

1. E/STRATEGIA

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

La operación está fundamentada en silenciar el espacio de la Estación de Autobuses bajo el desarrollo de una cubierta a lo largo de la parcela. Esta estrategia permite liberar el espacio sobre rasante que se recupera para la ciudad. Así, sobre la estación se producirá la interacción entre personas que hagan uso del espacio dotacional y los usuarios de la Estación, que gozan de un espacio de espera en superficie. Esto permite al usuario no esperar su autobús en un espacio convencional de espera, sino que pueda hacerlo al aire libre, disfrutando de algunas terrazas o tiendas, creando en la topografía generada accesos a la estación.

Esta relación pasajero-estación se produce mediante una rampa ondulada, que poseerá accesos a ella. La disposición lineal de la Estación se traduce en un eje, entre la avenida del Cid y el Parque del Oeste, y el lugar más protegido y dilatado del emplazamiento. El primero, se resuelve bajo la avenida del Cid resolviendo el acceso rodado a la Estación y generando un espacio bajo rasante de actividad y de conexión con el resto de la ciudad a partir de las líneas urbanas de EMT y servicio de TAXI. Este se relacionará con el parque del Oeste modificando su topografía para introducirse de manera natural en la estación.

En segundo lugar, la zona más holgada se resolverá con una plaza que da servicio al barrio en primer lugar y un elemento esbelto marcando el final del eje que dialoga con la Estación. Esta plaza generará un espacio dinámico y de actividad en la cota del espacio público y será la que resuelva la demanda del Hotel Express debido a la actividad generada en la nueva Estación de Autobuses de Valencia. Este elemento en altura se combinará con usos como oficinas y plantas polivalentes, que reforzará la idea de actividad en el espacio sobre rasante.

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



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

Cercanía con las rondas de tipo anular que la conectan con la ciudad



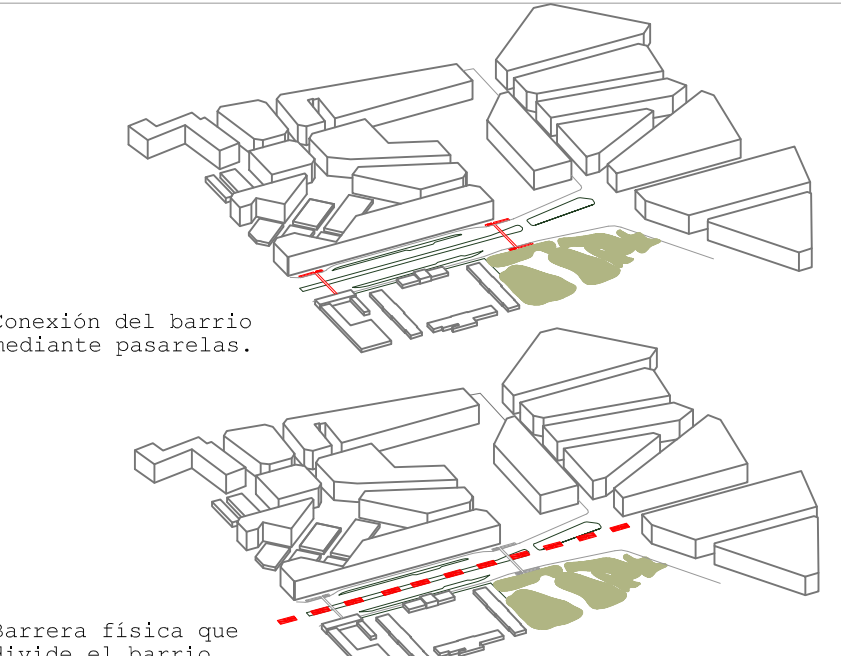
Cercanía con el centro de la ciudad y lugares de interés

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

2. E/INTUICION

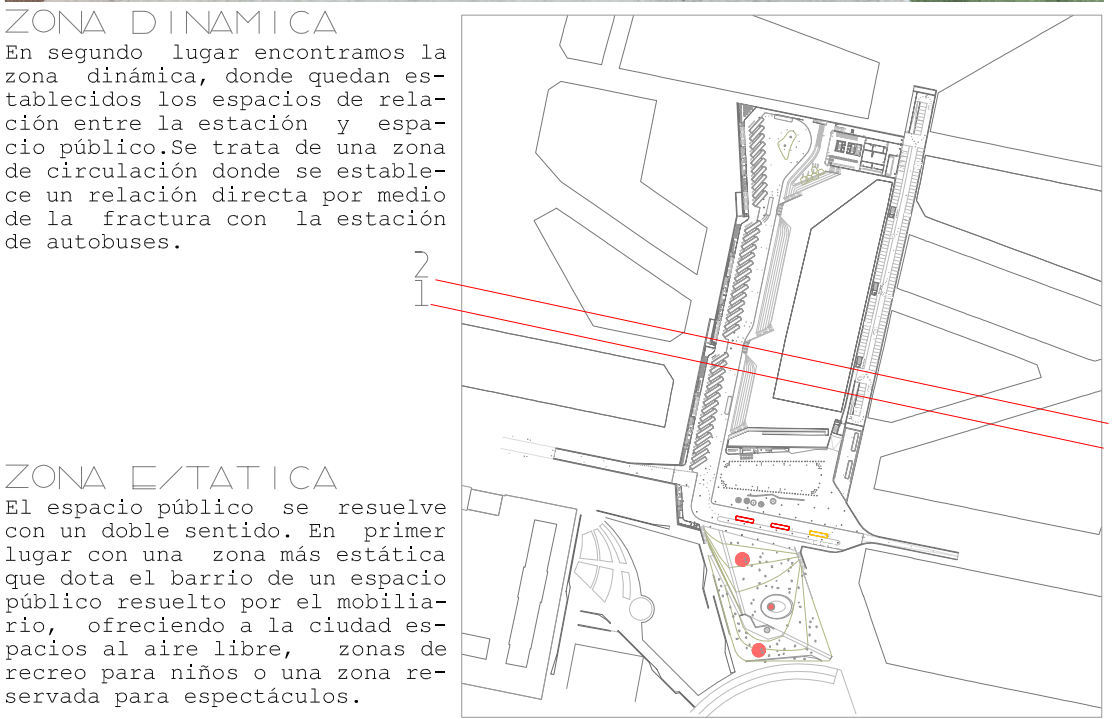
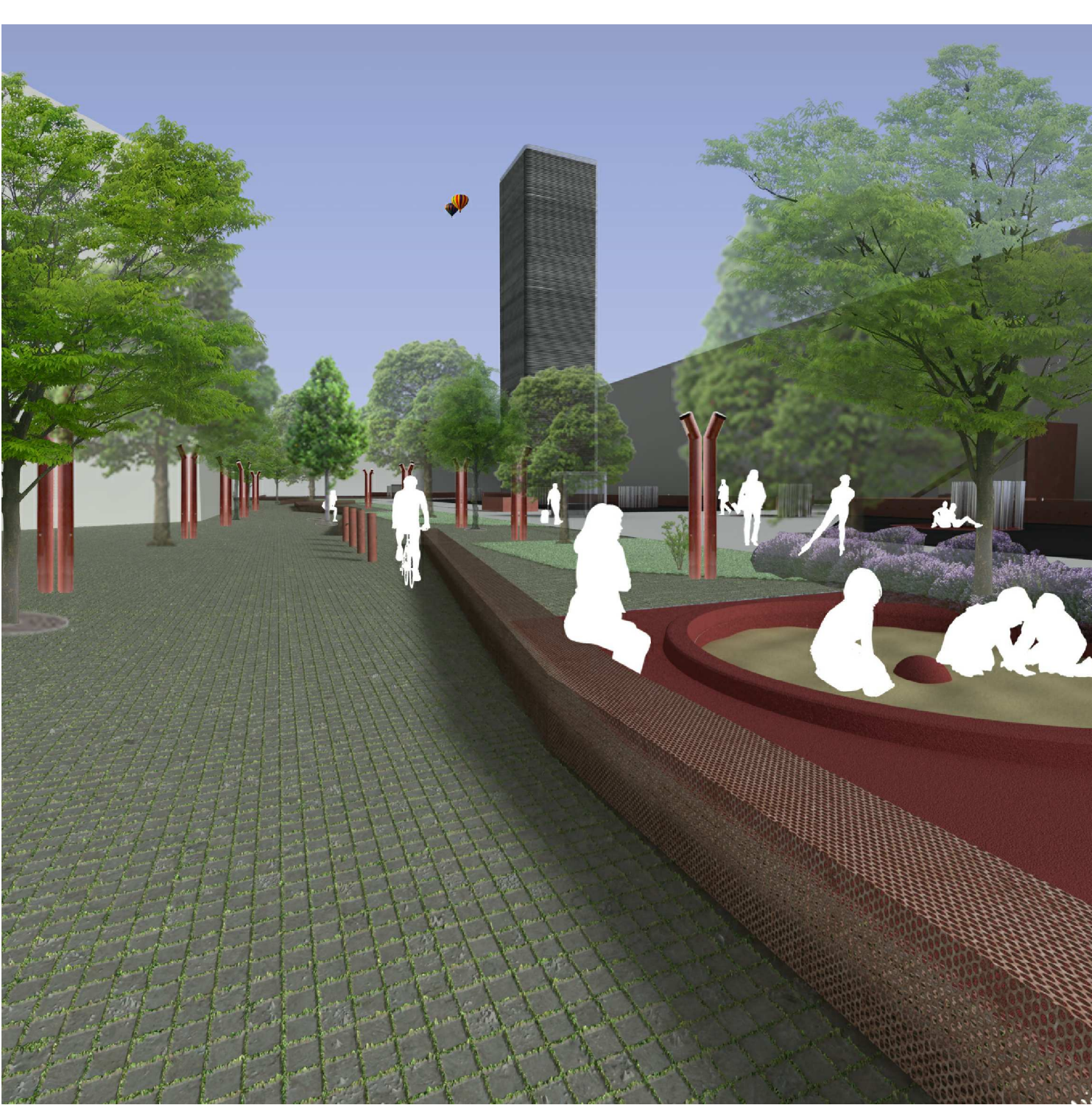
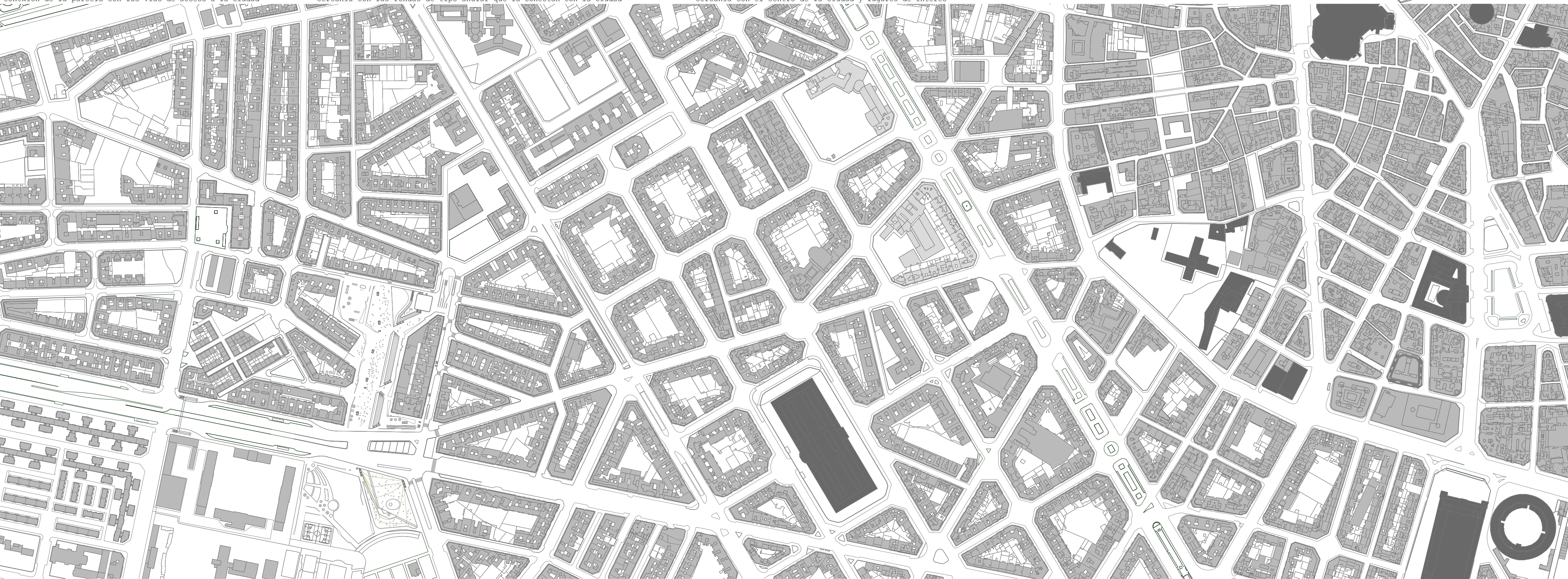
El lugar está situado junto a la avenida del Cid, una vía importante de acceso y salida a la ciudad que provoca una división en la escala urbana, partiendo el barrio con su desarrollo. Por otro lado la posición en que se plantea la nueva Estación de Autobuses de Valencia es idónea desde el punto de vista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

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



Conexión del barrio mediante pasarelas.

Barrera física que divide el barrio.



ZONA DINAMICA
En segundo lugar encontramos la zona dinámica, donde quedan establecidos los espacios de relación entre la estación y espacio público. Se trata de una zona de circulación donde se establece una relación directa por medio de la fractura con la estación de autobuses.

ZONA ESTATICA
El espacio público se resuelve con un doble sentido. En primer lugar con una zona más estática que dota al barrio de un espacio público resuelto por el mobiliario, ofreciendo a la ciudad espacios al aire libre, zonas de recreo para niños o una zona reservada para espectáculos.

