



Reflexiones en cuanto al proyecto de ESTACIÓN

Comienza el curso con el proyecto de una estación. Desde que nos dijeron el tema del proyecto en lo único que pensaba era en cómo sería una buena estación.

Viera la película que viera, pasara por donde pasara siempre aparecía un tren o una estación de tren, ¿era casualidad o es que la vida parece que gira en torno al ferrocarril o las máquinas?

¿Qué se conoce como una estación?

La aparición de la locomotora a carbón fue una revolución en cuanto a la forma de viajar, y provocó que las poblaciones se concentraran en determinados núcleos a los que alcanzaban el ferrocarril, por lo que el tren y la estación tienen un papel fundamental en estos siglos atrás.

Desde que intervino en la vida cotidiana por el comienzo del siglo XIX, se convirtió el tren en un elemento de ordenación de costumbres, de tiempo, de dinero, de la historia, así como arte, urbanismo y arquitectura.

Era tan importante que unas de las primeras imágenes filmadas fueron de un tren en movimiento en el año 1895, fue grabado por

los hermanos Lumière, estos lograron mostrar una enorme locomotora que se aproxima a la pantalla, plasmaban así la idea de profundidad gracias a la línea del ferrocarril que cruzaba el plano en diagonal. Era la llegada del tren a la estación de Ciotat.



En los primeros momentos de la modernidad, el ferrocarril recoge algunos cambios esenciales que ésta lleva consigo. El tren tan determinante en la formación de la ciudad moderna, concentra en la estación gran parte de sus valores materializándolos en un edificio. La conexión, velocidad, heterogeneidad, dialéctica que introduce en el progreso se encuentran en la estación con valores tradicionales del espacio público como la representatividad y lo lúdico.

La idea de modernidad ligada a lo inestable, a lo eternamente cambiante, caracteriza y cualifica a la estación de ferrocarril. La estación de ferrocarril es siempre distinta, es heterogénea y plural. Enlaza en sí dos tiempos históricos, el principio y el final del siglo XX, con respecto a características concretas tanto espaciales como culturales. Tiene cabida los tiempos del hombre y de la máquina, los espacios eternos e instantáneos, la tradición de lo que permanece, de lo edilicio, frente a la modernidad que representan las idas y venidas del ferrocarril. El edificio como punto de encuentro de la contemporaneidad.

La reflexión en torno a la estación de ferrocarril, está relacionada, en general,

con la evolución misma del concepto de arte que se desarrolla a lo largo del siglo XX. Esta arquitectura de los pabellones, tan alejadas de valores urbanos tradicionales y tan próximas a los de la periferia, establecen un precedente de un tipo de espacios, -contenedores públicos actuales- .

El pabellón es un objeto de síntesis arquitectónica, el contenedor de síntesis social y la estación de ferrocarril se inscribe en ambos mundos.

La estación puede entenderse como principio y final de una historia, perteneciente a la evolución de los conceptos ideológicos y artísticos contemporáneos. Describe así una situación tangencial, en la cual el objeto arquitectónico constituye un nexo, el punto de encuentro entre ideas y arquitectura. Punto de unión físico entre lo territorial y lo urbano; entre periferia y centro; entre lo abstracto y lo figurativo; entre el pasado y el futuro.

La noción de lugar sufre una rápida evolución a lo largo del siglo XX. Período en el cual conviven distintas definiciones de lugar, desde un espacio ancestral con características geométricas concretas, hasta el de no lugar, sin que existan catalizadores de esta relación entre

espacios. La ausencia de relación entre el objeto arquitectónico y su entorno, se ha convertido en una forma de interpretación de los distintos ámbitos del mundo artificial. Una de sus características es que son arquitecturas desvinculadas del lugar. "El pabellón a través de la relación entre sus partes- de su composición- consigue una independencia del suelo en que se posa. Una arquitectura indiferente al lugar, que no reconoce sus atributos, edificio casi autista."¹ El movimiento moderno en cuanto a independencia con el lugar no es total, pabellón de Mies Van Der Rohe, la casa Fransworth, la villa Saboya, se liberan del terreno, pero establecen vínculos con el entorno a través del paisaje. Esas arquitecturas que diluyen sus límites quieren formar parte del lugar hasta fundirse con él.

El fuerte vínculo que las estaciones establecen con el ferrocarril las relaciona directamente con los contenedores como concepto, al igual que en éstos, su vinculación a una infraestructura define la relación con el lugar. De este modo el edificio no se vincula al terreno sino a

una topografía artificial formada por las vías del ferrocarril, el territorio lo define el movimiento. La respuesta a un lugar que no se define por los valores estáticos implícitos en la geometría, sino por el movimiento, se concretan en el edificio de la estación.

Estas asumen la dualidad entre el mundo del hombre y la máquina y lo expresan en dos piezas perfectamente distinguibles. Por lo general el edificio destinado al ferrocarril, responde a una estructura, que como en los pabellones, es independiente del lugar, estas piezas se posan sobre las vías del tren. Es un espacio interiorizado, en el cual la percepción desde el exterior no importa. Es un objeto conocido hoy, pero en su momento representó cierto grado de abstracción, esa arquitectura "fea" que prescinde del ornamento y que la sociedad solo acepta por su carácter funcional.

Esta dualidad comentada quizá se acentúe más en las estaciones de paso, como es el proyecto realizado, frente a las estaciones término. Esto es debido a que las estaciones término producen cierta macla entre volumen del ferrocarril y el de

¹ MURO, C. : "Arquitecturas Fugaces".
Revista Fisuras n°4/3. Mayo 1997, pp5.

pasajeros, su posición respecto al centro, introduciéndose en él y asumiendo sus itinerarios hacen que la estación se aferre al lugar. Estos edificios corresponden a un primer periodo de la modernidad en el cuál el ferrocarril todavía no desempeña un papel destacado. El ferrocarril es un tímido símbolo de la cultura industrial, el edificio, un nexo con la ciudad y con un territorio sobre el que el ferrocarril todavía no ejerce control.

Pero a medida que avanza el tiempo y la industria alcanza un mayor protagonismo, el ferrocarril se convierte en un fenómeno determinante, pasa de ser una anécdota a predeterminar la futura forma de la ciudad y su importancia en el territorio. La estación crece y la industria formaliza un edificio que cobija a las máquinas, se produce la colonización idílica del espacio de las vías. No siendo nuestro caso.

Las estaciones de paso tienen un carácter dual muy intenso, su posición frente al viario lo convierte en barrera, en límite infranqueable, estas estaciones, normalmente, pertenecen a ciudades sin una importancia clave en la organización territorial del ferrocarril o son estaciones secundarias de una ciudad importante. El tren en ellas va de paso, la

modernidad pasa de largo, la relación con el viario se traduce en un edificio con todas las características de la arquitectura de la época. Hay una actitud todavía tímida de apropiación de las vías.

Comenzado el siglo XX, y con la llamada revolución de las artes aplicadas, hay un acercamiento entre la arquitectura y la industria. El fenómeno del ferrocarril adquiere cada vez más relevancia.

Se incorporan las características sociales y del lugar al proyecto, galerías comerciales, viviendas, oficinas... se mezclan y vinculan a las infraestructuras, porque no hacer lo mismo con el ferrocarril. En este contexto, la estación de ferrocarril es un elemento con capacidad suficiente para acoger un programa funcional que supere las limitaciones de la ciudad dual, para establecer relaciones más complejas.

Las estaciones congregan en calidad de puntos de máxima intensidad todos los flujos de la ciudad, la relación con el viario se rompe en muchos planos, la relación entre hombres y máquinas ya no se traduce en dos volúmenes, la estación se agranda, se funde con las máquinas, los recorridos del tren ya no son únicamente tangentes al edificio, ya los atraviesan.

El hombre y la máquina se unen en un solo
espacio.

1. REFLEXIONES

2. ESTACIÓN

3. UN LUGAR

LA ELECCIÓN DE UN LUGAR

EL LUGAR

PRIMERAS IMPRESIONES

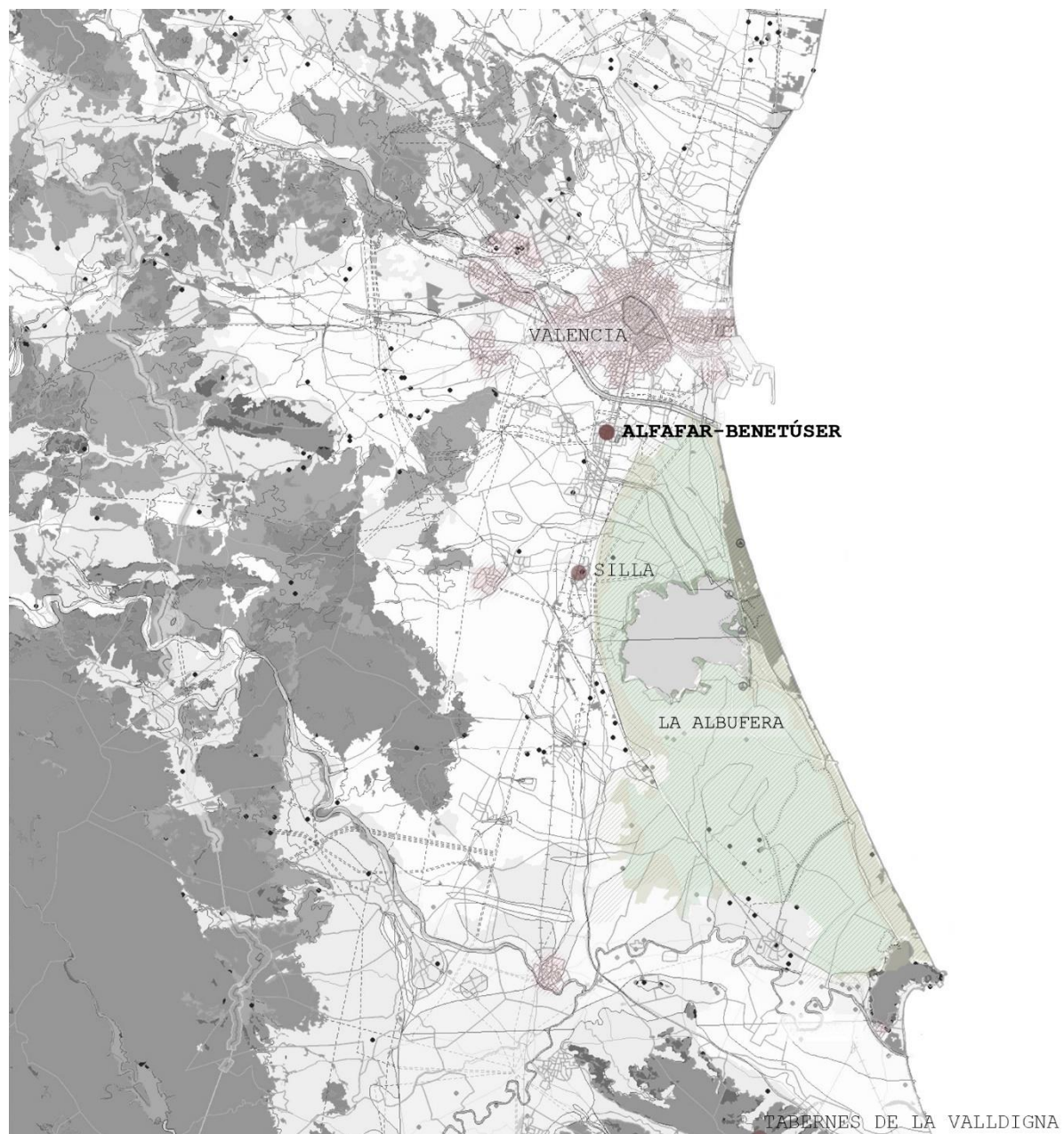


LA ELECCIÓN DE UN LUGAR

La elección del lugar viene condicionada por una serie de cuestiones previas al ámbito de proyecto. Muchos componentes que finalmente hacen elegir una opción con una enorme trascendencia en el proyecto.

Siempre no se tiene la ocasión de elegir el lugar donde se va a desarrollar nuestro proyecto. Esta oportunidad es muy interesante para abordarlo dirigiéndolo a intereses propios condicionados por dónde y cómo se implanta en el lugar.

Estos son los tres emplazamientos propuestos. El que se ha escogido tiene una gran cercanía con la ciudad de Valencia, una oportunidad para unir a dos pueblos, condicionante de espacio, usos comerciales cercanos, falta de espacio verde, paso subterráneo no accesible, inconexión con otros medios de transporte, inexistencia de carril bici, multitud de solares vacíos... Todos estos condicionantes de proyecto son los que han llevado a la elección de este maravilloso lugar.



EL LUGAR

En el lugar escogido ya hay un edificio de estación preexistente que se localiza en las poblaciones de Alfafar y Benetuser, dando servicio también a Sedaví, Lugar Nuevo de la Corona, La Torre y Faitanar. Estos municipios son una agrupación voluntaria llamada la Mancomunidad Intermunicipal de L'Horta Sud, con carácter jurídico que tienen por finalidad la presentación conjunta de servicios y competencias supramunicipales.

Estas poblaciones cuando surgieron estaban separadas y poco a poco fueron creciendo hasta llegar a juntarse. En el caso de Alfafar y Benetúser llegaron a juntarse, pero siempre separadas por la línea del tren.

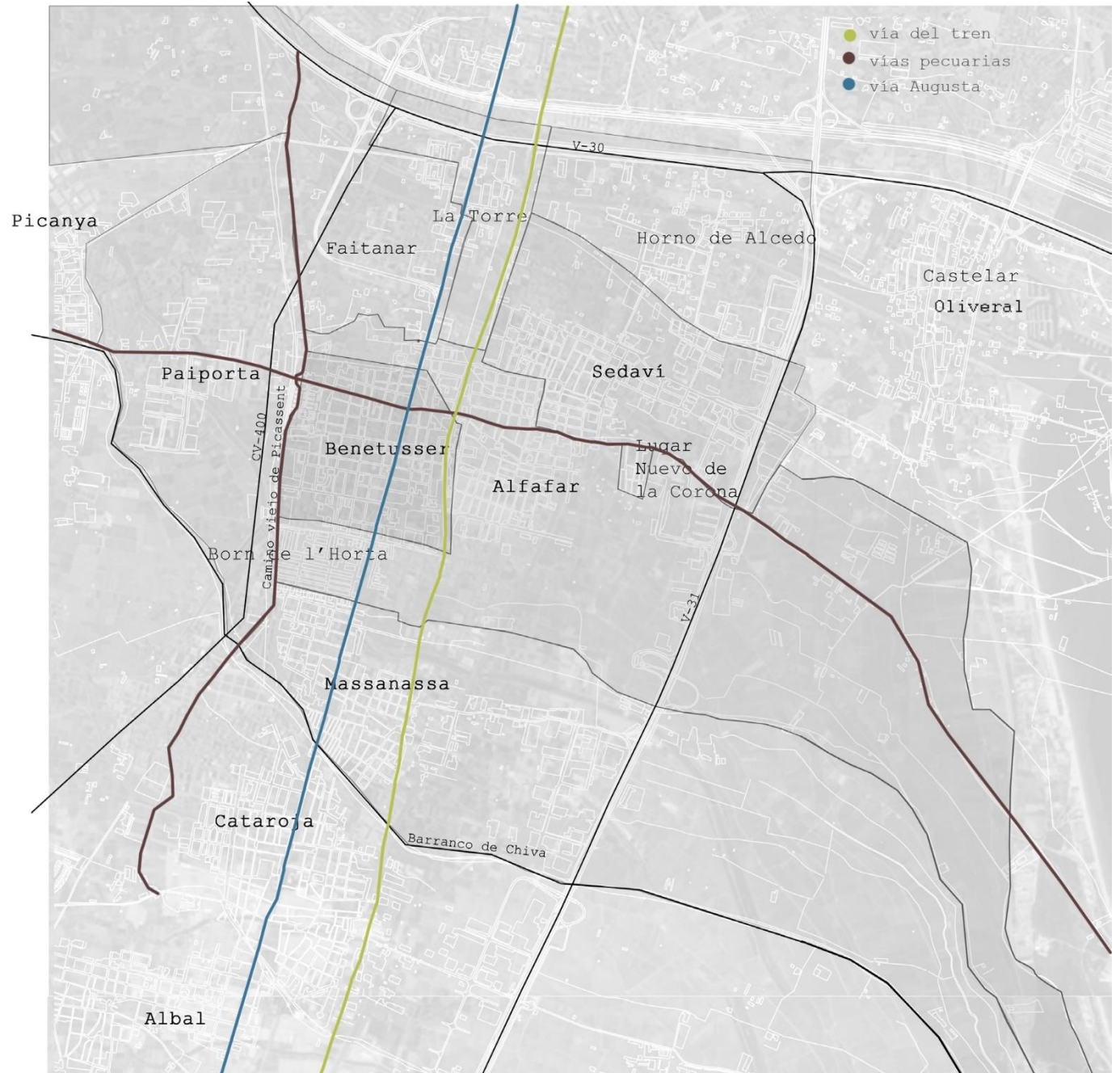
En Benetúser existen distintas rutas históricas, **dos tipos de vías pecuarias**, una vereda la del Cementerio de Valencia coincide con el trazado del camino viejo de Picasent y por otro lado están las coladas, siendo una la del azagador de Alfafar, que discurre por la avenida de Paiporta y la calle 9 de octubre, y la otra la del azagador de L'Orba.

La **Vía Augusta**, fue la calzada romana más larga de Hispania, dicurría desde los

Pirineos, hasta Cádiz, bordeando el Mediterráneo. Constituyó el eje principal de la red viaria en la España romana. Actualmente el Camí Nou, antiguo camino Real de Madrid a Valencia.

En lo referente a los pueblos Alfafar, Benetuser y Sedaví la industria principal que existía era la del mueble, por lo que las fachadas que dan frente a las vías ferroviarias se ven muy identificadas por este hecho.

La conexión por tren se produce a partir de 1852 cuando la estación se inaugura con la apertura del tramo Silla-Valencia de la línea que pretendía unir Valencia con Játiva.








El PAT crea una red de itinerarios verdes para mejorar la accesibilidad, el conocimiento y el disfrute de la Huerta. Integra una RED PRIMARIA para transporte no motorizado de conectividad metropolitana, que discurre a lo largo de las vías de comunicación y bordes urbanos en la mayor parte del recorrido, y una RED SECUNDARIA etnográfica que conducen a los espacios de mayor interés cultural y paisajístico. Que tendremos en cuenta para nuestra actuación.

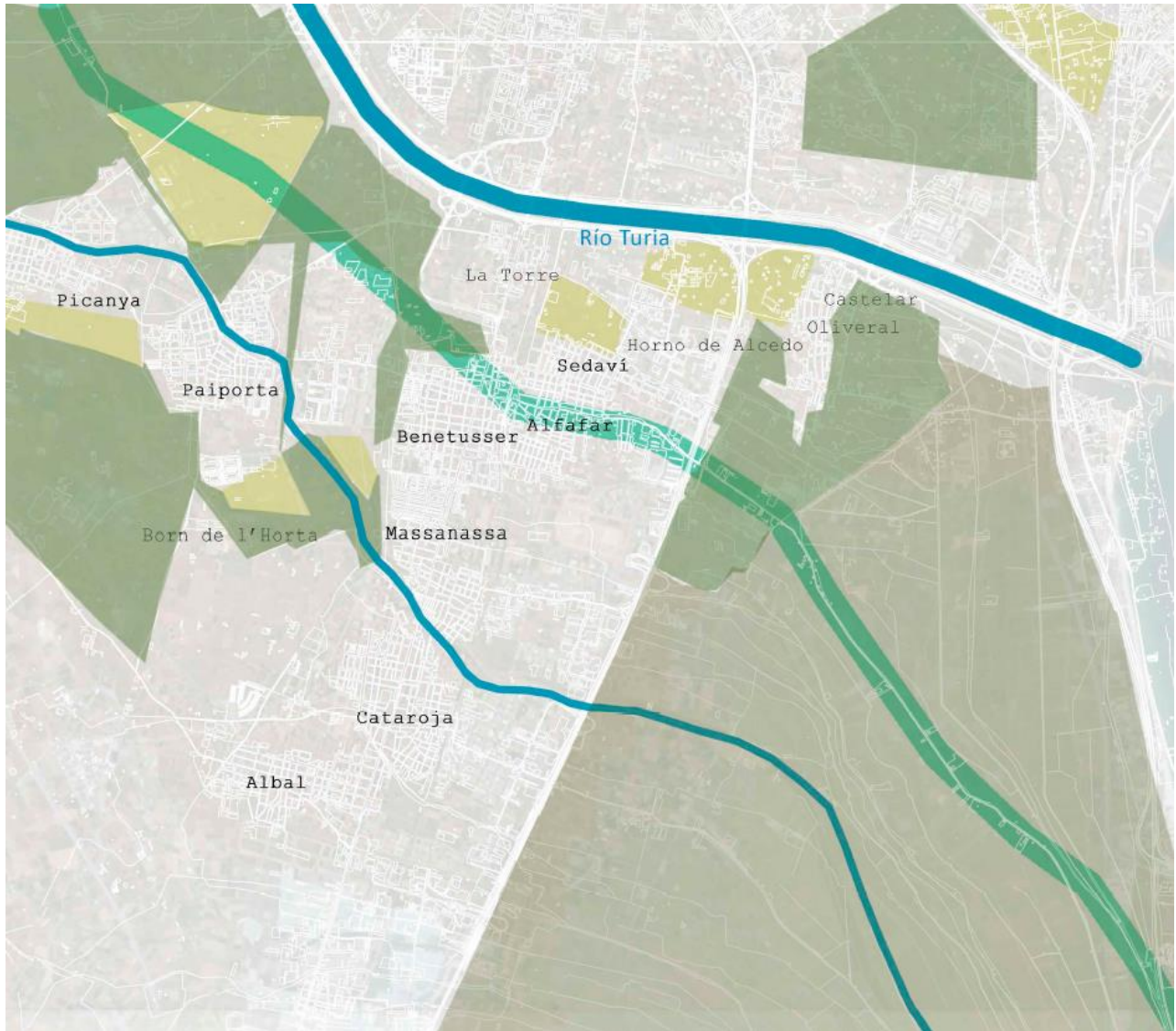
El PAT de la Huerta define 24 unidades de paisaje bien diferenciadas y caracterizadas, cada una de estas unidades pertenece a alguna de las categorías definidas para los elementos que integran la infraestructura verde. Espacios de valor natural, que se incluyen en la huerta de protección especial, en sus tres categorías H1, H2, H3. Las áreas de conexión territorial y funcional: vectores de conexión, ventanas al mar, corredores ecológicos y funcionales. Espacios Públicos Urbanos a conectar con la huerta.

En los vectores que se propone se encuentra el que conectaría el conjunto urbano de Sedaví-Alfafar-Benetússer, hacia el este, con el entorno del parque natural de l'Albufera, cruzando la autovía V-31, y que complementaría al corredor del nuevo cauce

del Turia, en la función de conexión de l'Horta Sud con el frente litoral.

Clasificación del PATPHV

-  Huerta de protección especial grado 1
-  Huerta de protección especial grado 2
-  Huerta de protección especial grado 3
-  Dominio público hidráulico
-  Conexión propuesta



El T.M de Alfafar linda por el oeste con los TT.MM. de Benetúser y Paiporta, por el norte con Valencia, Sedaví y Llocnou de la Corona, por el sur Massanassa y Valencia y por el este; y Paiporta, por el oeste, aunque también tiene especiales vínculos con otros municipios como Masanasa, Sedaví y la pedanía Valenciana de la Torre, cuyos centros urbanos están más próximos que el de Paiporta.

Este límite abraza casi completamente a Benetúser, cuyo núcleo urbano a ese lado del FF.CC, forma un conjunto homogéneo con la parte del núcleo urbano de Alfafar que queda a ese lado de las vías, así como con el núcleo de Massanasa que se extiende por el sur.

Entre el núcleo urbano edificado y la autovía V-31 se ha desarrollado una amplia zona comercial que se extiende hacia el norte y hacia el sur afectando a los TT.MM: de Sedaví, Alfafar, Massanassa y Catarroja.

La parte del núcleo de Alfafar que queda al este del FF.CC. forma una trama urbana homogénea con el entramado urbano de Sedaví, que queda al norte del mismo.

La estructura del conjunto urbano se encuentra fuertemente condicionado por la presencia del FF.CC.

Un factor muy condicionante en un principio fue la zona terciaria dónde está situado el Ikea, debido a que es una zona de gran afluencia de gente. En este caso las paradas de ferrocarril no están situadas allí a pesar de la cercanía de este a las vías del tren.

Calificación del suelo

- Residencial
- Dotacional
- Protegido
- Terciario/ Industrial
- Dominio público



Benetúser municipio de la comarca de l'Horta Sud, dista unos escasos 5 kilómetros de la ciudad de Valencia. Riegan esta llanura los diferentes brazos de la acequia Favara que, atravesando por debajo el núcleo urbano (actualmente edificado por completo), abocan el agua en la Albufera. La extensión del término es ciertamente corta, apenas un kilómetro cuadrado, algo que ha condicionado en décadas pasadas el paso de la agricultura a la industria. El hecho de estar situado el municipio históricamente sobre el camino real de Xàtiva o camino real de Valencia a Madrid (actualmente avenida del Camí Nou), ha supuesto una gran ventaja para Benetúser a la hora de proporcionarle buenos accesos y comunicaciones por carretera y ferrocarril, circunstancia que ha hecho avanzar y modernizarse a la localidad durante el siglo pasado, hasta conseguir el aspecto actual de pequeña ciudad dinámica, provista de toda clase de servicios para sus residentes. La industria, poco a poco, ha ido dejando paso al comercio y a los servicios de toda clase, que son los que ocupan actualmente a gran parte de la población activa.

Por el éxodo rural ocurrido en el conjunto del Estado durante el siglo XX, Benetúser llegó a triplicar su población, por lo que

a lo largo de los años fue necesitando cada vez más viviendas, y así se fueron construyendo nuevos edificios en las zonas de huerta del término municipal, hasta que a finales de siglo la totalidad del término municipal estuvo edificado, formando una conurbación con las localidades vecinas.

Debido a esto, en la actualidad la principal tipología de viviendas son bloque de vivienda plurifamiliar, aunque en torno a la calle Mayor y algunas cercanas (Francisco Almarche, Miguel Hernández, Ntra. Sñra. Socorro, Marqués del Túria, etc) aún predominan las casas unifamiliares, las tradicionales casas de pueblo.

La extensión de su término municipal (uno de los más pequeños de la comarca) ha sido uno de los motivos principales que han configurado la economía del municipio, porque los agricultores han tenido que buscar tierras de cultivo en los municipios vecinos y, más recientemente, la falta de suelo cultivable además de sus buenas comunicaciones (el primer ferrocarril llegó en 1852) ha conducido a su economía a una intensa industrialización.

La industria ha sido el sector económico más importante y factor clave para el aumento de la población basado en la inmigración de mano de obra. El sector industrial de Benetúser y de sus alrededores, tradicionalmente, estaba especializado en la industria mueble (el triángulo del mueble, formado por Alfafar, Benetúser y Sedaví), aunque además del mueble, en Benetúser, también destacaban los talleres agroalimentarios, las destilerías, las fábricas de peines, etc. La producción se realizaba en pequeños talleres de origen artesanal y familiar, ampliados a empresas medianas en los últimos años.

A finales del siglo XX, el sector del mueble seguía siendo una actividad importante para la ciudad, aunque los centros de producción se habían ido desplazando hacia los polígonos industriales de otras poblaciones, debido al reducido tamaño del municipio, quedando en este únicamente las exposiciones y tiendas de estos productos. De este modo, se pusieron en marcha varias iniciativas para fomentar el consumo del mueble de Benetúser junto con Alfafar y Sedaví. Pese a las iniciativas dinamizadoras, la expansión de la zona comercial de Alfafar y la grave crisis que está sufriendo el

conjunto de España desde el año 2008 ha hecho que la gran mayoría de tiendas del sector del mueble hayan cerrado sus puertas en la localidad, lo cual hace que este sea un sector en decadencia.

En el término municipal de Alfafar se sitúan, además de la capital municipal, la pedanía de El Tremolar, al este del término. A su vez, el núcleo de Alfafar se divide en dos secciones bien diferenciadas. El núcleo más antiguo de Alfafar se localiza cerca de la vía del ferrocarril, cerca de un ramal procedente del azud de Favara y creció posteriormente hacia antiguas partidas rurales, como los Alfalares. El Barrio Orba o Parque Alcosa, se sitúa al suroeste del término, físicamente encajado entre los términos de Benetúser y Masanasa y conurbado con sus cascos urbanos, de manera mucho más estrecha que con el núcleo histórico de Alfafar.

La agricultura, nunca demasiado desarrollada, se ha visto drásticamente reducida en las últimas décadas. En la actualidad tan sólo ocupaba al 2% de la población en 2003, y se dedicaba únicamente al cultivo del arroz (751 ha) y a los cítricos (31 ha).

La industria y la construcción ocupaban conjuntamente al 43,5% de la población activa en 2003. La rama industrial predominante es la del sector del mueble, que a lo largo del tiempo ha ido evolucionando a partir de la ebanistería, hasta convertirse en la principal fuente de ingresos del municipio y de gran parte de toda la comarca de la Huerta Sur. También se encuentran, aunque con mucha menos importancia económica las ramas de la alimentación, productos metálicos, productos minerales no metálicos, maquinaria y química.

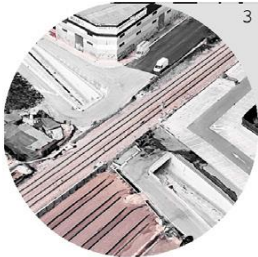
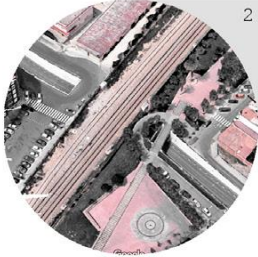
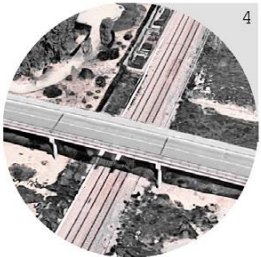
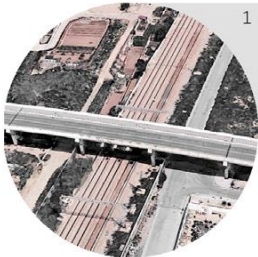
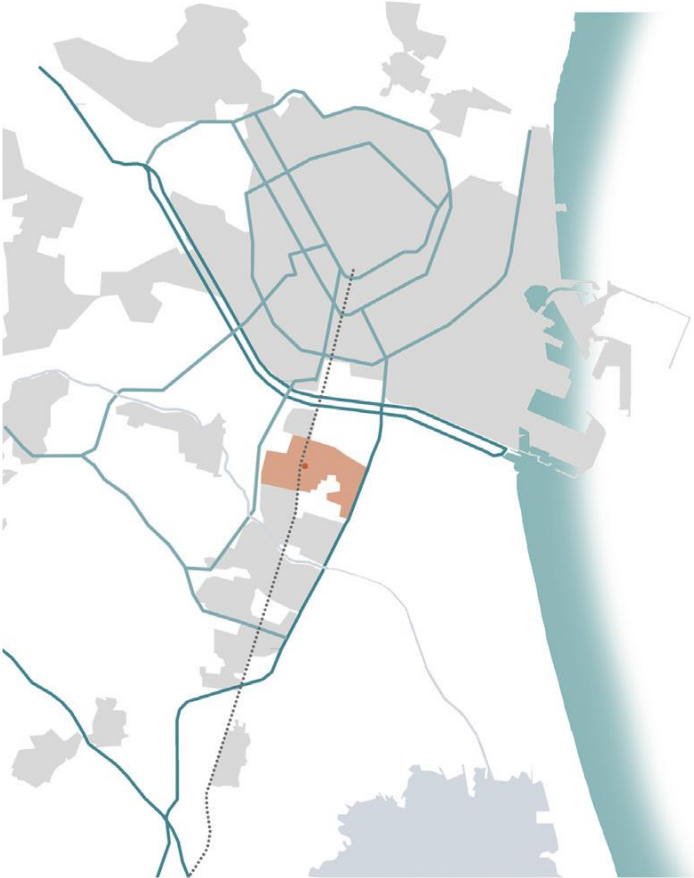
El sector servicios es el principal motor económico, con un 54,4% de los ocupados. La actividad comercial se centra principalmente en las cercanías de la V-31 (Pista de Silla), desde que en 1976 se instalase allí un hipermercado de casi 21.000 m², que propició la posterior aparición y concentración de otros negocios, también en la vecina localidad de Sedaví.

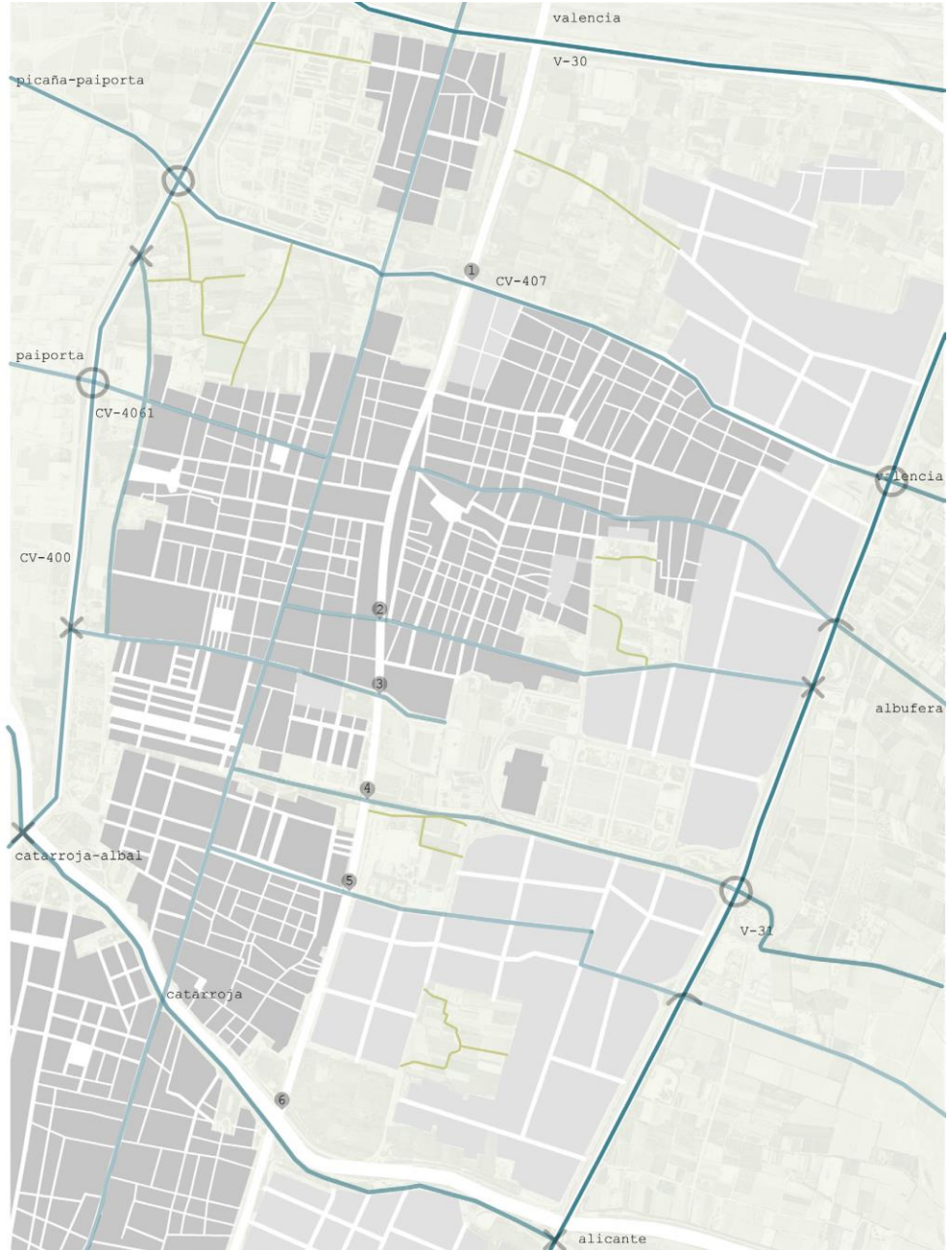
Un factor muy condicionante para el proyecto en un principio fue la zona terciaria donde está situado el Ikea, debido a que es una zona de gran afluencia de gente. En este caso las paradas de

ferrocarril no están situadas allí a pesar de la cercanía de este a las vías del tren. Este sector terciario se localiza entre dos paradas la de Alfafar-Benetússer y la de Massanasa, no se consideró para el proyecto hacer un apeadero intermedio porque se entendió que las estaciones actuales están en puntos muy céntricos de los pueblos a los que se puede llegar andando y por lo que mover la estación de sitio sería un error. También añadir que se facilitará en proyecto una zona peatonal para andar desde la parada del tren hasta la zona terciaria, así como una parada de autobús para una mejor conexión con la zona.

Analizando los cruces se observa que muchas calles que van desde Benetússer a Alfafar no cruzan debido a la incomodidad causada por las vías del tren que actúan de barrera, tanto para el peatón como para el coche.

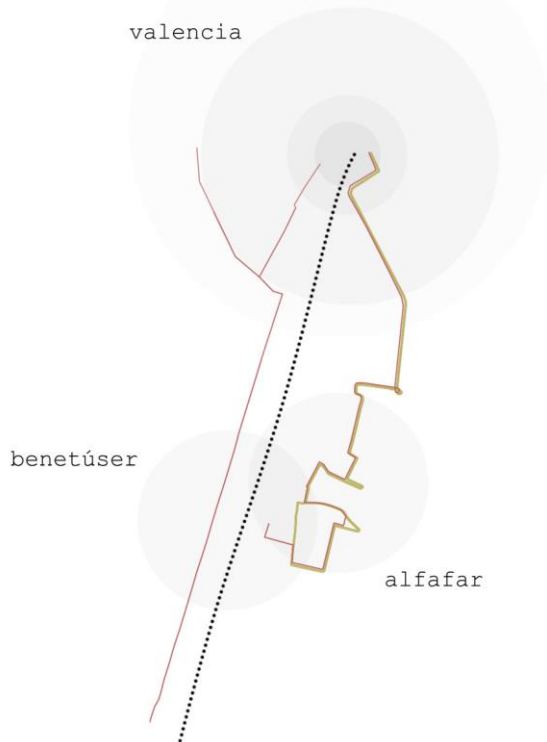
- intersección X
- cruce ~
- intersección y cruce O
- camino rural ●
- autovía ●
- carretera autonómica ●
- urbana ●





En cuanto a las paradas de autobús urbano, se puede ver como no cruzan en ningún momento de Benetússer a Alfafar debido sobre todo a las vías del ferrocarril, pero en cambio sí hay una conexión desde Valencia a ambos pueblos por separado. Una línea recorre la parte oeste de las vías y otra recorre la parte este hasta Alfafar.

Analizando el carril bici existente, se ve de nuevo esa inconexión que se produce entre ambos pueblos, llevando este a la periferia en ambos casos.



estación autobús benetú:

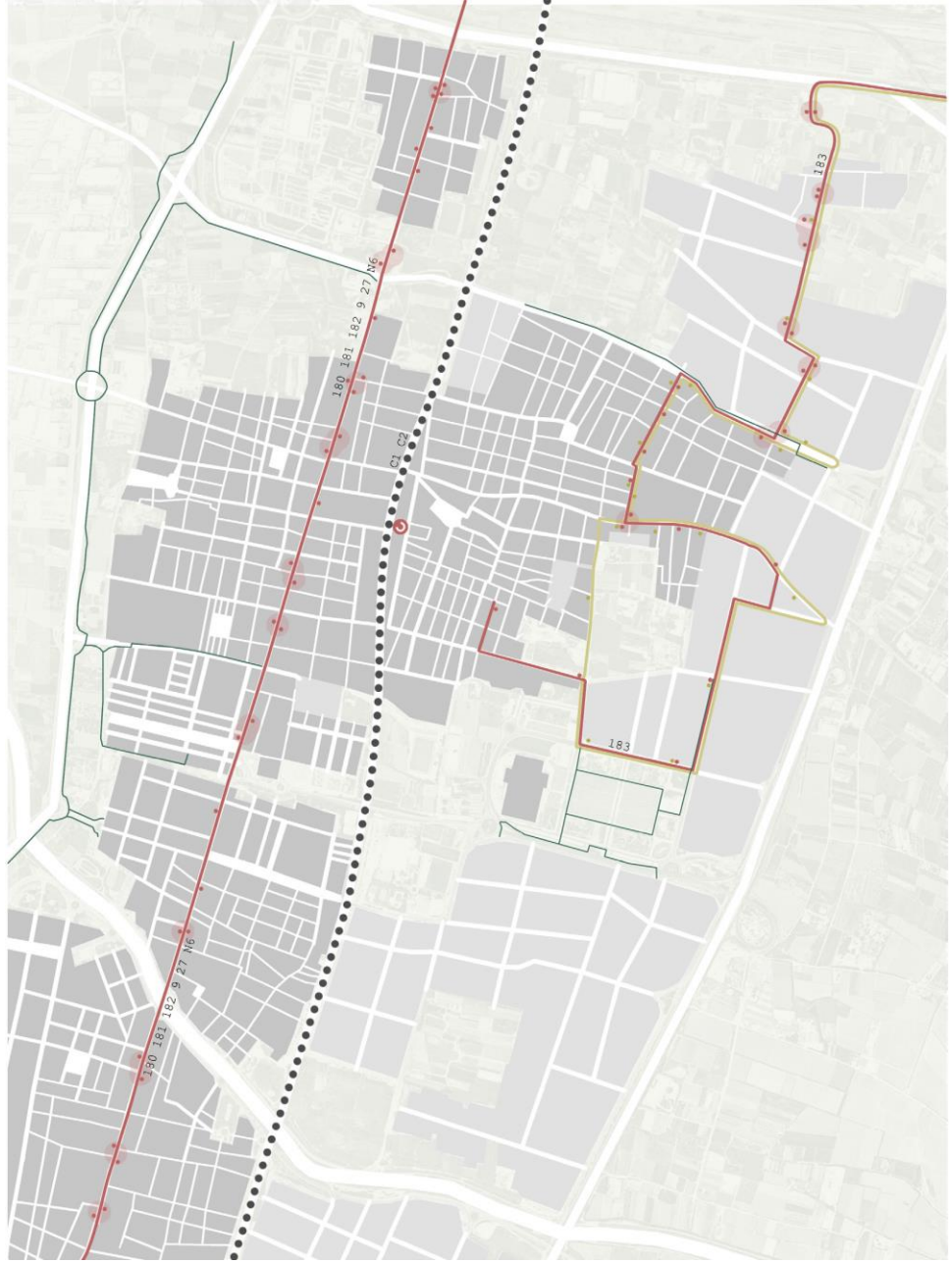


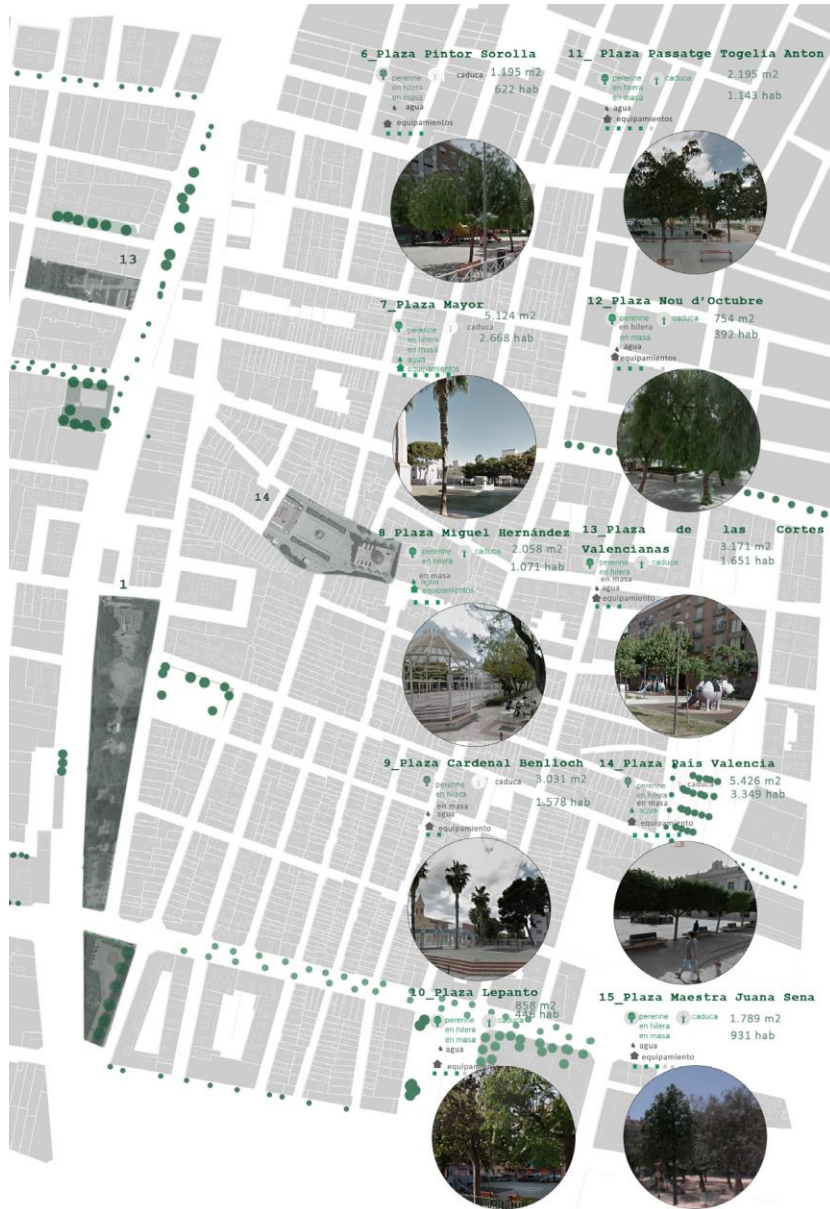
parada autobús alfafar



- metrobus ●
- bici ●
- tren ●
- autobus ●

estación de cercanías





ELEMENTOS PATRIMONIALES

-El Molí de Favara: Este molino, harinero en sus orígenes y convertido en arrocero en el siglo XIX, es uno de los pocos que están situados en la acequia madre de Favara. El molino es de origen medieval, aunque la estructura arquitectónica que presenta hoy en día es el resultado de las innovaciones industriales asociadas a la expansión del cultivo del arroz. Se detecta la existencia de una nave alargada de dos crujías paralelas y separadas por pilares centrales que soportan grandes jácenas de madera sobre las cuales descansan las vigas del primer piso y la cubierta. Sufrió varias remodelaciones una de las últimas consistió en la construcción de un auditorio municipal en la antigua zona destinada al almacén y en la rehabilitación del interior del molino para albergar en él el museo arqueológico municipal.

-Puerta de Favara: La antigua puerta que daba entrada a los jardines del Palacio de Benetúser, fue construida entre los siglos XIV y XV. La puerta, de estilo manierista, está ubicada en el camino del Calvario, y destaca por ser el monumento más antiguo del municipio y uno de los más emblemáticos.



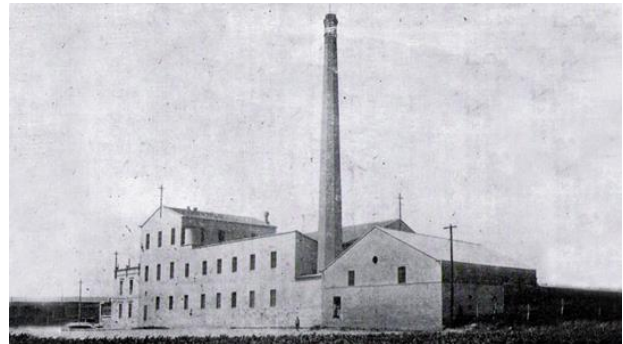
-Parroquia Nuestra Señora del Socorro: La iglesia debió terminarse en el siglo XVII. Su titular sigue siendo Santa María, pero bajo la advocación del Socorro. Toda la iglesia permanece exenta del estilo churrigueresco; el púlpito es de elegante talla y la fachada fue rematada en 1902. En los últimos años, a la fachada se le ha incorporado un pórtico neoclásico, del mismo modo que se ha construido un altar mayor nuevo, también de estilo neoclásico.



-Ayuntamiento de Benetússer: En la década de los sesenta del pasado siglo XX, ante la necesidad de mayor número de aulas para la población escolar, en lugar de adquirir terrenos para construir un nuevo grupo escolar, los señores municipales optaron por ampliar en una planta la parte correspondiente a las dependencias municipales, destruyendo así la estructura original del edificio, y habilitar dicho piso para nuevas aulas. El edificio quedó tal y como lo vemos en la actualidad.



-Molino Arrocerero de la Estación: Este complejo industrial se construyó en el año 1921. Tiene un cuerpo monumental, de carácter, constituido por el propio molino de tres alturas al que se le adosan dos cuerpos de fachadas simétricas e iguales, conformando un patio con cerramiento a la calle con murete y verja de hierro entre pilares de ladrillo. Estas fachadas simétricas tienen tres vanos con huecos adintelados y moldurados, balcón central (posiblemente añadido en esta última restauración) y como coronación antepechos a modo de frisos con detalles neogriegos. De mayor sencillez es el molino propiamente dicho con cubierta a dos aguas. Fábrica de ladrillo y viguería de madera. Ritmo regular en los huecos. Junto a este cuerpo principal el complejo tiene otras naves de almacén y chimenea de base hexagonal. En los últimos decenios del siglo XX este molino fue utilizado como fábrica de turrones y productos de bollería, pero desde el año 2007 se encuentra abandonado por parte del Ayuntamiento, propietario actual.



-Estación Alfafar-Benetússer: es una estación ferroviaria situada en los municipios de Benetússer y Alfafar. Forma parte de las líneas C-1 y C-2 de cercanías de Valencia, operadas por Renfe. La estación fue inaugurada en 1852 con la apertura del tramo Silla-Valencia. Al ser una estación de paso el edificio es un prototipo, un estándar tipológico llevado a cabo de manera únicamente funcional y repetido en varias ocasiones en las estaciones de cercanías. El edificio para viajeros es una estructura de base rectangular y dos alturas construida con ladrillo visto. Cuenta con cinco vanos en cada una de sus plantas. Dispone de dos andenes cubiertos, uno lateral y uno central. Los cambios de uno a otro se realizan gracias a un paso subterráneo.



-Alquería del Pi: Situada en la confluencia de las calles Blasco Ibáñez y dels Furs, también es conocida como la de Sapatos. Se levantó con misión de defensa de las personas y bienes del término, como probaban la garita -desaparecida actualmente- y las almenas. Algunas investigaciones señalan que la fortificación podría ser del siglo XIX.



-Ayuntamiento de Alfafar: Data de finales del siglo XIX y se sitúa enfrente de la iglesia. Se edificó según los planos de Sebastián Monleón, autor de la plaza de toros de Valencia.

-Monumento del agua: De principios del siglo XX, se sitúa en el centro de la plaza Mayor y contiene figuras a tamaño natural que representan a la huerta y a unos niños jugando.



-Iglesia parroquial de Nuestra Señora del Don: Se inició en 1736 con aportaciones del propio pueblo y se abrió al culto en 1748. Tiene una torre campanario de tres cuerpos y reloj, mientras que el templo es de tres naves con crucero, cúpula y capillas laterales.1 Alberga la imagen de la Virgen que, según la leyenda, se encontró en el siglo XIII, durante la conquista.



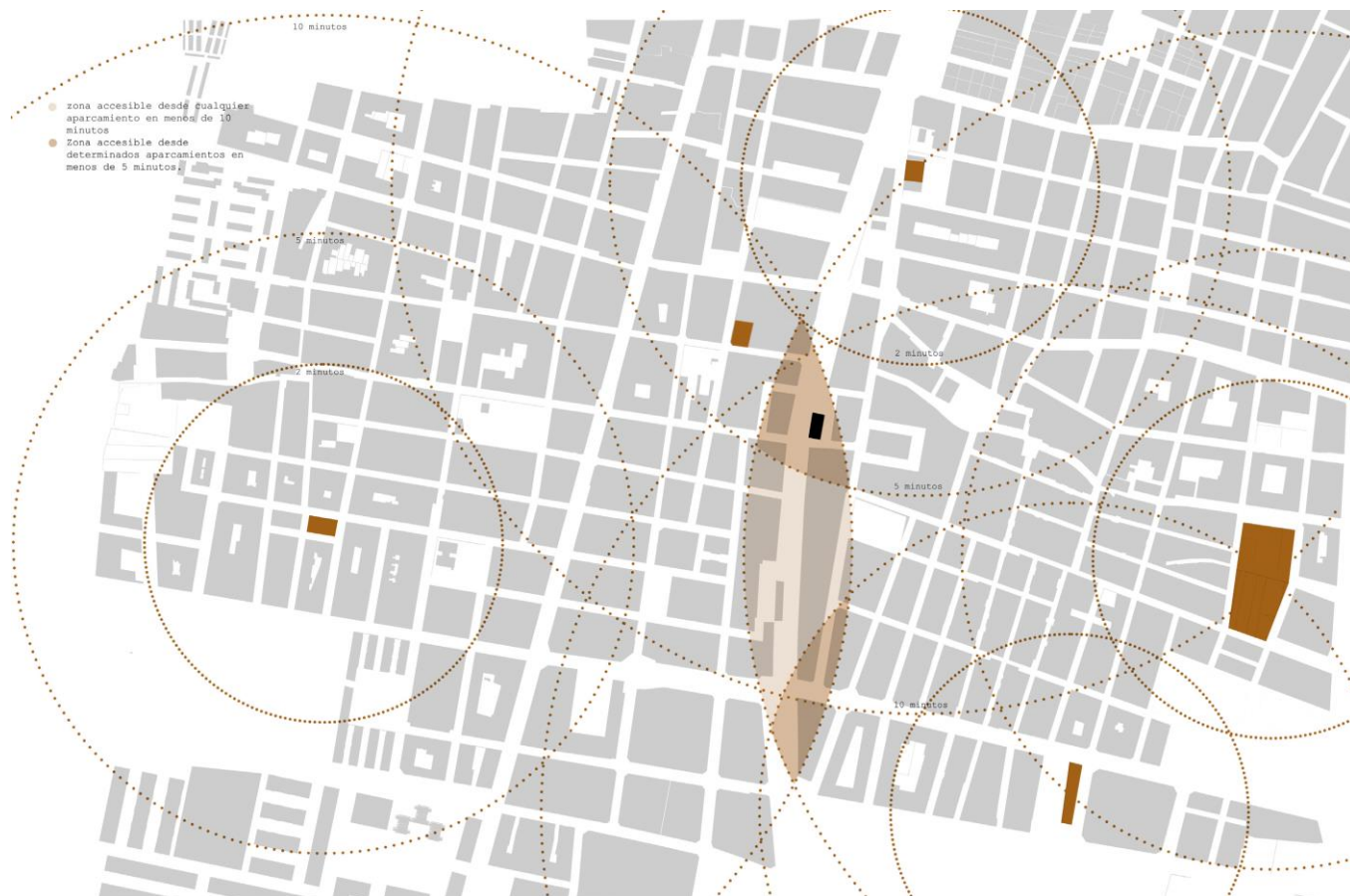
-Sindicato Arrocerero: Se construyó en 1928 y actualmente alberga la biblioteca municipal. El edificio entronca con la tradición de los centros recreativos privados que se construyeron a finales del siglo XIX y que tuvieron un segundo periodo constructivo en la década de 1920, en especial en las pequeñas poblaciones agrarias con una economía próspera. Hacia 1928, el Centro Agrícola de Alfafar, que ocupaba un edificio propiedad de uno de sus socios, adquirió un céntrico solar recayente sobre la plaza del Horno y levantó una nueva edificación abarrocada y algo ostentosa en el sencillo entorno local, entonces con abundantes ejemplos de arquitectura popular. El edificio consta de dos plantas en la parte lateral, aunque ello pasa desapercibido y aparenta una única planta baja.







Analizando los equipamientos que poseen los pueblos, podemos ver como en la zona cercana a la estación encontramos equipamientos educativos de gran relevancia, también se sitúan los centros de salud cercanos. Por lo que podemos observar que la estación es el centro de todos los equipamientos y centro de los tres pueblos (Alfajar, Benetússer y Sedavi).

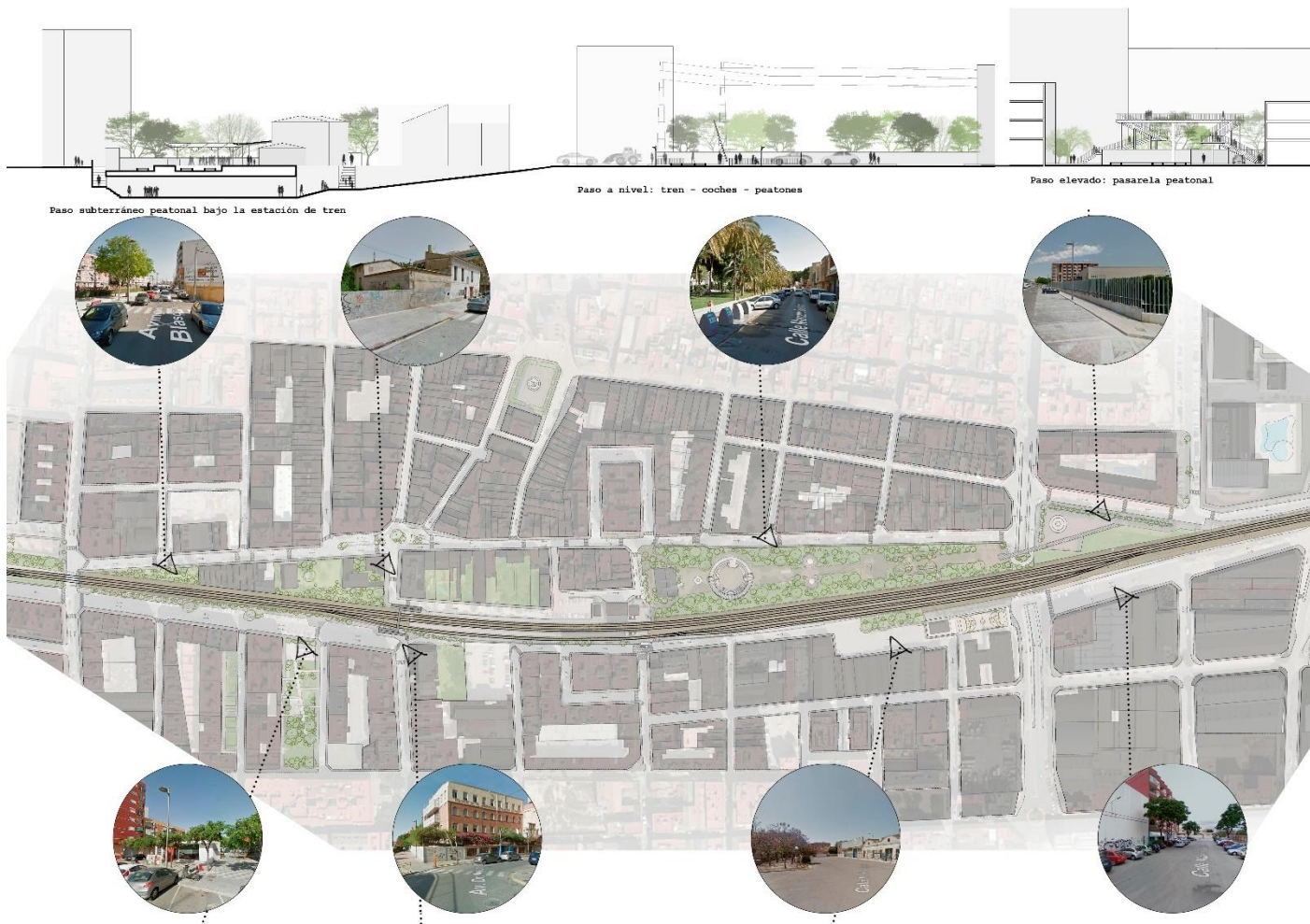


El aparcamiento en la sociedad actual es algo muy importante, debido a que somos una sociedad que se mueve en coche vaya donde vaya, hecho que habría que evitar, sobre todo en los pueblos que se acostumbran a ir en coche gracias a la gran cantidad de aparcamiento que existe.

Lo que se ha analizado es para saber cuánto se tardaría, desde los aparcamientos actuales que existen en pueblo y el aparcamiento propuesto, hasta la estación. Observamos que caminando se tardaría unos 10 minutos desde la zona más alejada.



Lo que se muestra son las zonas importantes de los pueblos peatonalizados, debido al gran número de personas que discurren por ellas, incluyendo el carril bici nuevo que conecta el lugar de la actuación con las distintas zonas y a su vez con Valencia y con la zona comercial.



Aproximándonos a las vías y analizando su entorno próximo podemos ver como el frente que se ofrece a la ciudad desde estas no es un frente proyectado, sino el resultado del crecimiento incontrolado de la ciudad hacia esta zona y al ser tan irregular proporciona un desajuste con las visuales. Las vías se convierten en una barrera física entre los dos pueblos.

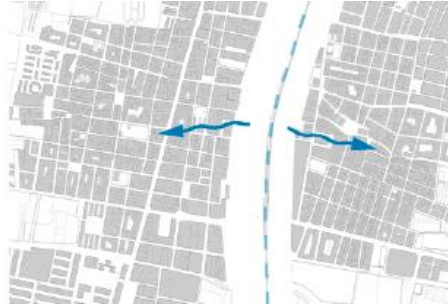
PRIMERAS IMPRESIONES

Debilidades:

Frente ferroviario



Desconexión entre los pueblos



Poca accesibilidad en los curces



Amenazas:

Industrialización del frente



Descontrol de las zonas cercanas a la estación

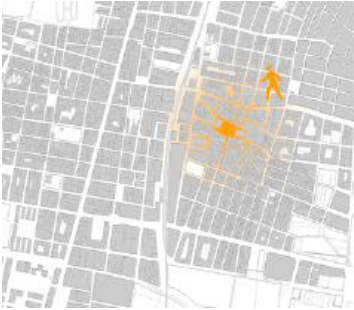


Peligrosidad de los cruces

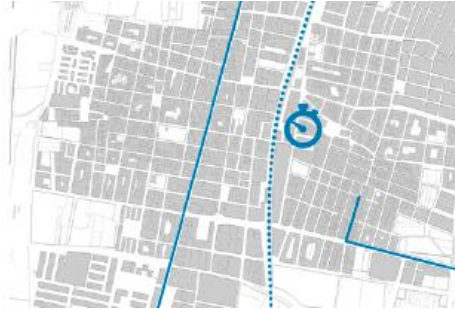


Fortalezas:

Centro peatonalizado



Efectividad y puntualidad de los transportes públicos



Situación privilegiada y centralizada de la estación

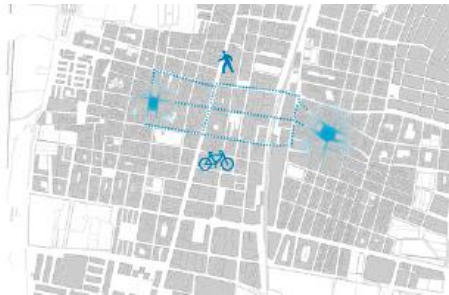


Oportunidades:

Espacios vacíos cercanos a la estación



Conexión peatonal y ciclista entre puntos de centralidad



Unificación de la estación de Servicios de transporte público



Los pueblos en su mayoría siguen la tipología de manzana cerrada, pero en algunos de los casos, estas edificaciones no se han colmatado por diversas razones. Esto genera que gran parte de sus medianeras queden vistas, lo cual no es agradable.

Alfajar y Benetússer se encuentran en muchas ocasiones con esta problemática, se plantea frecuentemente la duda acerca de si una pared o muro concreto es medianero o propiedad exclusiva de una sola de las fincas.

Algunas de las manzanas para colmatar dejan ver viejas alquerías que fueron en su día el origen de los pueblos.

Hoy día, la ciudad va creciendo y se expande densificándose a su vez.

En el caso de Alfajar-Benetússer el crecimiento ha sido descontrolado creando en el interior y en el entorno de las vías, espacios residuales llenos de contradicciones. Los espacios vacíos invitan a poner de nuevo a los vecinos en el centro de preocupaciones y usos, centrándose en los pueblos, la micro escala y lo comunitario ya que estos solares ofrecen posibilidades infinitas. Son espacios muy potenciales y latentes.



1. REFLEXIONES

2. ESTACIÓN


3. UN LUGAR

4. UN ESPACIO PARA LA SIMBIOSIS

ESTRATEGIAS DE INTERVENCIÓN
PROPUESTA

UN PROGRAMA QUE NACE CON LOS PUEBLOS

PROYECTO DE UNA ESTACIÓN - CULTURAL



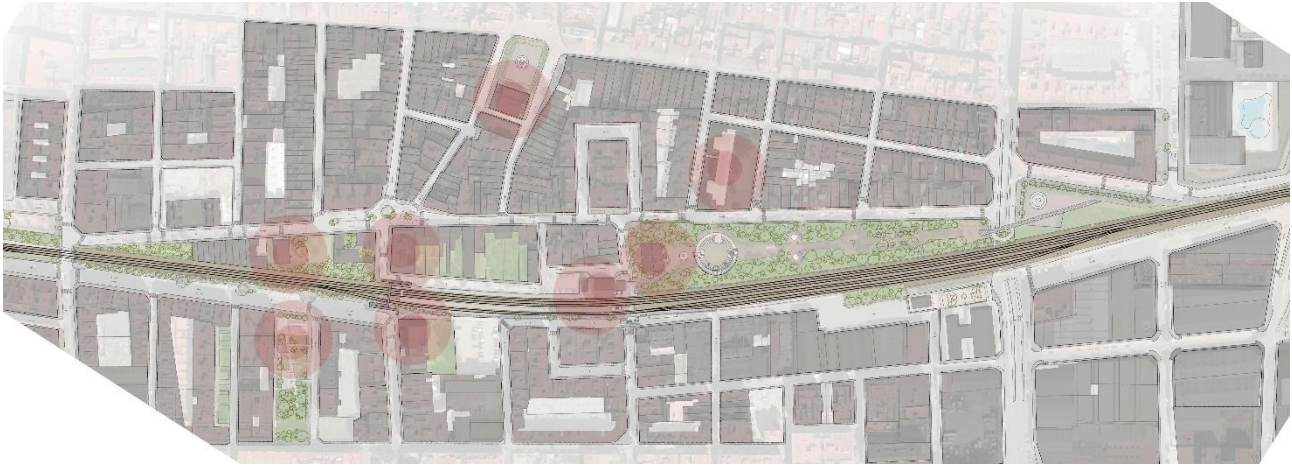
PROPUESTA URBANÍSTICA

PROPUESTA ARQUITECTÓNICA

PROPUESTA ESTRUCTURAL

MATERIALIDAD

PUNTOS DE INTERÉS



ESPACIOS DE OPORTUNIDAD



Como podemos ver en este esquema, la zona de actuación está repleta de zonas de interés, puntos clave que ayudan a la ordenación del espacio en torno a la estación y muchos espacios de oportunidad para utilizar en nuestro proyecto. Podremos encontrar diferentes áreas como parques degradados, áreas sin urbanizar, solares, medianeras...

ESTRATEGIAS DE INTERVENCIÓN



Una de las ideas principales que se quiere conseguir es la unión de Alfafar y Benetússer con Valencia, debido a su proximidad y a su facilidad de conexión.

Se decide utilizar el parque original como guía de proyecto que unifique a su vez la actuación llegando hasta Valencia, creando así una barrera verde al lado del tren. Esta barrera se utilizaría de carril bici, carril para correr o andar, potenciando así dos aspectos muy importantes para los habitantes de estas zonas. También se alargaría en la zona sur hacia los centros comerciales y a los pueblos del sur, debido a la proximidad de las vías a estos. De esta forma quedaría conectada la estación

con esta zona comercial y con los demás pueblos. Creando una vía verde.

Otra estrategia es la unión de los pueblos Alfafar y Benetússer, a través del paso inferior de la estación. Se toma la opción de elegir una nueva mejor zona para la colocación de este paso debido a que la actual carece de accesibilidad en el lado de Benetússer, por lo que cogiendo un mayor ámbito para este paso inferior que pueda dar accesibilidad y conectar de una manera eficiente a ambos pueblos, se decide trasladar el paso inferior a la zona donde finalmente se realizará el proyecto. Uniendo a su vez los centros de los pueblos con sus calles principales hasta el nuevo proyecto.

Se propone trasladar la pasarela superior, primero debido a su proximidad con el nuevo paso subterráneo accesible y segundo por la mala accesibilidad hasta esa zona, pudiendo ser movida a una nueva zona donde da acceso a dos parques, por lo que se convertirá en una pasarela más accesible y más utilizada.

Una nueva posición para la estación, decidiendo situarla junto al paso inferior nuevo ayudando así a unos mejores recorridos para los viajeros.

Se decide eliminar algunas edificaciones mal integradas, para así obtener un espacio más amplio dotado a la estación y una mejor conexión con el jardín verde existente.

PROPUESTA

Condicionantes para el programa

Una vez hecha la lectura del lugar, se plantea una reflexión sobre el uso del proyecto. Dada la ubicación, se plantea como enunciado "Un lugar llamado estación", que sea estación sin serlo, que se vea y no vea, una estación de futuro. En un inicio se planteó un programa complementario a la estación para dar así un nuevo uso a esta. El programa complementario para Alfafar-Benetússer era una biblioteca, pero una vez realizado el estudio del lugar y dándonos cuenta de que existían una biblioteca en ambos pueblos en la misma calle de la estación y muy cercana a esta, se decide desestimar esta proposición y se decide buscar una solución.

En las distintas visitas al lugar se realizan una serie de encuestas a los habitantes/usuarios de la estación, con el fin de encontrar un programa para todos. Que sirviera para aunar las voces de los pueblos, encontrar solución a las deficiencias de estos, poder relacionarlos, en definitiva, encontrar aquello que necesitaban para crecer.

Una de las cosas más repetidas fue la poca accesibilidad que había a la estación, accesos incómodos, ascensor mal ubicado,

que no hubiera una cafetería, difícil accesibilidad a los baños públicos, desconexión con el transporte en autobús, la falta de cubrición de las zonas de asiento de la estación, la falta de un lugar para bicicletas, la inexistencia de un carril bici, insuficiencia de lugar para formar talleres, déficit de espacio para estudiar en época de exámenes, carencia de lugares para realizar actuaciones, dar discursos, realizar actos, ausencia de salas de exposiciones.

Nos propusieron la posibilidad de crear un lugar en el cuál pudieras sacar libros para su lectura en el trayecto del tren. Esto sería posible gracias a la red de bibliotecas de la comunidad valenciana, pudiendo coger un libro en Alfafar-Benetússer y dejándolo en Valencia o viceversa.

Otra de las cosas importantes que nos dimos cuenta era que la mayoría de viajeros viajaba por trabajo, ya fuera porque trabajaba en Valencia o porque trabajaba en Alfafar o Benetússer. Y sobre todo la mayoría eran profesores.

UN PROGRAMA QUE NACE CON LOS PUEBLOS

Antes de decidir un programa concreto, deberíamos de definir lo que es una estación, lo que es un parque, y lo que se entiende por centro cultural.

Estación:

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

"En los ferrocarriles y líneas de autobús es o del metropolitano, sitio donde habitualmente hacen parada los vehículos."

"Centro o conjunto de instalaciones para ciertas actividades, frecuentemente de carácter científico"

"Paraje en que se hace alto durante un viaje, correría o paso"

Parque:

"En una población, espacio que se dedica a praderas, jardines y arbolado, con ornamentos diversos, para el esparcimiento de sus habitantes."

Plaza:

"Espacio, sitio o lugar"

"Lugar ancho y espacioso dentro de un poblado, al que suelen afluir varias calles"

Centro Cultural:

"Se designa centro cultural o establecimiento de cultura, y en ocasiones centro cultural comunitario, al lugar en una comunidad destinado a mantener actividades que promueven la cultura entre sus habitantes."

Con todo ello entendemos el proyecto como la creación de un espacio de interrelación de personas, actividades, profesiones... llamado "Un espacio para la simbiosis, Estación-Cultural Alfafar-Benetússer"

El proyecto surge de la necesidad de tres pueblos unidos por la estación. La necesidad de crear este espacio de nexo, una Estación-Cultural que una a personas, crear un gran punto de encuentro.

Un espacio para la simbiosis, es concebir un espacio para la relación entre personas, que realizan algo en común, en su significado más estricto de la palabra simbiosis, interacción biológica.

Para conseguirlo, se pretende diseñar un espacio atractivo en el que haya diferentes eventos, de modo que acudan a este lugar no solo las personas que vayan a la estación sino aquellas que tengan una actividad y que este abierto a todos los públicos.

Se debe encontrar integrado en un espacio público de mayor envergadura quedando abierto, generando una continuidad entre espacio público y edificio. No sabiendo quién sirve a quién.

Este lugar ya tiene vida de por sí, en una estación hay flujo de personas constantemente por lo que un uso complementario naciendo de la estación es lo que le va a aportar una mayor calidad a ese lugar.

En la sociedad ha habido una evolución incuestionable. El internet, la telefonía móvil y las redes sociales han creado "un espacio" en el que las personas de todo el mundo puedan comunicarse con facilidad. Este cambio ha sorprendido a toda la sociedad y como consecuencia principal, ha

afectado a las relaciones personales no virtuales. Es posible que no estuviéramos preparados para este cambio ya que hasta ahora los principales lugares públicos tenían funciones claras (plazas, ferias, auditorios...) por lo que es necesario un espacio que pueda cambiar de uso fácilmente y que permita juntar a la vez grupos multitudinarios, como a varios grupos.

Alfajar, Benetúser y Sedaví son pueblos dormitorio, dónde durante el día encontramos a gente mayor, y durante la noche encontramos silencio y ¿dónde están los jóvenes? Un centro que junte a mayores, jóvenes y niños, un centro que reúna ocio y cultura, que se adecue a las necesidades de los ciudadanos, que podrán realizar diversas actividades en él. Una cosa muy importante en este proyecto es que las personas al fin y al cabo son las que atraen a las personas. El ser humano es el que hace de actor y espectador en la ciudad. Hay que crear puntos de encuentros.

"Cuanto más se conciba una ciudad como una integración de funciones, de clases sociales, de edad, más encuentro, más vida tendrá."

Jaime Lemer-Arquitectura Urbana

"Nuestra idea es crear un espacio a mitad de camino entre interior y exterior; algo así como esos lugares bajo los árboles, a los que llega la luz filtrada."

Kazuyo Sejima- Sobre Ampliación IVAM

Debe de ser un lugar abierto a cualquier tipo de eventos y actividades, por tanto, se debe plantear este proyecto teniendo en cuenta conceptos como la polivalencia (pudiendo ser capaz de tener diferentes usos: talleres, exposiciones,

conferencias), flexibilidad (cambiar el espacio según la necesidad) y la versatilidad (adaptarse fácilmente y rápido a cualquier cambio). Pero sobre todo las personas de los pueblos deben de ser partícipes tanto del nacimiento del edificio y su utilización, deben hacer suyo el edificio para que funcione siempre.

Se ha pensado mucho en el edificio de estación. Actualmente no todas las estaciones tienen tornos, ni todas están previstas de máquinas de auto venta, así como también se han eliminado los grandes vestíbulos de espera. Gracias al avance tecnológico nos encontramos con que ahora se permite la compra de billetes por internet y consultar el horario exacto de los trenes, rediciendo así el tiempo de espera. Por ello se ha pensado en cómo es la estación de futuro.

Considero que si pensamos en estación de futuro me viene a la cabeza la idea de que la estación se convierta en un andén con una marquesina protectora y un paso inferior o aéreo, que permita conectar los andenes. Es decir, se convertiría en las estaciones de tranvía que actualmente conocemos. Estos serían los elementos mínimos, pero hay que tener en cuenta las condiciones de RENFE y del lugar donde se encuentra. Por lo que hay que incluir máquinas de auto venta, así como personal que pudiese ayudar a realizar la compra, a mostrar los horarios en definitiva a atender las necesidades de los viajeros.

Las estaciones antiguamente eran lugares de encuentro, dónde la gente se relacionaba mientras esperaba al tren, o incluso solo

quedaban para ver pasar los trenes. Actualmente se ha perdido el sentido de la espera, ya que siempre vamos con prisas, y vamos con el tiempo justo para coger el tren.

Con todo esto considero que se debe recuperar ese tiempo de espera, de relación, de leer un buen libro, de conversar, de tomar un café, porque aún hay gente que espera al tren. Creando espacios agradables y que a su vez puedan tener otros usos se pretende atraer a la gente para que espere al tren.

Para todo edificio público siempre se le dota de un espacio público libre, el cual es inexistente en la estación existente por lo que se opta por recuperar un espacio libre que de servicio a la estación. Introduciendo actividades que potencien el uso, favoreciendo así la mejora de las condiciones de la estación.

La estación no siempre ha estado cerrada por vayas, antiguamente las estaciones eran libres, se podía acompañar a tu familiar hasta la subida del tren y despedirlo allí mismo, por lo que esto es un punto que se debería recuperar sin duda.

Por lo que el programa nace solo, viene definido en este caso por el lugar.

Dicho programa lo podemos subdividir en cuatro bloques que formarán un mix:

1. La existencia de un carácter más público que potencie el exterior, la relación entre los habitantes y que actúe como paso de múltiples recorridos que pueden tener origen o final en la zona. De

esta forma la concepción de una serie de usos y actividades que aprovechen así el espacio exterior, un parque lineal y las inmediaciones de la estación, permite esta vinculación de flujos de gente de los diferentes pueblos a los que da servicio la estación.

2. El elemento que da más carácter al conjunto es la estación. Esta pretende ser concebida como una prolongación del espacio exterior en el interior, potenciando las relaciones de cercanía y comunicación entre los diferentes usuarios-pasajeros de la estación. Es un punto de paso, intermedio de conexión, de intercambio. Una prolongación del parque que conecte hasta Valencia, entendido como una oportunidad en el punto mismo de la estación como sistema trazador de relaciones.

Esta estación estaría compuesta por una cafetería, zona de espera, máquinas de auto venta y aseos.

3. Un programa complementario situado en un edificio anexo en el que se pone en valor las necesidades de los habitantes. Este edificio al igual que el de estación pretende ser una prolongación del espacio exterior en el interior, o al revés, que no se distinga quien sirve a quién. Este edificio busca contener espacios muy polivalentes para el uso y disfrute de los usuarios. Los usos elegidos son un hall de acceso, zona de exposiciones pudiendo ser cambiante en el tiempo y de disposición, permitiendo a su vez el disfrute de varias exposiciones simultáneas, aulas-talleres versátiles, que se puedan ajustar en tamaño para su uso, pudiendo ser cerrados o

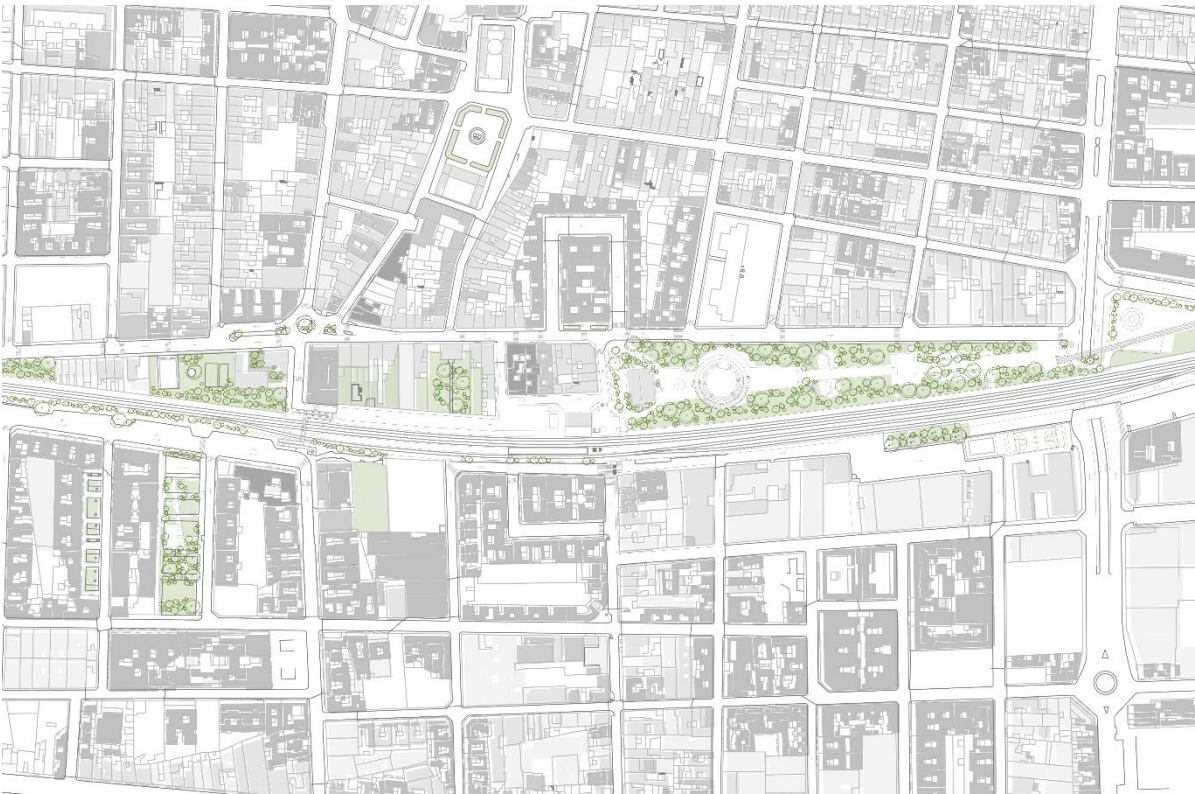
abiertos, cambiando según las necesidades. También contendrá una sala de actos.

4. Estos dos programas se relacionan y comparten espacios. La unión de ambos edificios sucedería en el paso inferior. En el confluyen los dos edificios y los espacios públicos creados para dotar de accesibilidad a los recorridos y a la estación. Por lo que una de las prioridades ha sido crear este elemento común en el cuál se sitúa el punto de atención de Renfe, con una sala de cuentas y unos vestuarios propios. Este punto sería el punto donde confluyen ambos edificios y a su vez concurren todos los recorridos desde las distintas partes de los pueblos. También al final de este paso inferior se sitúan los cuartos de instalaciones para dar servicio a los edificios y a las instalaciones ferroviarias.

Una decisión importante que se ha tomado ha sido la de reutilizar a antigua estación. Esta se encuentra en medio del recorrido desde el parque hasta la zona de actuación, por lo que se pretende vaciar y crear unas zonas de estudio y préstamo de libros para acompañar al conjunto de Estación-Cultural. Debido a que es un programa necesario para ambos pueblos y es un lugar idóneo para ello.

PROPUESTA URBANÍSTICA

Estado actual



Espacio público

Durante el proceso han sido claves diferentes condicionantes que han vinculado el proyecto hacia un camino concreto:

Las preexistencias de elevado interés.

La generación de un recorrido verde que conecte diferentes partes de los pueblos con la ciudad de Valencia y con los distintos pueblos situados al sur.

La necesidad de que la intervención actúe como filtro entre la ciudad y las vías férreas. Así como elemento de consolidación que caracterice a la estación.

La generación de ese paso transversal que conecte ambos pueblos, al menos en ese punto y que desaparezca esa barrera ferroviaria.

Se quiere romper con la estructura de manzana cerrada, por lo que se propone la apertura de una manzana que recuperamos para el proyecto, adueñándonos de las directrices del centro histórico de Alfafar.

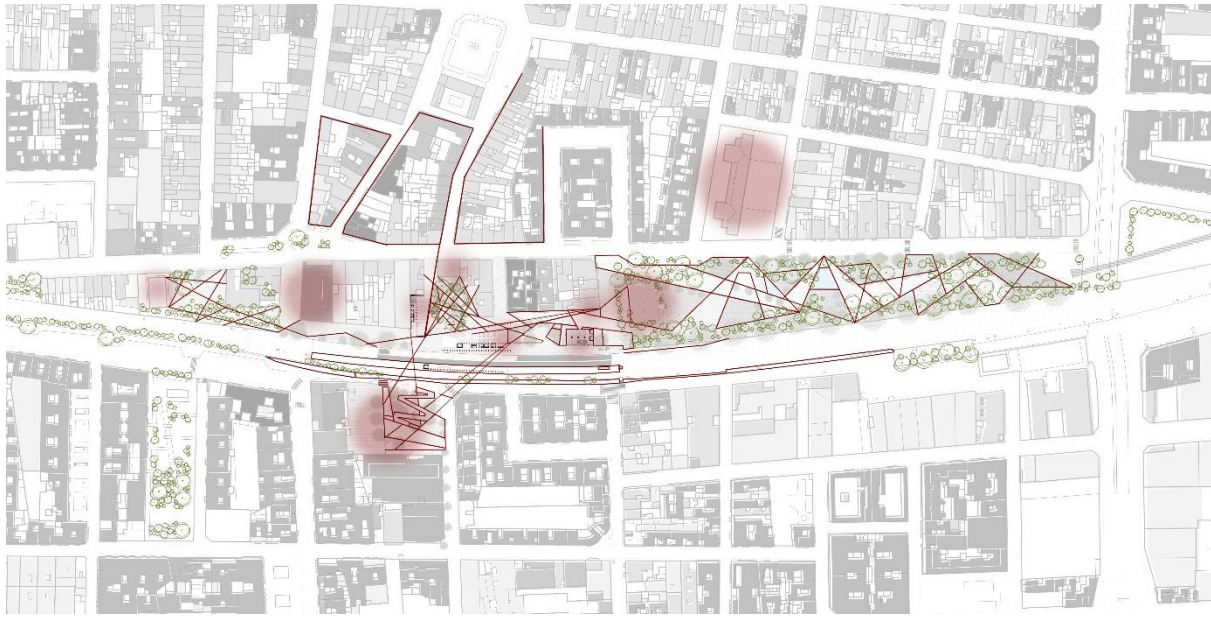
Uno de los condicionantes de proyecto ha sido la posición de los árboles en la zona de actuación. Se han respetado en todo momento adecuándonos a ellos.

La idea es unir ambos pueblos a través de una intervención urbanística y arquitectónica, que se ejecuta en dos solares vacíos unidos por el paso inferior, pasando por debajo de las vías del tren.

Se crea un eje verde longitudinal de norte a sur que bordea ambos pueblos. Siguiendo una trama de ordenación en base a líneas oblicuas que se estructuran formando triángulos o trapecios, que a su vez conforman jardineras. Estas líneas se van entrelazando creando espacios de estancia, lugares de paso, zonas de juegos para niños, zonas de actividad para adultos, zonas con agua, que van apoderándose de toda la intervención.

El vehículo queda restringido a la zona de actuación, cortándose el tráfico excepto para residentes.

Uno de los objetivos del proyecto es darle un carácter de ampliación del espacio público polivalente para disfrutar del descanso o de participar en actividades. La propuesta busca crear un concepto de espacios multifuncionales y usos diversos con buena calidad visual, ambiental y funcional.



PROPUESTA ARQUITECTÓNICA

"Es posible que, en la mayoría de los casos, se mezclen público, juzgadores y juzgados en una mistura extensa. Es distinto el ánimo de quién juzga, el de quien va a ser juzgado al declarante, al del último espectador del acto"

"Se piensa que cuando la función de un edificio es importante en sí misma hacia dentro, en el momento de su planteamiento debe reflejarlo... La labor del arquitecto no es otra que la de ordenar un ambiente en el que quien lo usa se encuentre a gusto en él, que el funcionalismo, en el más amplio sentido de su significado sea el correcto"
Alejandro de la Sota

Con esto me doy cuenta de que hay que tener presente todas las personas que pueden estar en el edificio, porque no es lo mismo un niño que va a jugar, que un conferenciante que da una conferencia, una persona esperando al tren que una persona que vaya a clase de danza, hay que contemplar todos los usos del edificio y a su vez la relación de este con todas y cada una de las personas que lo puedan utilizar.

El proyecto pretende dar respuesta urbana, social, funcional y visual. Se crean dos edificios uno dando respuesta a los usos de

estación y otro dando respuesta al uso de cultura.

La geometría general del proyecto es de formas oblicuas y formas rectas, debido a que se encuentra en un entorno ligado a la ortogonalidad dada por las vías, andén y edificación, se pretende romper y recuperar las directrices del centro histórico de Alfafar. Las estrategias geométricas utilizadas son la modulación y los trazados reguladores. Esto ayuda así a la estructura, construcción y entendimiento del espacio.

Se crean dos volúmenes uno de ellos el de la estación, ese paraje en que se hace un alto en un viaje, donde multitudes cargadas hasta los dientes van y vienen con alegría por emprender una aventura o la amargura de terminarla convergiendo en un mismo lugar con un único propósito: embarcar.

No obstante, la palabra estación no tendría sentido si no le añadimos un invento detrás, ya que nos encontramos con una tipología derivada de las necesidades creadas por una máquina, en este caso el tren.

De esta forma, para poder entender el edificio se debe, en primera instancia, analizar el invento. Ya que se trata de un

elemento mucho más largo que ancho, que se desplaza a través de vías para la carga y descarga de pasajeros o mercancías. Por este motivo, y a raíz de esta forma, las tipologías arquitectónicas resultantes se manifiestan en sentido paralelo a las vías o bien perpendiculares a éstas.

La disposición de una estación se produce a través de una estratificación de programa; en primer nivel encontramos las vías y las comunicaciones con el exterior y servicios. Aquí se consideran dos espacios relevantes: el espacio generado por el propio trayecto desde el tren hasta los accesos; y el espacio público que constituye la estación.

El espacio público de la estación se configura mediante elementos muy abiertos con numerosos accesos y con un fuerte carácter de escaparate. El cuál a su vez, potencia la imagen turística y medio de transporte.

Se pretende aportar al viajero una experiencia diferente creando un parque de bajada al paso inferior, entendido como parte del paseo realizado por los habitantes.

Se crea a su vez en el entorno del edificio unos pasos cubiertos actuando en el lado de

las vías como marquesina para cubrir el andén y en el otro lado como parte del recorrido cubierto. Debido al clima de Valencia estas marquesinas cubren las necesidades de proteger del sol en épocas calurosas, dotando de un mayor confort al proyecto.

El edificio de estación se configura en dos bandas desplazadas, una de servicios donde se encuentra la barra de la cafetería, el almacén, los aseos, y la zona de auto venta de billetes. Otra banda es la servida, que está compuesta por la zona de asientos y mesas de la cafetería y otra zona de espera para los viajeros, pretendiendo ser a su vez una zona de estancia. Este desplazamiento produce que se puedan ampliar unas zonas hacia un lado y unir la banda de servicios con el núcleo de comunicación vertical. Creando un juego de volúmenes desplazados

El edificio se hace muy permeable gracias a su materialidad, creando así unas visuales directas con su entorno próximo. No sabiendo si estas dentro o fuera del edificio gracias a ese concepto que se le quiere dotar al edificio.

Se dispone a lo largo de las vías férreas, para dar esa fachada al tren. Una fachada que pretende cerrarse en esta orientación,

pero siendo siempre posible ver la llegada del tren. A su vez hace de final de perspectiva de la calle peatonal Benito Santaya, y acompaña al usuario que viene desde la calle de la Estación hasta la bajada al paso inferior, o al edificio cultural.

El edificio cultural se adosa en su lado más largo a una medianera vista de una nave existente y en el sentido transversal se adosa la comunicación vertical para que de esta forma parezca unido al conjunto y a su vez separado.

Este pretende dar cabida a las necesidades dadas por los habitantes, por lo que en planta baja este edificio actúa como espacio de acogida a los usuarios, al igual que el edificio de estación, este pretende ser muy permeable a la vista para que te puedas sentir dentro de un edificio, pero a su vez en contacto con el exterior, para que no pierdas en ningún momento las visuales del parque.

Se configura al igual que la estación en dos bandas desplazadas, siempre siguiendo una modulación que regula todo el proyecto. En este edificio esa modulación permite crear en la banda de servicios un pasillo que permite tener un acceso más rápido hacia las otras plantas, así como un

espacio de transición entre la zona servida y servicios. Este pasillo que en el otro edificio se encuentra en el exterior de él conduciéndole directamente a la comunicación vertical, en este caso ocurre lo mismo, este pasillo te lleva hacia el núcleo de comunicación vertical.

El desplazamiento de estas bandas permite una iluminación natural a la zona de la escalera dotándole de un mayor confort para los usuarios. Y a su vez se agranda de alguna forma el espacio de la banda servida, en la cual encontramos una zona de exposiciones, pudiendo ser cerrada o abierta, con varias exposiciones..., al fin y al cabo, una zona polivalente donde poder realizar exposiciones o actos.

Este desplazamiento que sucede en el edificio, crea un pórtico de entrada, un espacio de acogida, de transición entre el espacio exterior y el interior.

La planta superior se configura igual que la planta baja, teniendo dos bandas una de servicios con el pasillo y una banda multiusos. En la banda multiusos se establecen una serie de talleres-aulas los cuáles son adaptables a las necesidades de la actividad que se vaya a realizar en su interior. Poseen unos tabiques móviles que

se pueden mover en sus dos ejes, gracias a los raíles que se encuentran en el techo.

Se crea así una zona muy polivalente para el uso y disfrute de los habitantes, donde encontramos diferentes tipos de mobiliario, tales como sillas, mesas, sofás, paneles que dividen el espacio al gusto del usuario.

En la planta sótano que se configura de la misma forma que las demás plantas, en la zona servida se sitúa una sala para realizar actos.

Al lado del edificio se crea un gran patio, por el cual se puede acceder al paso inferior que te lleva al andén central y al parque en pueblo de Benetússer. Y a su vez proporciona luz natural a la planta sótano, que en la mayoría de las veces es una parte olvidada. Gracias a estos grandes vacíos tanto en la zona de Alfafar como en Benetússer el paso inferior también queda iluminado por luz natural, para proporcionar seguridad y calidez a ese paso subterráneo. En este edificio debido a su orientación sur el edificio se retrae dejando una especie de marquesina o pasillo estrecho cubierto de tal forma que proporcione sombra en época de verano.

Este edificio hace de final de perspectiva del parque y un acercamiento si el usuario viene desde la calle Isaac Peral, siendo esta la calle que une el centro del pueblo de Alfafar.

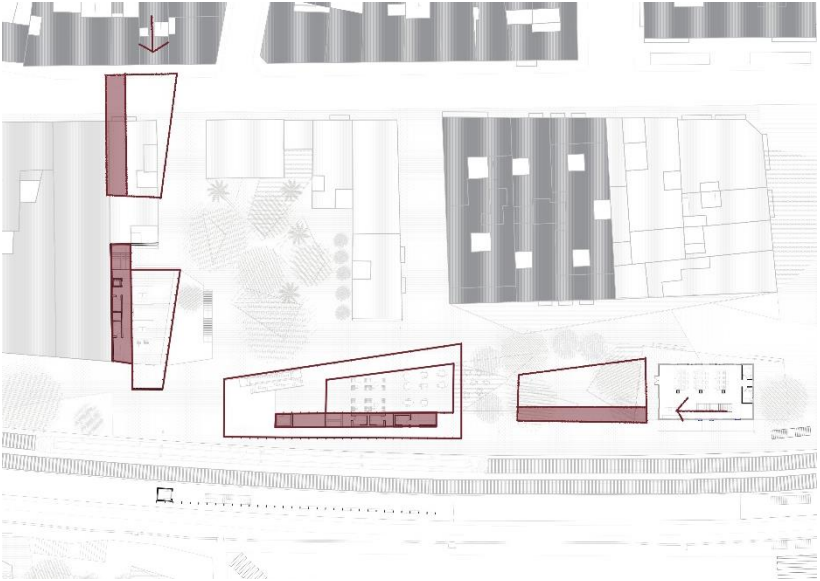
El pavimento seguirá la modulación que rige a todo el edificio de la que más adelante se hablará, generando un ritmo en todo el proyecto.

La sencillez de las plantas y la unión de criterio, la hacen muy accesible y multidisciplinar para cualquier vecino que quiera hacer uso de los edificios, consiguiendo ser una prolongación del espacio público.

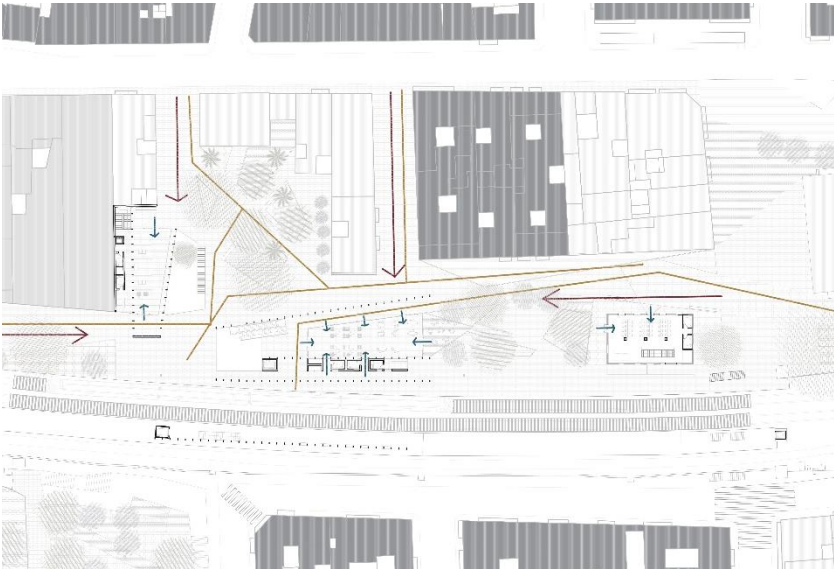
En cada nivel se desarrolla un estatus de privacidad diferente, dónde en planta baja se sitúan los usos accesibles a todo el mundo, actividades propuestas por los pueblos, cafetería y sala de espera, una planta más pública. En planta superior ya se situaría la gente que va a realizar alguna actividad concreta, por lo que esta planta sería de un acceso más privativo. Y en planta sótano un uso público que lleva consigo la oportunidad de acoger a los viajeros y a las personas que estén de paso de un pueblo a otro.

"Hacer más humana la arquitectura significa hacer mejor arquitectura y conseguir un funcionalismo mucho más amplio que el puramente técnico" Alvar Aalto.

Esquemas



● espacio de servicio



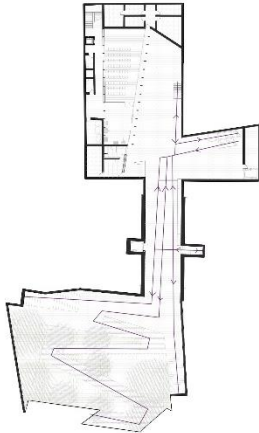
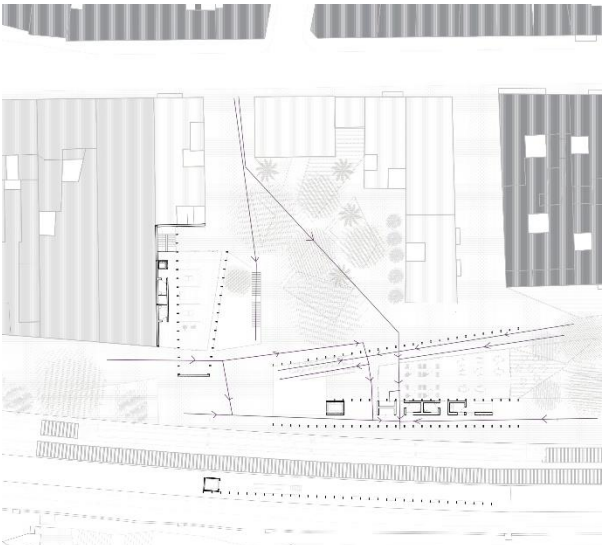
● visuales

● recorridos

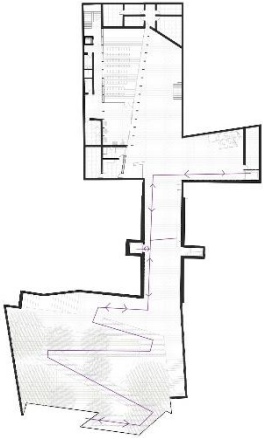
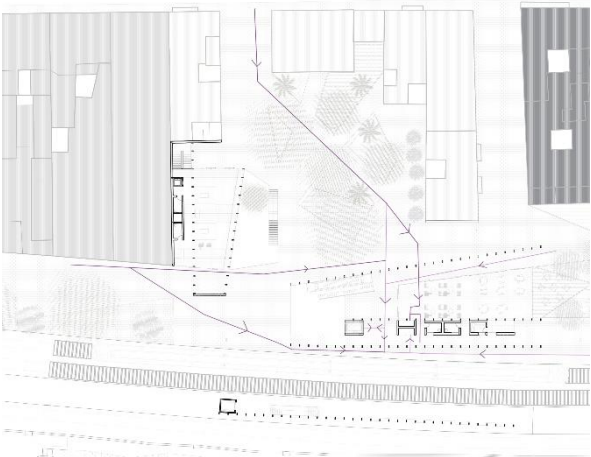
● entradas a los edificios

Circulaciones

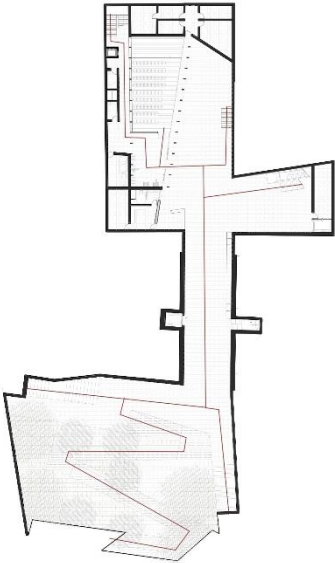
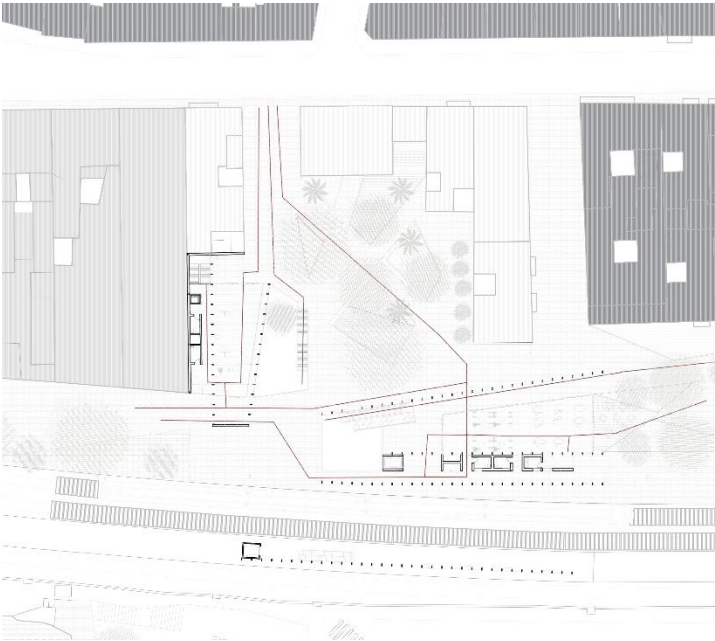
Andenes y Estación



Andenes y Estación accesible



Centro cultural Estación



PROPUESTA ARQUITECTÓNICA-ESTRUCTURAL

Mi propuesta está basada en la métrica, la modulación, el ritmo, la sencillez y la unión de criterios.

Se sigue una modulación de 1,5 x 1,5 generando todos los espacios en base a ello. Esta idea de modulación va asociada a la solución estructural del edificio.

La estructura se forma a base de unos bastidores metálicos conformados por unos montantes/pilares rectangulares huecos de 30 x 5 x 1 cm y unos travesaños en forma de planchas de acero, uniendo en su parte superior e inferior estos montantes, de 30 x 1. Separados estos montantes a una distancia de 1,5 desde su centro.

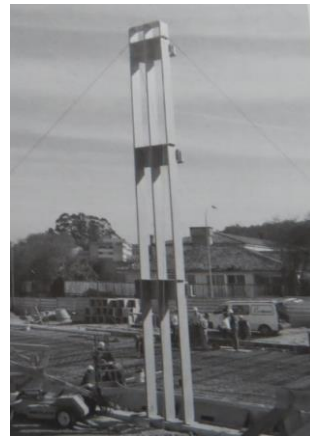
Estos bastidores son los que se reflejan en la fachada, y son los que crean los espacios de recorridos en la estación, y en el centro cultural. Soportan a su vez el forjado de losa maciza de 40 cm.

Este sistema estructural es sin duda el que mejor permite profundizar en las ideas generadoras del proyecto. La arquitectura que propongo requiere de una estructura lo suficientemente versátil y a la vez sencilla que permita albergar una gran variedad de usos.

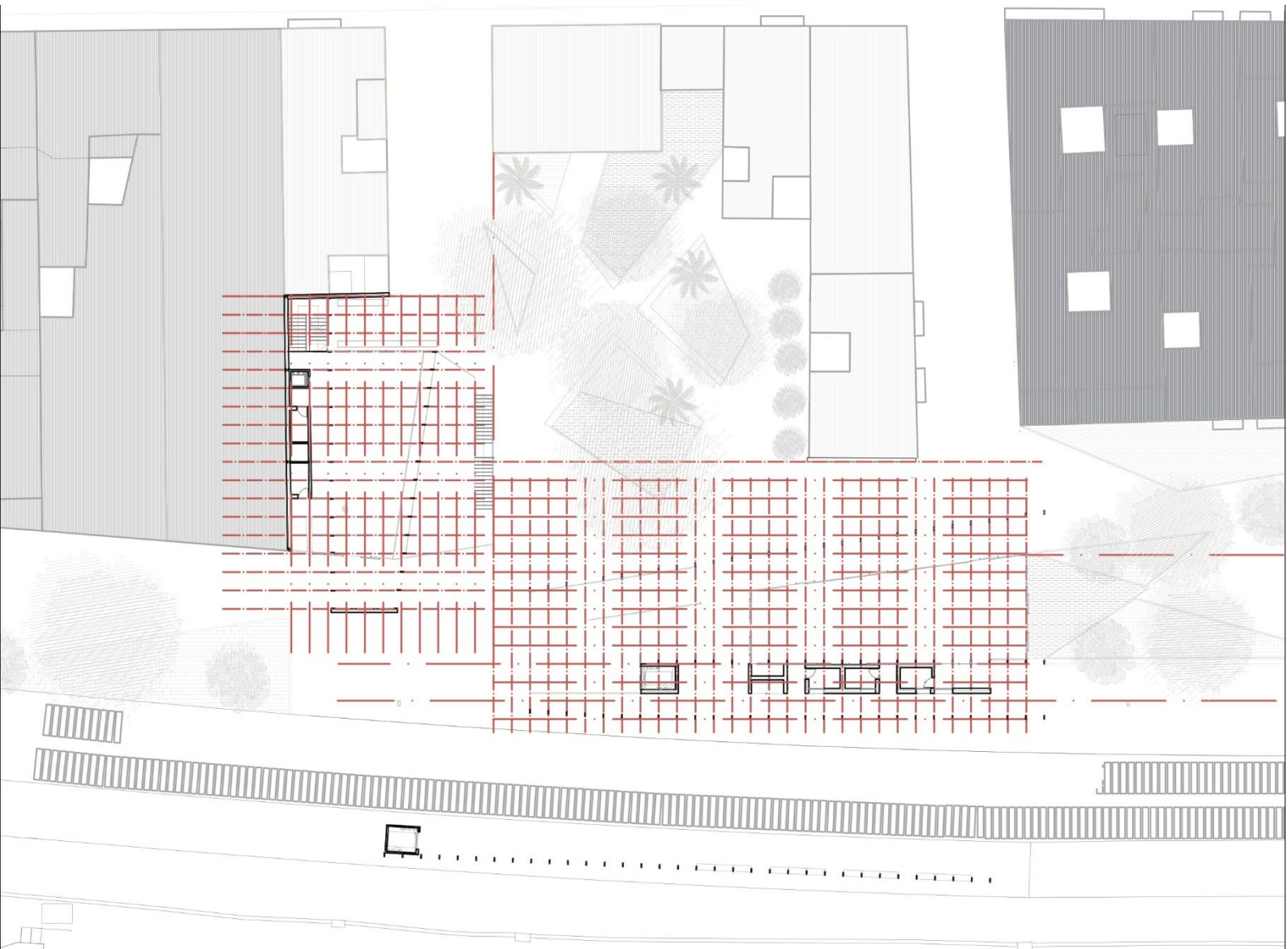
De ahí que la estructura sea la que genera el proyecto. Pudiéndose entender este en su fase de construcción de estructura. Porque para mí es muy importante que un edificio en estado de estructura ya se vea su esencia. Esta estructura me permitía crear espacios amplios si necesidad de compartimentar.

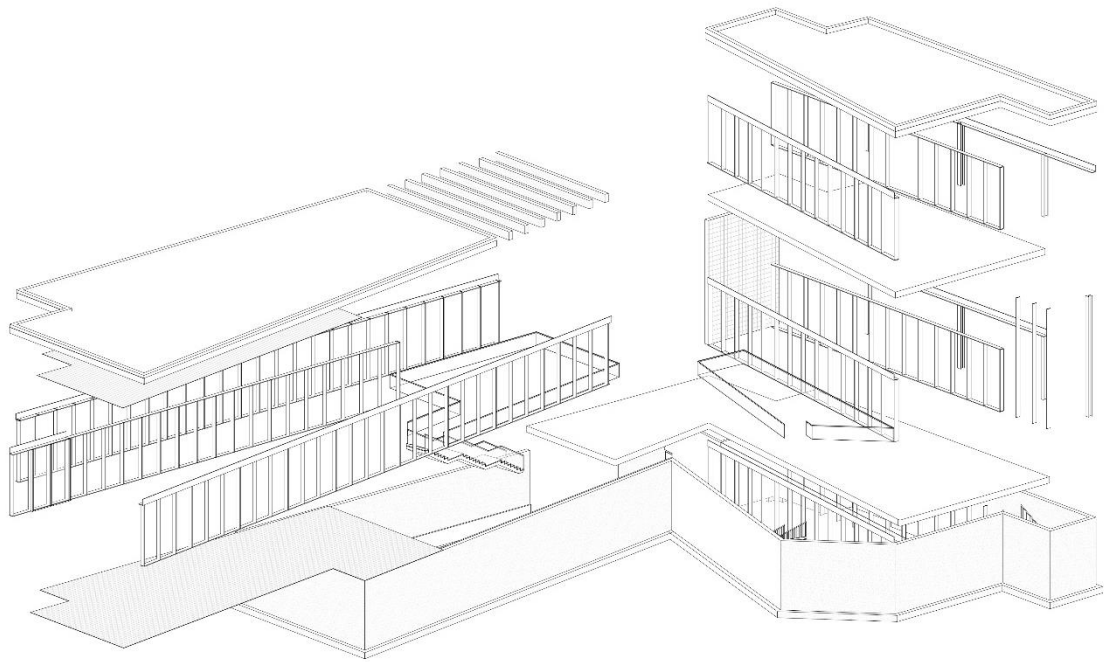
Los bastidores son los que configuran las dos bandas en ambos edificios, dejando la banda de servicios del centro cultural siendo permeable por estos bastidores, y en el caso de la estación estos bastidores recogen la zona de servicios y a continuación la zona servida, dejando unos pasillos a ambos lados del edificio bordeándolo.

Como referencia estructural se ha escogido el edificio de Francisco Mangado, Centro de Formación de Nuevas Tecnologías en Santiago.



Modulación





MATERIALIDAD

- Hormigón armado.

Constituirá la parte horizontal de la estructura. Resolverá la cimentación, y las losas de forjado de hormigón armado. Así como los muros de planta sótano. En planta sótano este será visto en algunas zonas.

- Acero.

Está presente en toda la estructura, modulada y con dimensiones concretas. Perfiles rectangulares huecos y las planchas que unen a estos. Estos elementos se pintarán de color blanco en el frente de forjado dejando un acabado uniforme.

- Paneles de gres porcelánico.

Constituirá el elemento de acabado de la piel de protección exterior de la estación en uno de sus lados y del centro cultural, así como conformará el pavimento de toda la intervención. Está realizado con este material para mostrar su carácter industrializado y fabricación en seco.

En los paramentos verticales será de un color blanco nacarado, y en el pavimento será de un tono gris acabado mate.



- Vidrio.

El vidrio se convierte en un material principal de la intervención, dando la idea de transparencia y ligereza en ambos edificios. El vidrio elegido es tipo Climalit compuesto por una luna exterior reflectante de control solar de 8 mm de espesor, una cámara de 12 mm y una luna interior de 6 mm de baja emisividad. El primero amortigua las diferencias bruscas de temperatura, se obtiene óptima transmisión de luz diurna sin deslumbramiento y máxima protección contra la radiación. El segundo es capaz de retener energía térmica para reenviarla al exterior. Una baja emisividad reduce de manera apreciable la pérdida de calor.

- Carpintería

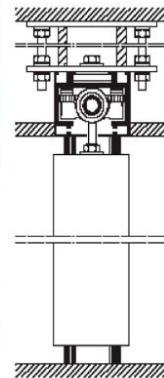
Marco horizontal embebido en suelo/techo; marco vertical siguiendo la modulación del proyecto. Cuando se disponga de partición en la altura de la estancia esta hoja será practicable y servirá de ventilación y a su vez para el acceso de los bomberos en caso de ser grave el incendio.

- Tabiques autoportantes

Formados por una estructura de perfiles (montantes y canales) de acero galvanizado sobre los que se atornillan placas de cartón yeso.

Se emplean tabiques dobles, colocando una subestructura por cada cara del tabique.

En algunas estancias estos tabiques son móviles para dar una mayor flexibilidad al espacio de las aulas polivalentes.



- Madera

La sala de actos se forrará con paneles de madera de arce. El falso techo consiste en unos paneles suspendidos del falso techo. Entre panel y panel se disponen las luminarias y los casetes de climatización.

- Falso techo

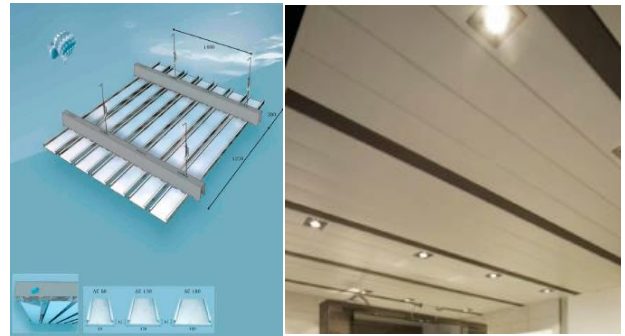
Lamas metálicas Knauf kompak, están fabricadas en aluminio con espesores de 0,5/0,6mm. Las lamas quedarán encajadas en el techo debido a la mayor anchura de la lama, destacando el espacio entre lama y lama, Entre dichos espacios se dispondrán las instalaciones: luminaras, climatización...

En las zonas de servicios se dispondrá un falso techo conformado por lamas metálicas antihumedad diseñadas para estos espacios.

Mobiliario:

- Mesa zonas de descanso

Mesa Tec Dynamobel, Lluís Peir



- Silla zona de aulas

3107 con tabla de escritura, Arn Jacobsen.



- Silla hall

Silla Barcelona, Mies van der Rohe



- Mesa cafeteria

Dizzie, Studio Lievore



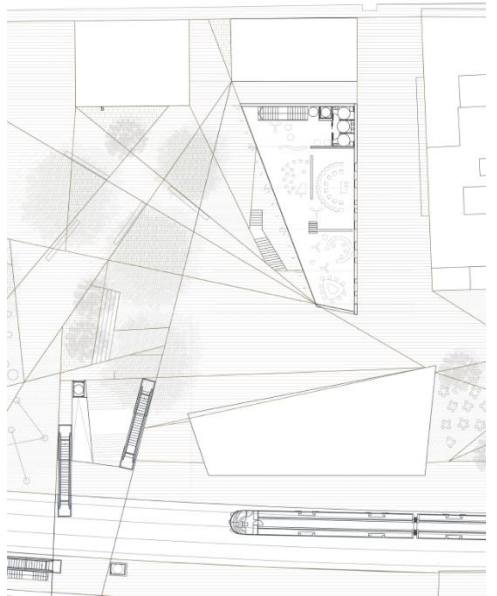
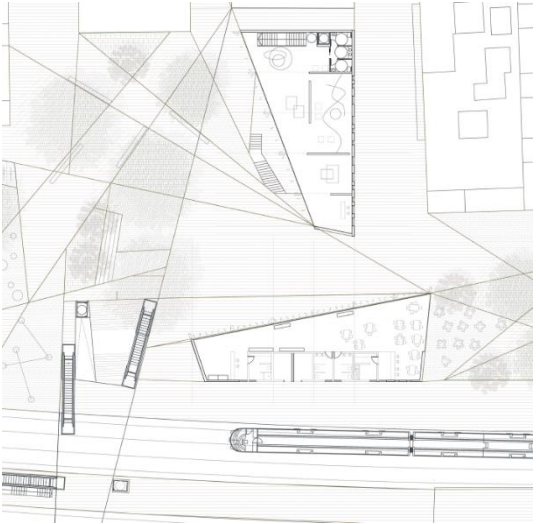
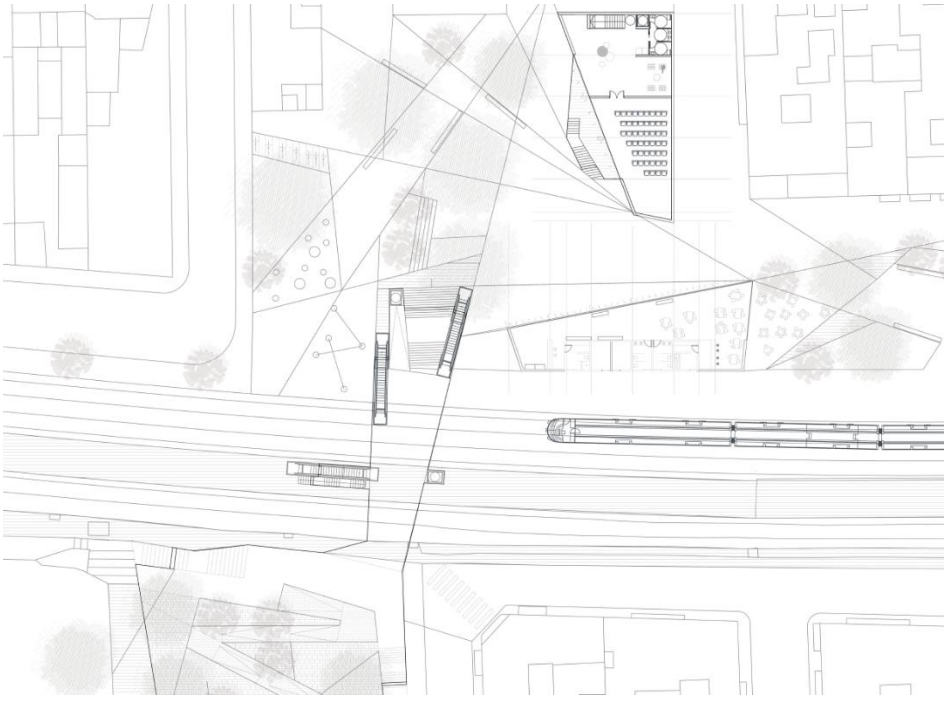
- Banco exterior

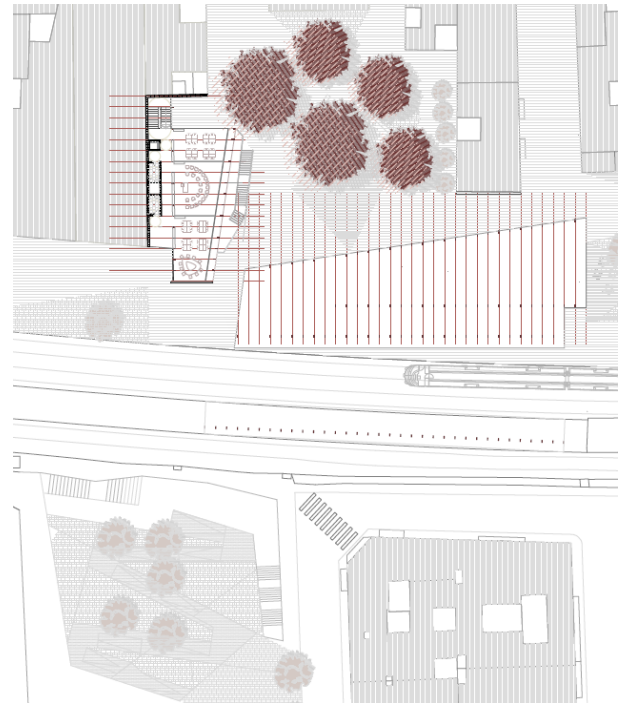
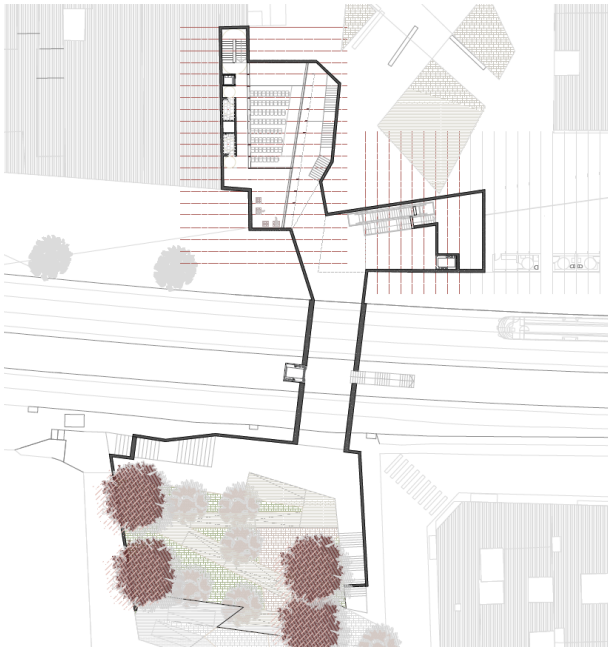
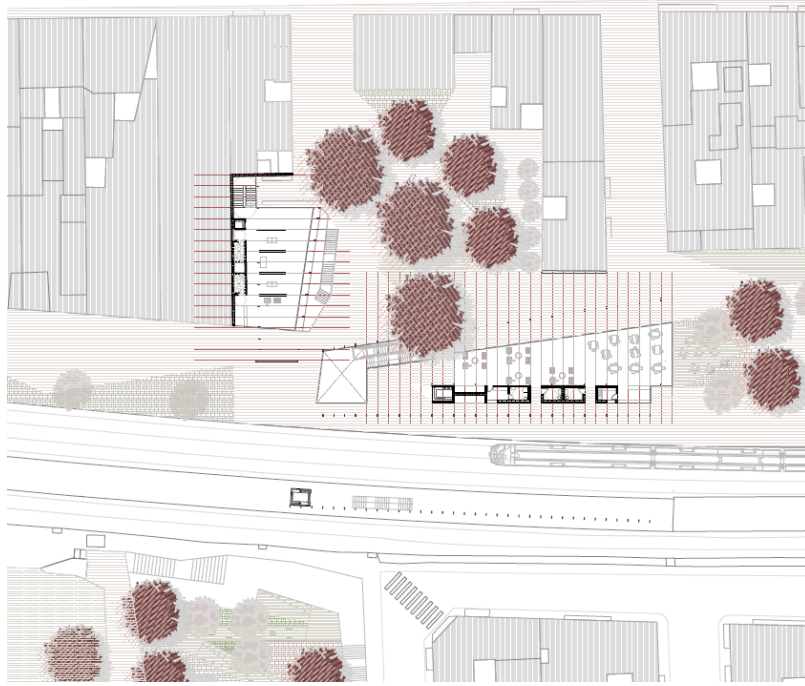
Banco Hydrea y Tramet

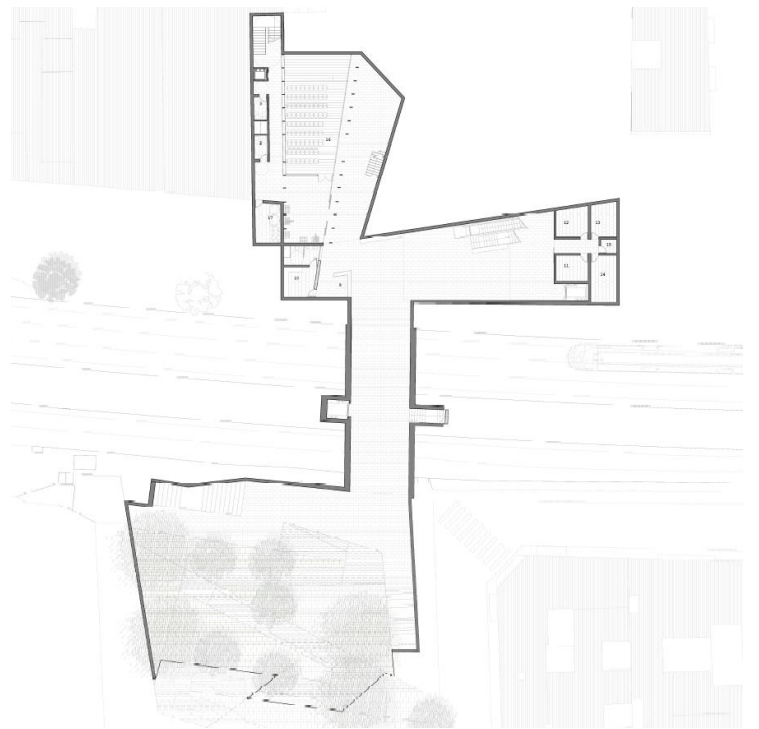
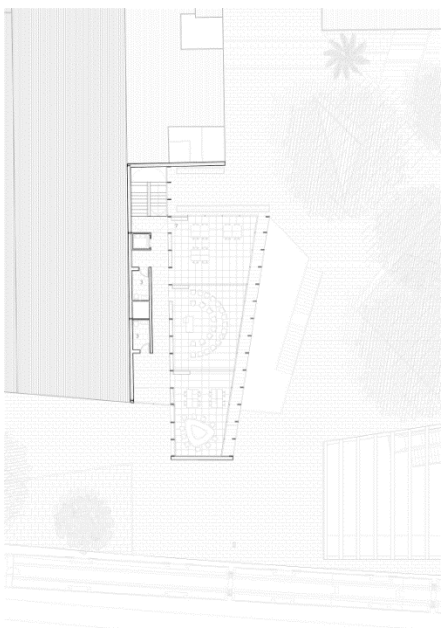
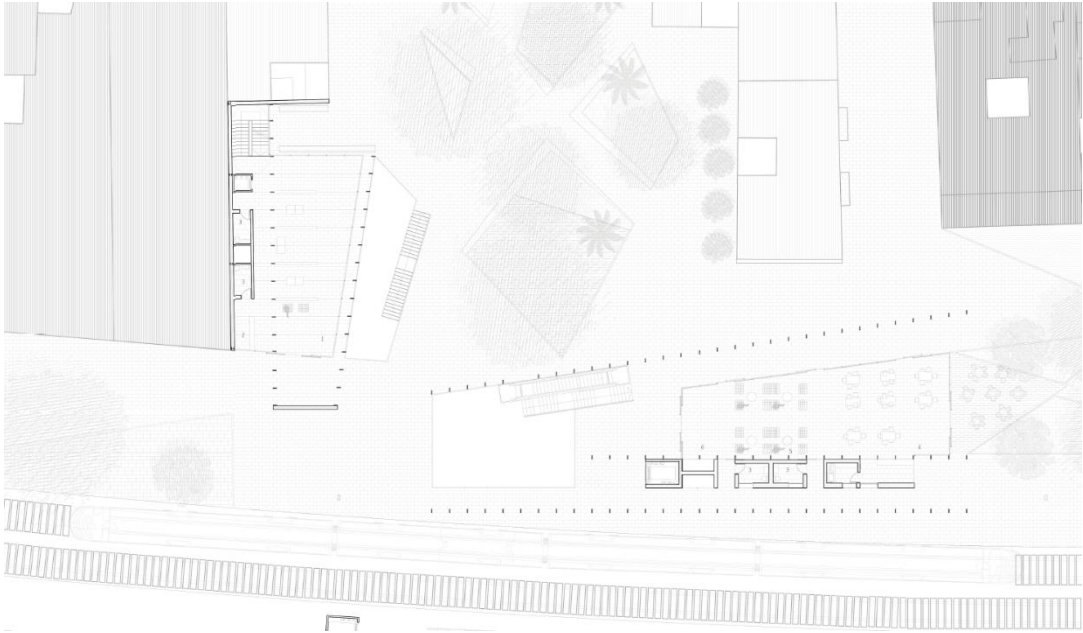


Evolución

El proyecto ha pasado por distintas fases, donde se ha buscado siempre la buena arquitectura, divagando a veces en ideas que no favorecían a esto. Pero como las ideas siempre están en movimiento, he ido generando muchas propuestas a lo largo del curso siempre teniendo clara la idea de crear unos espacios polivalentes donde se pudieran realizar diversas actividades, donde el interior y exterior estén muy relacionados, dotando siempre a la estación de un espacio público, así como la unión de los pueblos entre ellos y con la ciudad de Valencia.







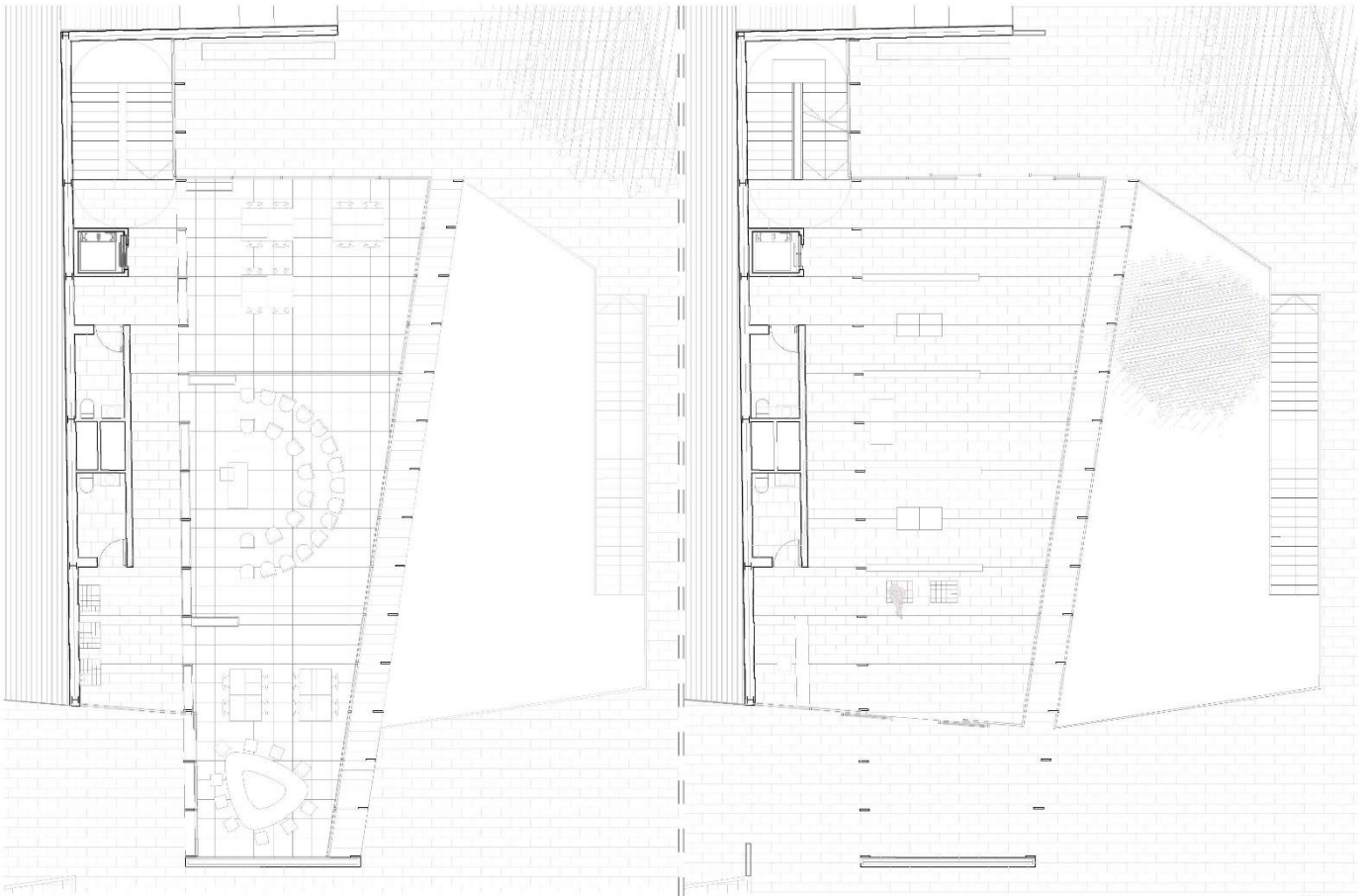
PROYECTO



PLANTA ORDENACIÓN

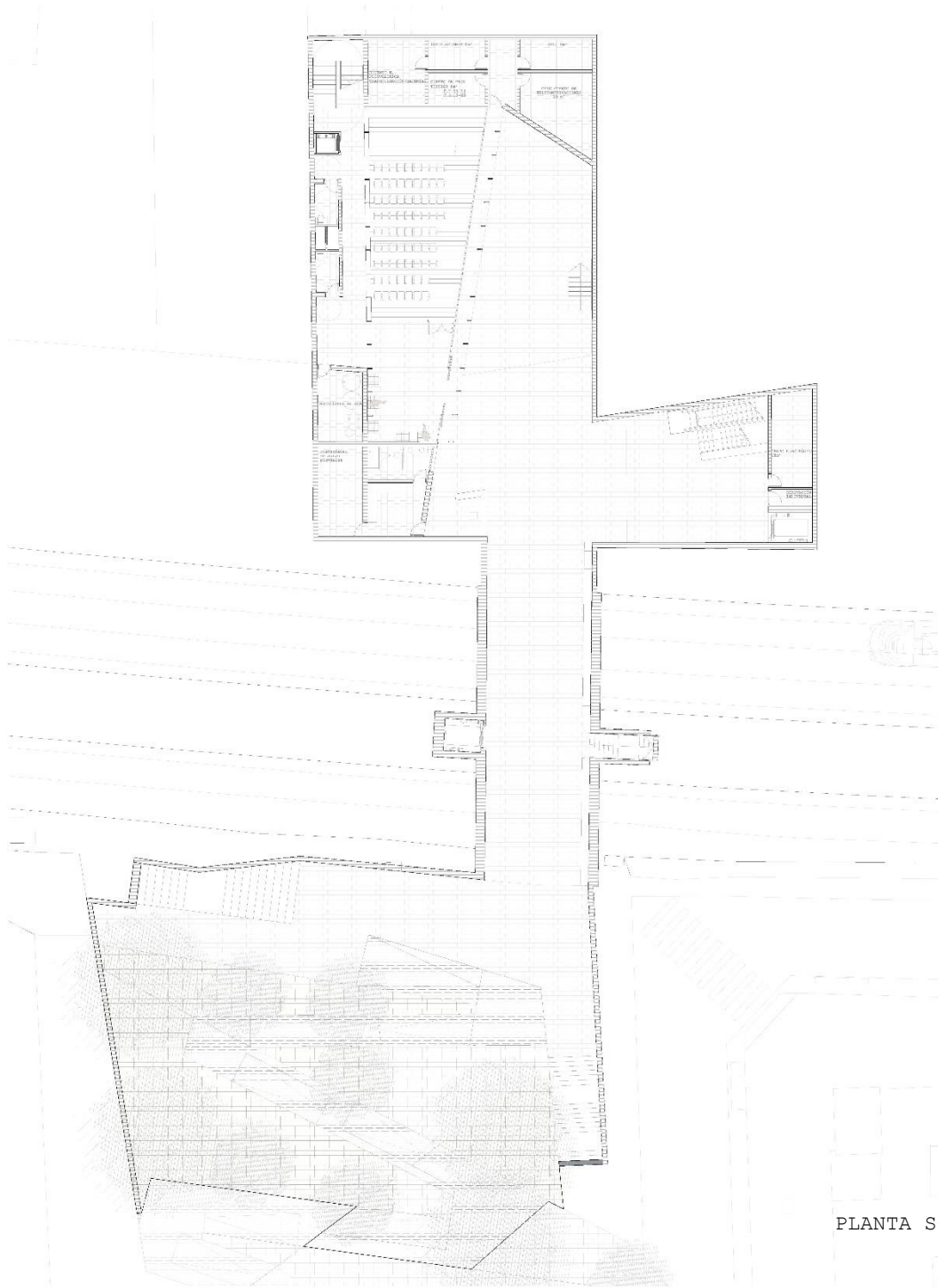


PLANTA SITUACIÓN

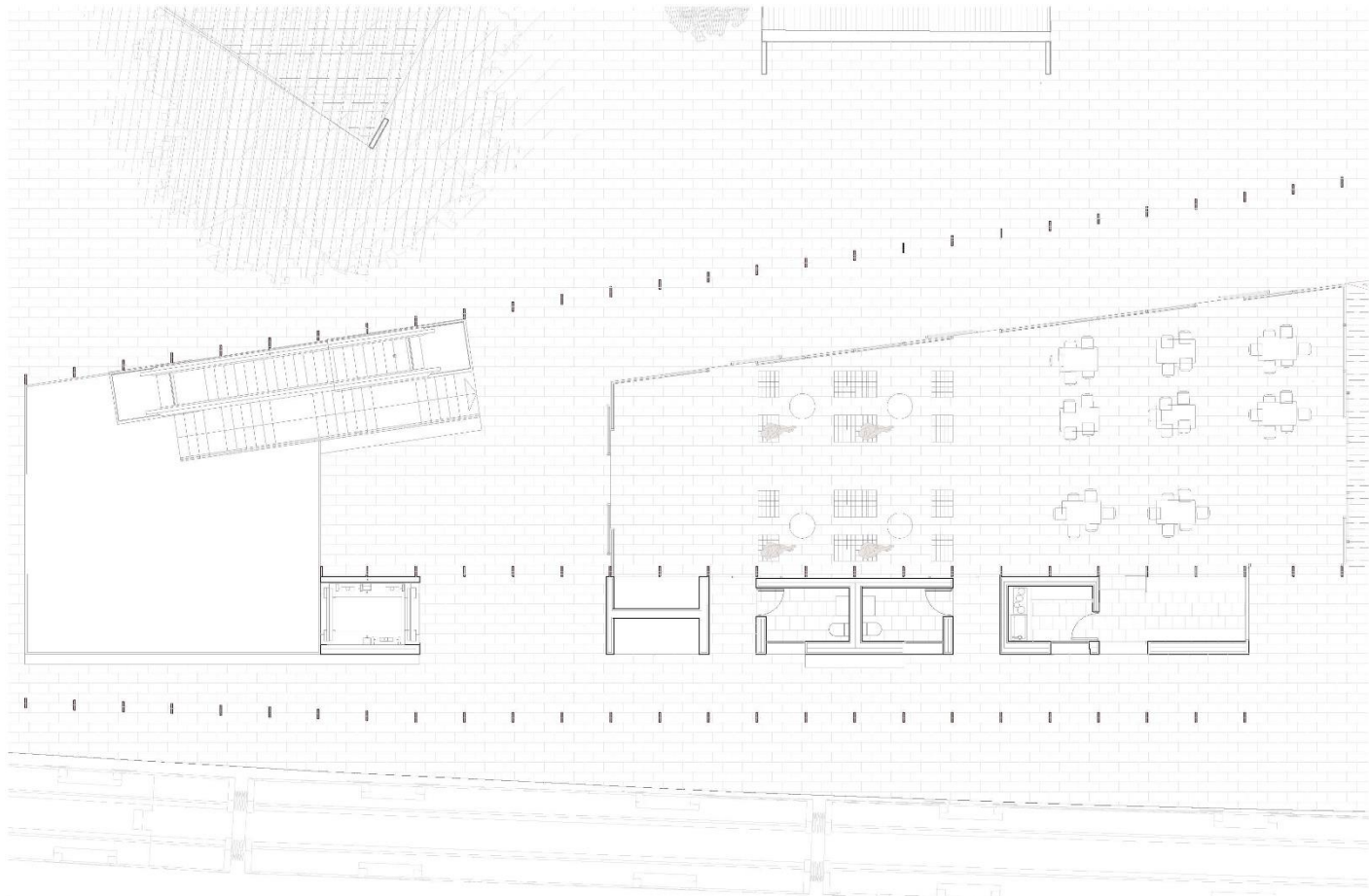


PLANTA PRIMERA

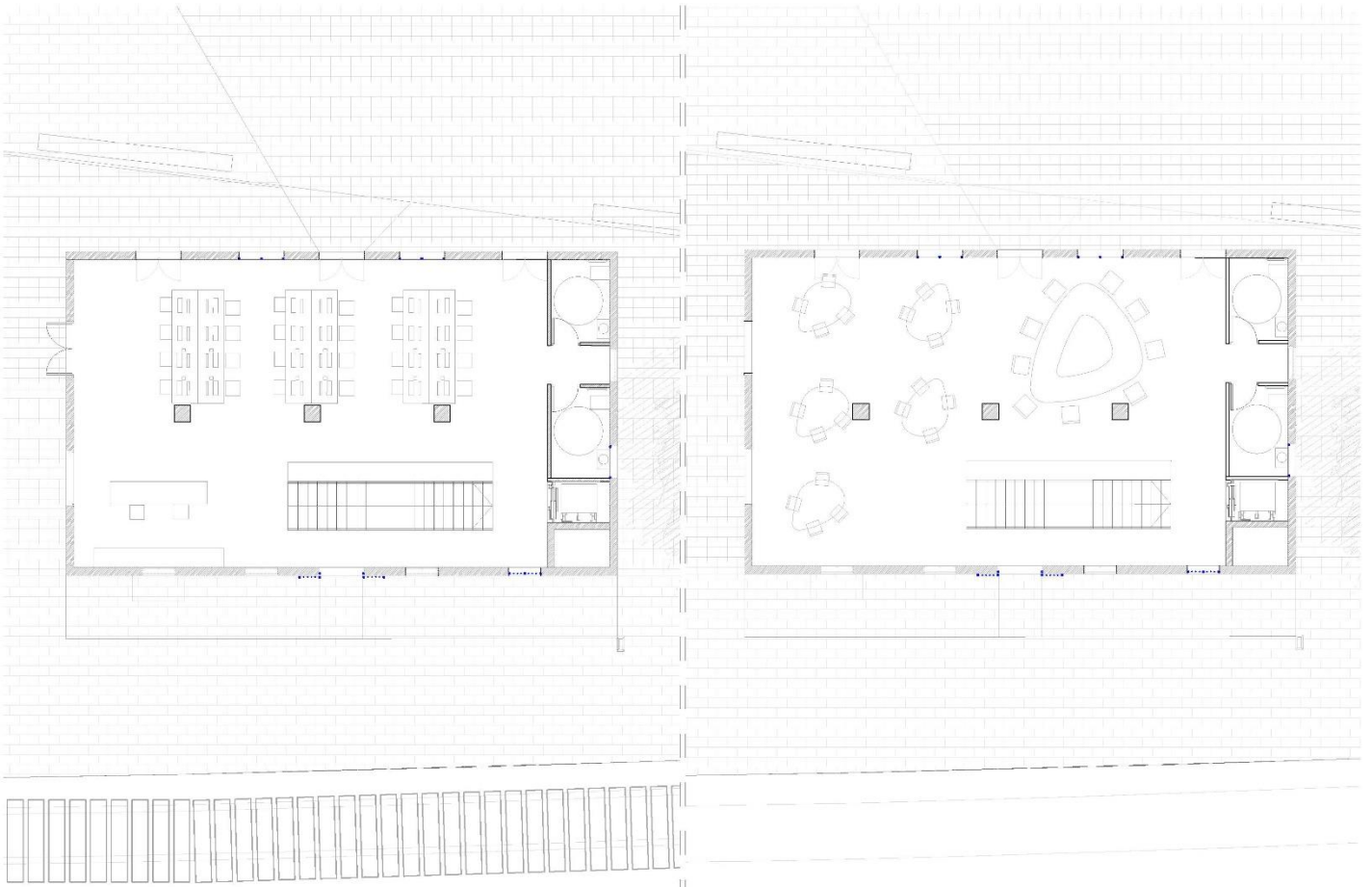
PLANTA BAJA



PLANTA SÓTANO

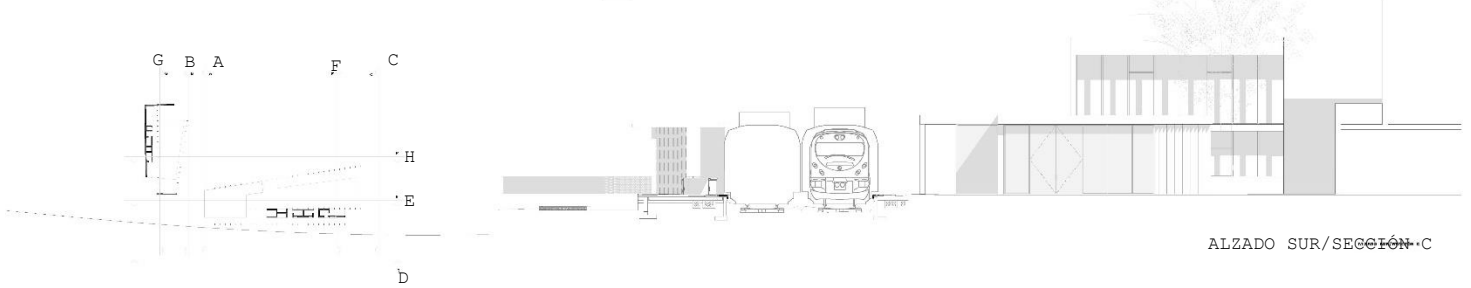
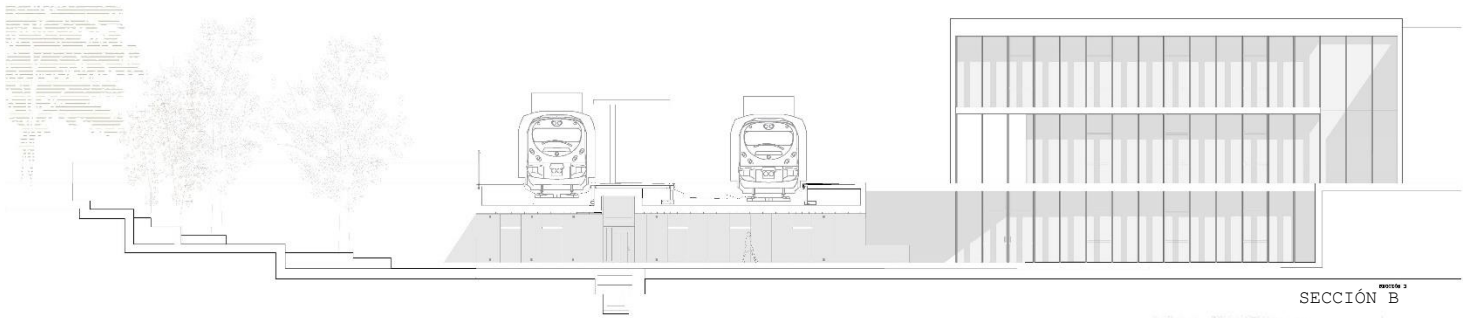
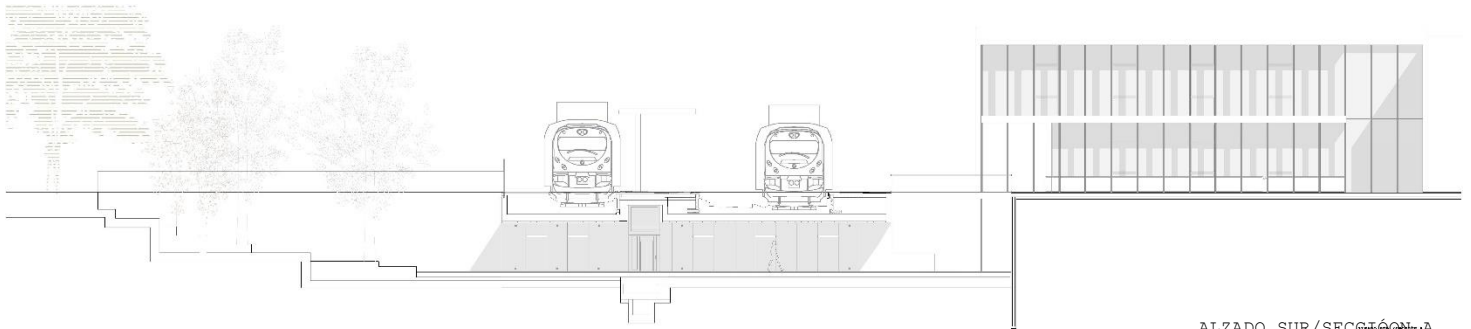


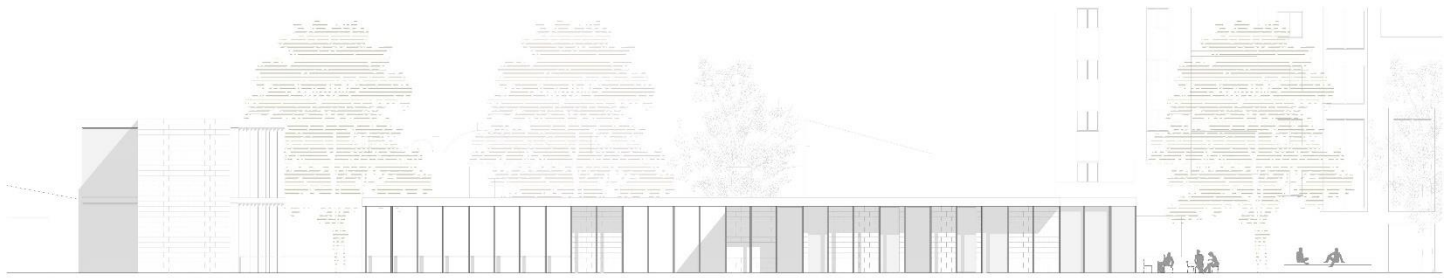
PLANTA BAJA ESSTACIÓN



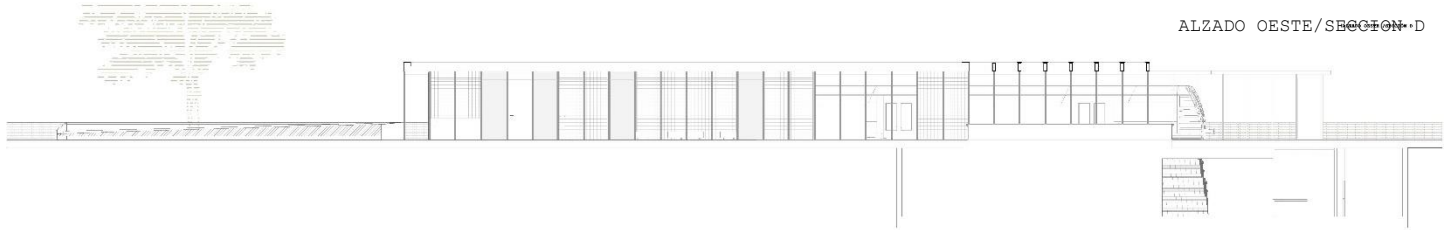
PLANTA BAJA ANTIGUA ESTACIÓN

PLANTA PRIMERA ANTIGUA ESTACIÓN

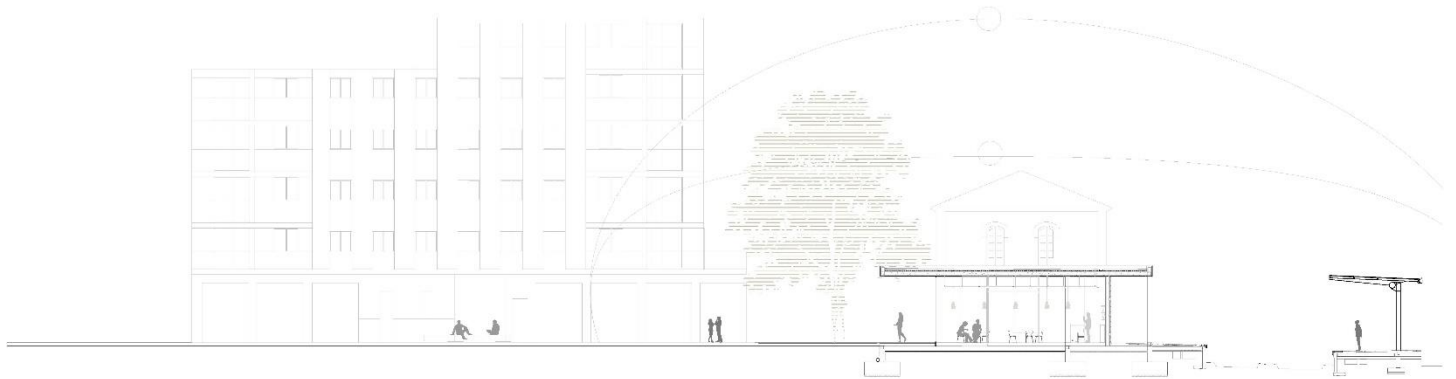




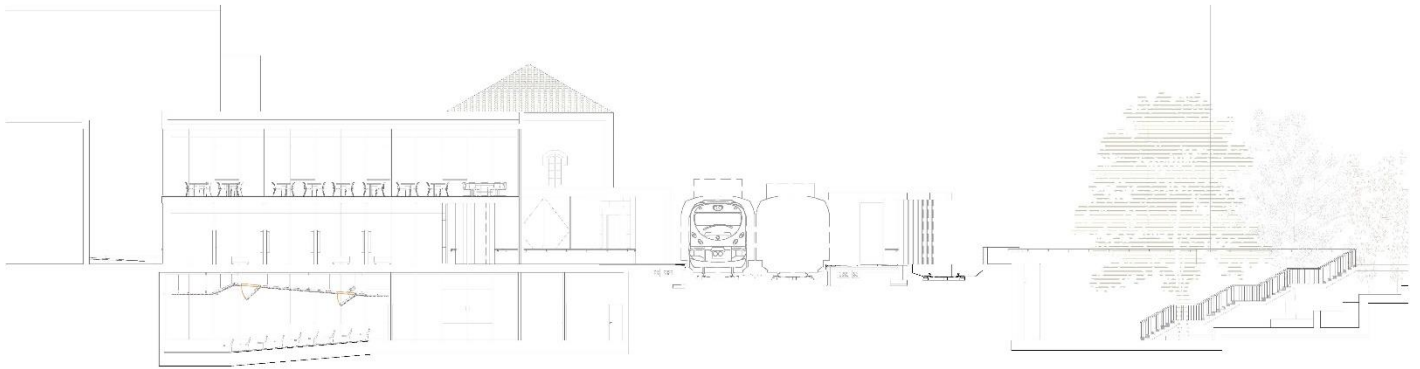
ALZADO OESTE/SECCION D



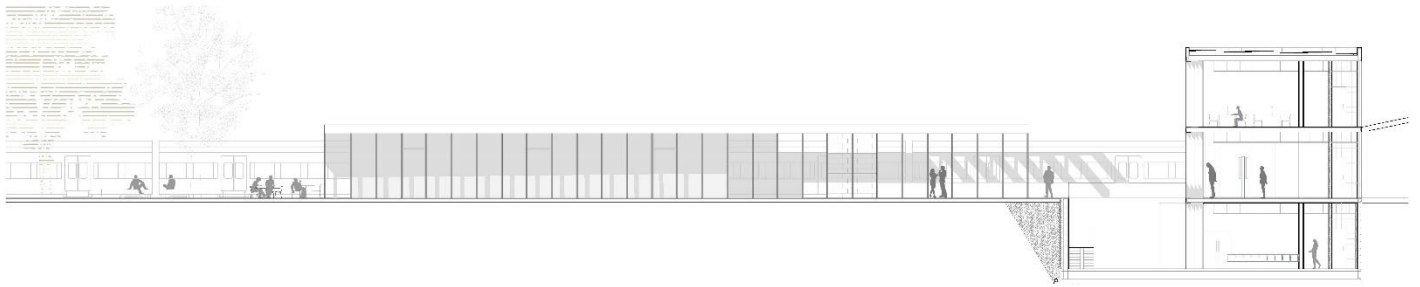
ALZADO OESTE/SECCION E



ALZADO OESTE/SECCION F



SECCION G



ALZADO ESTE/SECCION H

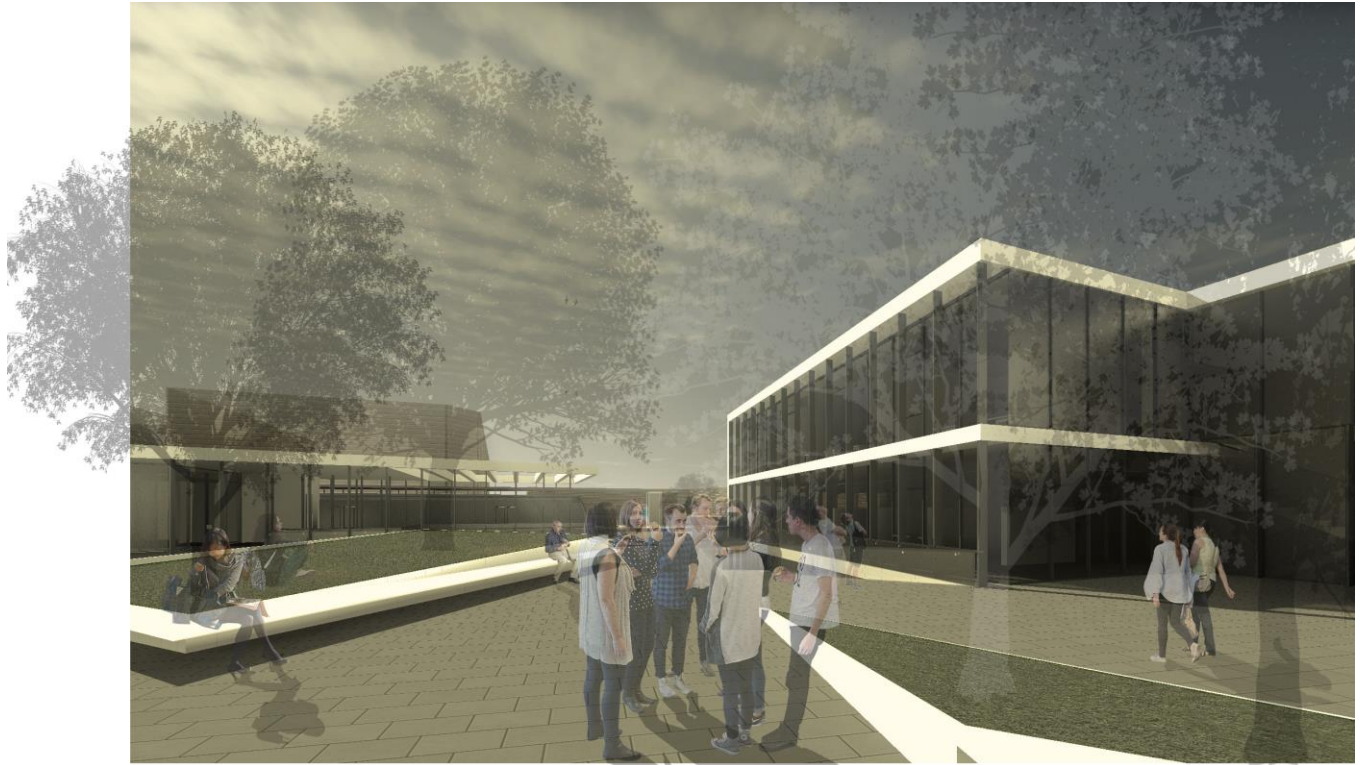
VISTAS



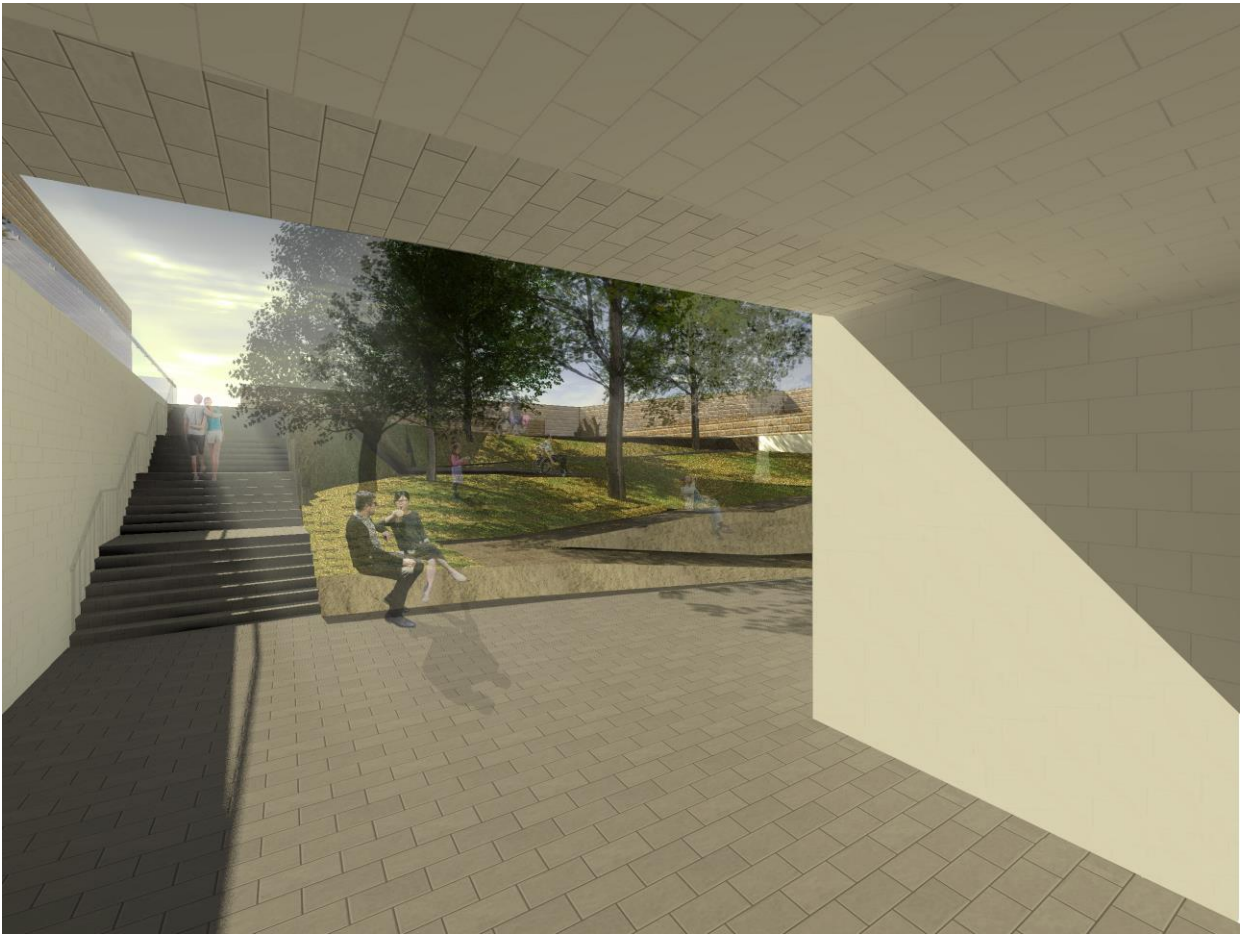
PASO INFERIOR



VISTA EXTERIOR



VISTA EXTERIOR

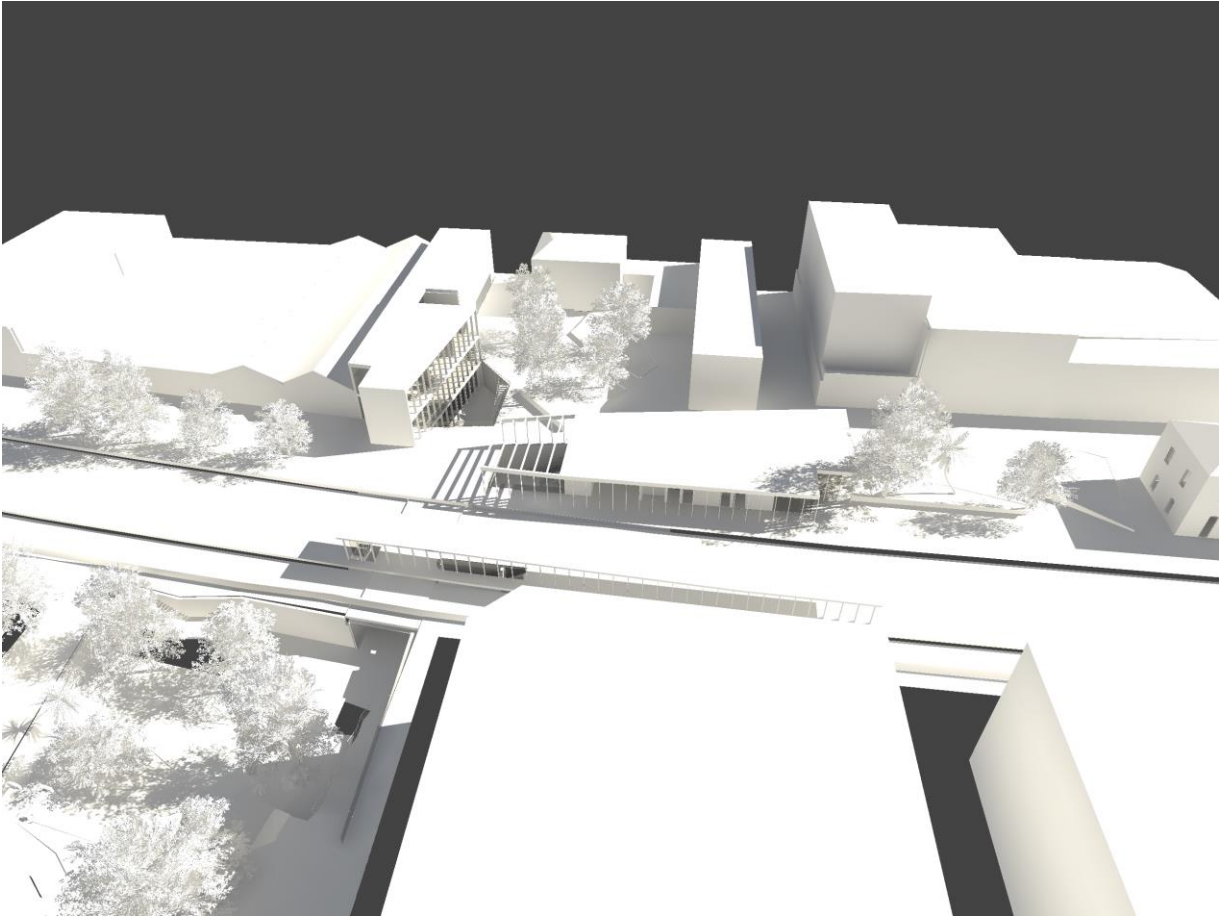


VISTA EXTERIOR



VISTA EXTERIOR





MAQUETA VIRTUAL



MAQUETA VIRTUAL

REFLEXIONES FINALES

Esta entrega supone una toma de decisiones en el proceso del proyecto, una pausa en el proyecto y poner todo sobre la mesa, desde el nacimiento de la idea hasta la definición de la propuesta. Ponerle un final a esta etapa e inicio de otra.

Como he comentado este proyecto refleja un recorrido que comenzó hace unos 6 años.

Se ha intentado encontrar la mejor opción para este proyecto intentando ahondar en las motivaciones que se han despertado en todo este tiempo y que provocan a su vez la maduración como profesional de un campo.

En este proyecto la estructura ha estado muy presente ya que ha sido la generadora de los espacios del proyecto. Esta ha ido variando a lo largo del proyecto, pero finalmente ha cogido la esencia del proyecto.

El resumen el proyecto se basa en diferentes intervenciones en distintos niveles, a escala territorial con la unión de Valencia a través de una ruta peatonal y de carril bici, una escala municipal con la creación del paso subterráneo uniendo así los pueblos por sus calles principales. A escala de entorno se rediseña el parque actual de Alfafar para crear una propuesta uniforme en todo su conjunto, se plantea también un parque de bajada a ese paso subterráneo encargado de unir ambos pueblos.

A escala de edificio, la estación y el centro cultural se distribuyen en dos volúmenes unidos por el paso inferior. Ambos edificios se distribuyen en dos

zonas, una servida y una sirviente la cual está definida por la estructura. Con los materiales y la escala se adaptan a su entorno. Se llega a la idea de crear ambos edificios públicos muy transparentes llegando a creerse una prolongación en su interior del espacio público exterior.

Para comprender mejor el edificio y conocer así todos sus detalles, su descripción gráfica detallada se encuentra en memoria técnica.

No podría acabar sin agradecer a aquellos que han influido en este proceso.

A los profesores del Taller 5 que he tenido la suerte de conocer este último curso y en especial a Clara Mejía por darme siempre los ánimos necesarios para continuar y no rendirme.

A mis padres, hermana y Antonio por darme su apoyo incondicional y ánimos en los peores momentos.

En definitiva, a esas personas que han hecho posible que hoy sea capaz de describir esta etapa de mi vida que continuará de alguna manera u otra.

