HAUPTBAHNHOFT STUTTGART

ESPACIO PÚBLICO, CENTRO SOCIAL Y POLÍTICO Y RECUPERACIÓN DEL ALA NORTE DE LA ESTACIÓN

Proyecto realizado para el instituto I.R.G.E (Institut für Raumkonzeptionen und Grundlagen des Entwerfens) de la "Universität Stuttgart", Alemania.

Alumno: Alfredo Bueno Vicente.

Profesores: Franziska Ullmann, profesora titular, y Thomas Fütterer, profesor de apoyo.

Proyecto final de carrera realizado para Taller 2 de la Universidad Politécnica de Valencia.
Profesor tutor del proyecto Francisco Miravete.

Stuttgart, situada en el suroeste de Alemania, y rodeada de selva negra y cultivos de viñedos, destaca por su importante sector industrial y económico, además de ser uina ciudad amplia, tranquila, verde y cómoda para el ciudadano.
Su parcial destrucción durante la guerra ha provocado la oportuni-dad de crear una ciudad contemporánea, que limita el componente histórico a ciertos edificios específicos y costumbres.
La ciudad de Stuttgart, en otro tiempo tranquila, vé ahora la agitación en sus calles. El alto nivel adquisitivo de sus habitantes, de los mas altos de Alemania, no ha impedido que cientos de miles de personas salgan a la calle en protesta por la gestión del proyecto Stuttgart 21, un proyecto que ha creado la división entre los ciudadanos. En el punto en el que se ha iniciado el derribo de la antigua estación para dar paso a la nueva, es el punto de inicio de un proyecto que se cuestiona que hacer con un espacio parcialmente derribado y con claras deficiencias urbanas.

La ciudad

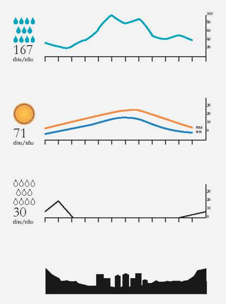
ECONOMÍA

Núcleo industrial de Europa
Mercedes-Benz, Porche, Bosch, Mahle
4,3 billones de euros/año I+D

Principal región vinícola de Alemania
Más de 400 Ha de viñedos

2ª ciudad de Alemania, trás Frankfurt en tráfico bursátil
Más de 100 entidades crediticias

CLIMA Y OROGRAFÍA



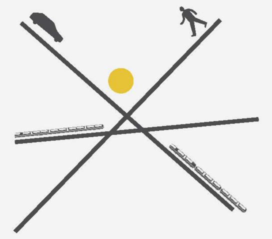
SOCIEDAD

The New York Times

En Alemania, los nuevos "ciudadanos enfurecidos" ponen en crisis a los partidos políticos

Los llaman "Wutbürger." Y se han convertido en la cruz de todos los partidos politicos de Alemania. "Ciudadanos enfurecidos" (en una traducción aproximada), los Wutbürger han saltado fuera de la política clásica y el sistema parlamentario para organizar demostraciones y asambleas, marchas de protesta y sentadas.
"Es como si el consenso post-1945 entre los alemanes de aceptar el status quo y las estructuras convencionales de los principales partidos políticos se estuviera terminando", indicó Andrea Römmele, profesora en la Escuela Hertie School de Gobierno en Berlín. "Estas nuevas tendencias deberían ser vistas como una fortaleza, y no una amenaza a la democracia", añadió.
En los últimos meses se ha visto un extraordinario crecimiento en movimientos espontáneos de la sociedad civil que han sacudido a los partidos políticos.
"No hay duda al respecto", declaró Wolfgang Bosbach, un líder legislativo democristiano. "Estamos preocupados".
"Hay toda clase de movimientos de protesta brotando por todas partes", prosiguió. "En su mayoría, están compuestos por gente educada que no es de izquierda o de derecha, sino de algún lugar en el medio. Deberíamos estar preocupados. Deberíamos estar tratando de llegar a ellos".
En Stuttgart, capital regional de Baden-Württemberg, decenas de miles de ciudadanos han protestado contra la construcción de una nueva estación de ferrocarril, Stuttgart 21, que servirá como nexo para conexiones rápidas entre las ciudades alemanas y París.
Estas protestas sorprendieron a todos los partidos con la guardia baja, especialmente a los democristianos, el partido gobernante entonces.
En parte como resultado de ello, en las elecciones regionales de marzo los votantes terminaron el dominio de 58 años del partido optando por los Verdes, que por primera vez en Alemania encabezarán un gobierno estatal. El nuevo premier, Winfried Kretschmann, ha prometido realizar un referéndum sobre el futuro de Stuttgart 21.

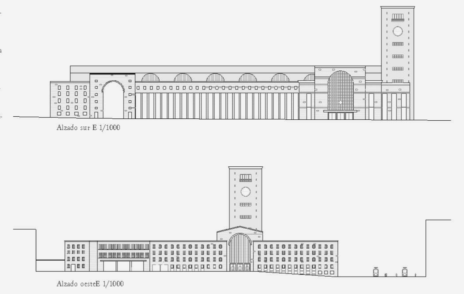
La estación



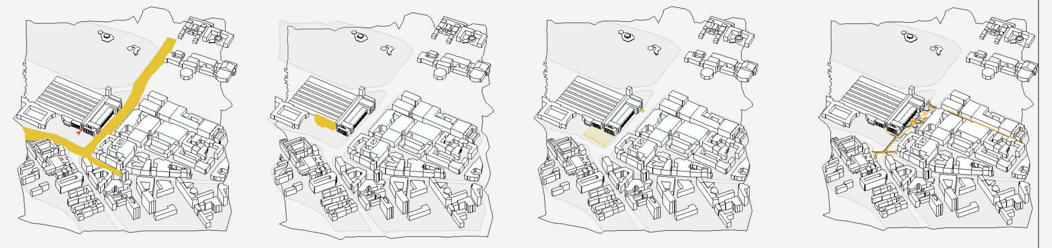
La estación de Stuttgart se presenta como un importante punto estratégico en las conexiones de la ciudad; por un lado se situa en pleno centro de la ciudad, en el área mas importante y con más actividad, y a la vez mantiene conexiones directas con las principales redes de transporte público, haciendo de este aspecto un importante punto a tener en cuenta en el proyecto.
El edificio de la estación fué diseñado bajo un estilo clásicista típicamente aleman; en el momento de su construcción, el estilo de las estaciones de trenes de Alemania mezclaba una decoración y formalismo clasicista y un interés por la sobriedad y el funcionalismo.

El edificio, diseñado por Paul Bonatz quien ganó un corcurso internacional para su diseño, tiene la intención de formar un punto de referencia dentro de la ciudad; de hecho, la torre se encuentra en el fondo de perspectiva de la principal calle comercial peatonal de Stuttgart, y alineada con los edificios y plazas principales de la ciudad.

La configuración, en definitiva, no difiere demasiado de la configuración estándar de las estaciones de trenes; una nave transversal que da acceso a unos andenes en perpendicular a ésta. Distintas piezas se añaden a este edificio


Alzado sur E 1/1000
Alzado oesteE 1/1000

El entorno



Salida de la estación

Actualmente, la estación se presenta como una isla dentro de la ciudad, rodeada de vias de tráfico intenso y aparcamientos. La salida de la nave central te lleva a una estrecha acera donde los vehiculos asedian a los peatones.
Una necesidad de proyecto es ofrecer una salida digna de la estación, proporcionando un espacio de previo a la entrada de la estación, que de un respiro al peaton y dignifique su fachada.

Ala norte

El ala norte de la estación ha sido derribada, y la simetría que se apreciaba en el aterior acceso oeste se ha roto ahora.
El proyecto debe también tratar ese vacío que se produce tras el derribo, y completar de alguna manera la fachada oeste de la estación.

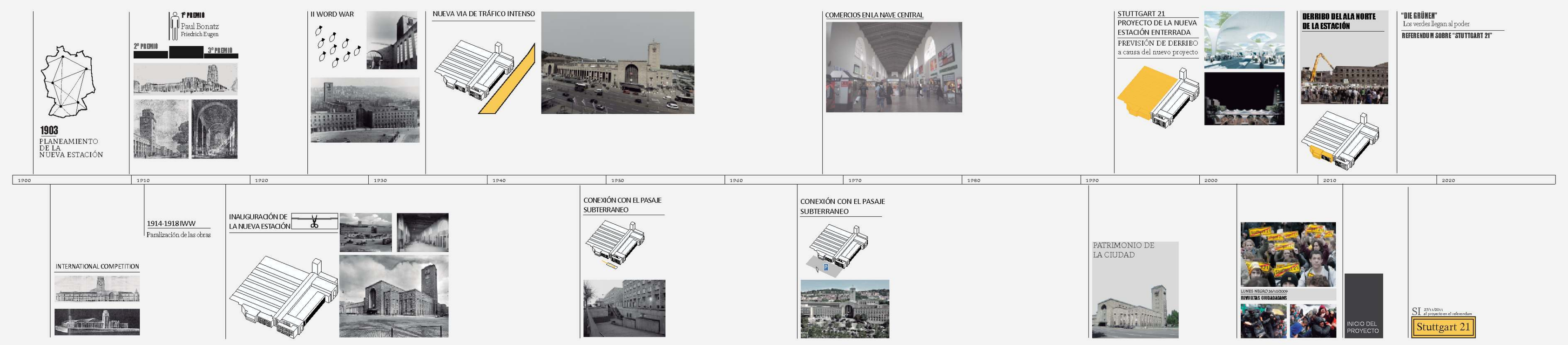
Desnivel

Se produce a la salida por la fachada oeste un desnivel de la calle hacia el sur.
El proyecto pretenderá solucionar esta situación creando un lugar plano, a modo de plaza, a la salida de la estación.

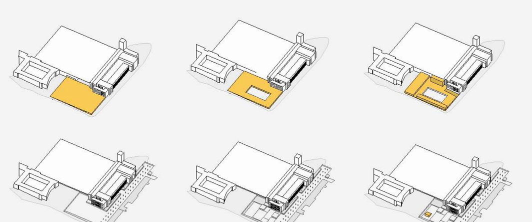
Conexión por el pasaje

El paso desde el centro y las calles peatonales, así como desde la zona verde, se realiza principalmente a través del pasaje subterraneo, el Klettpassage, que además es un importante nucleo de tráfico peatonal y de conexiones con el transporte público.

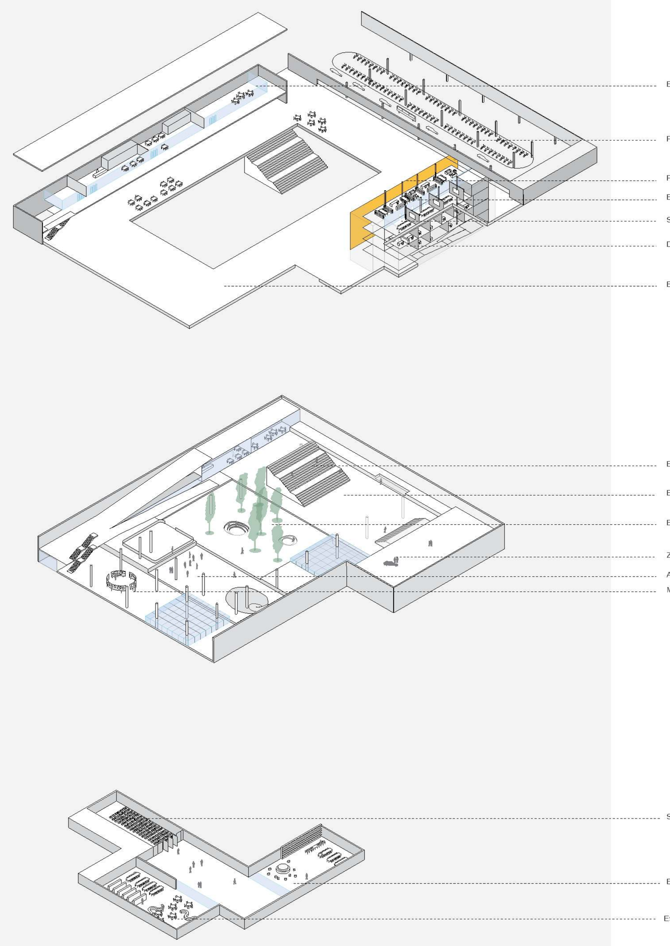
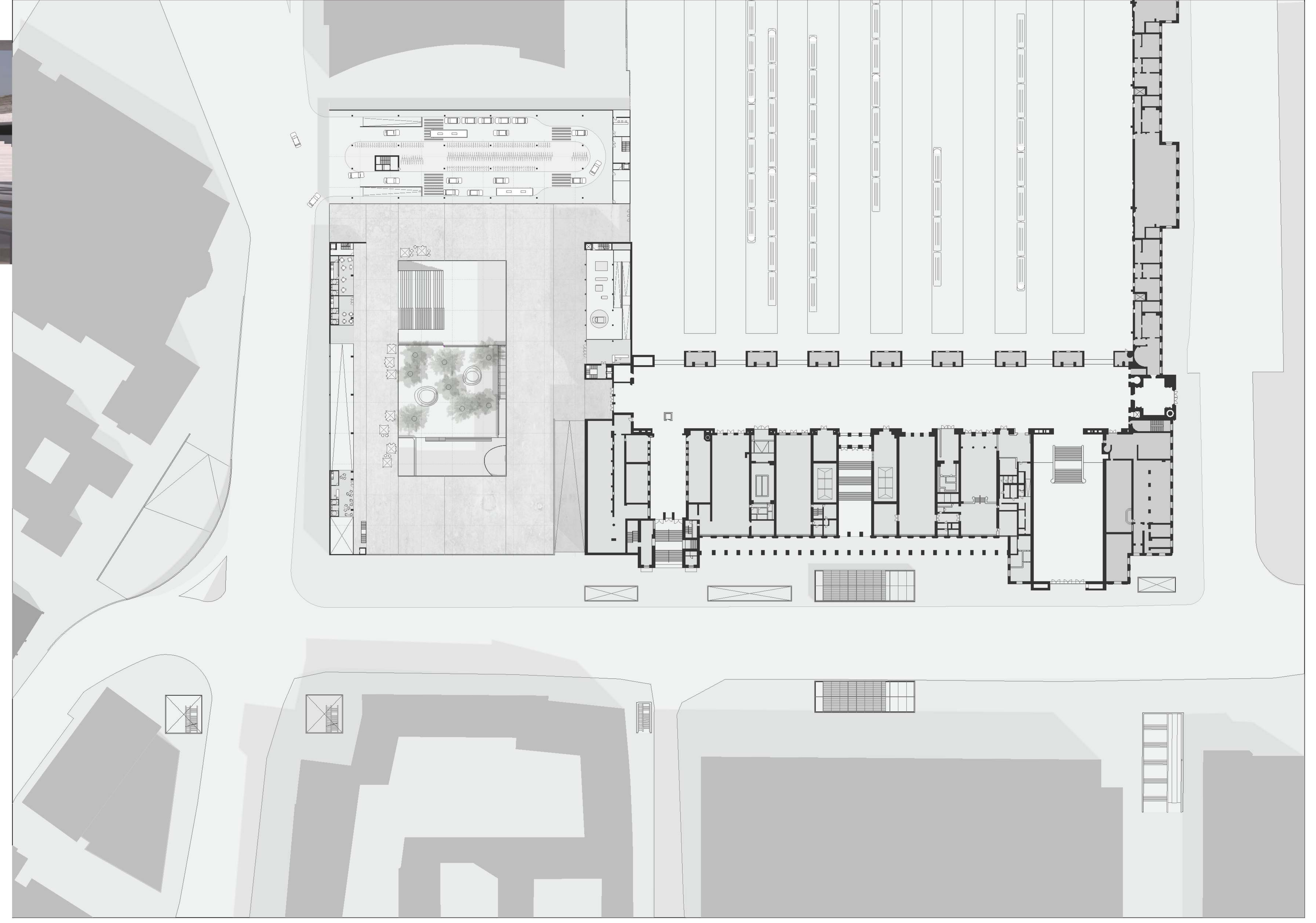
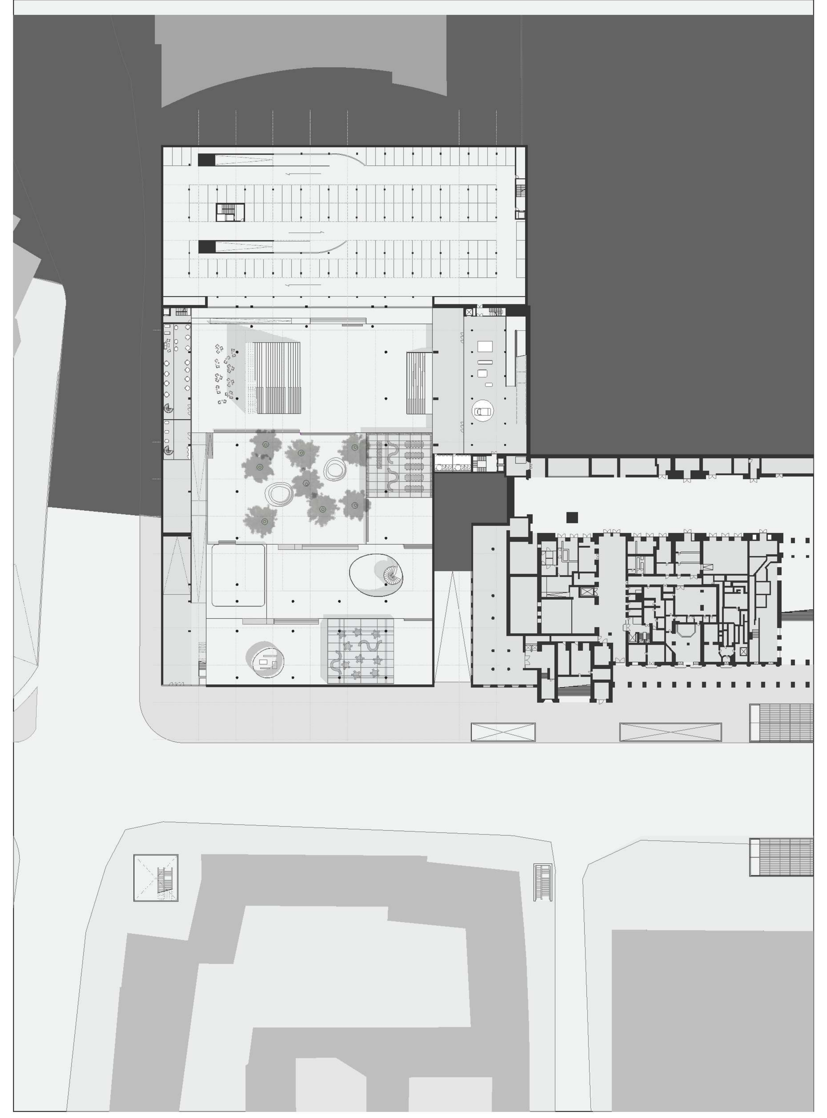
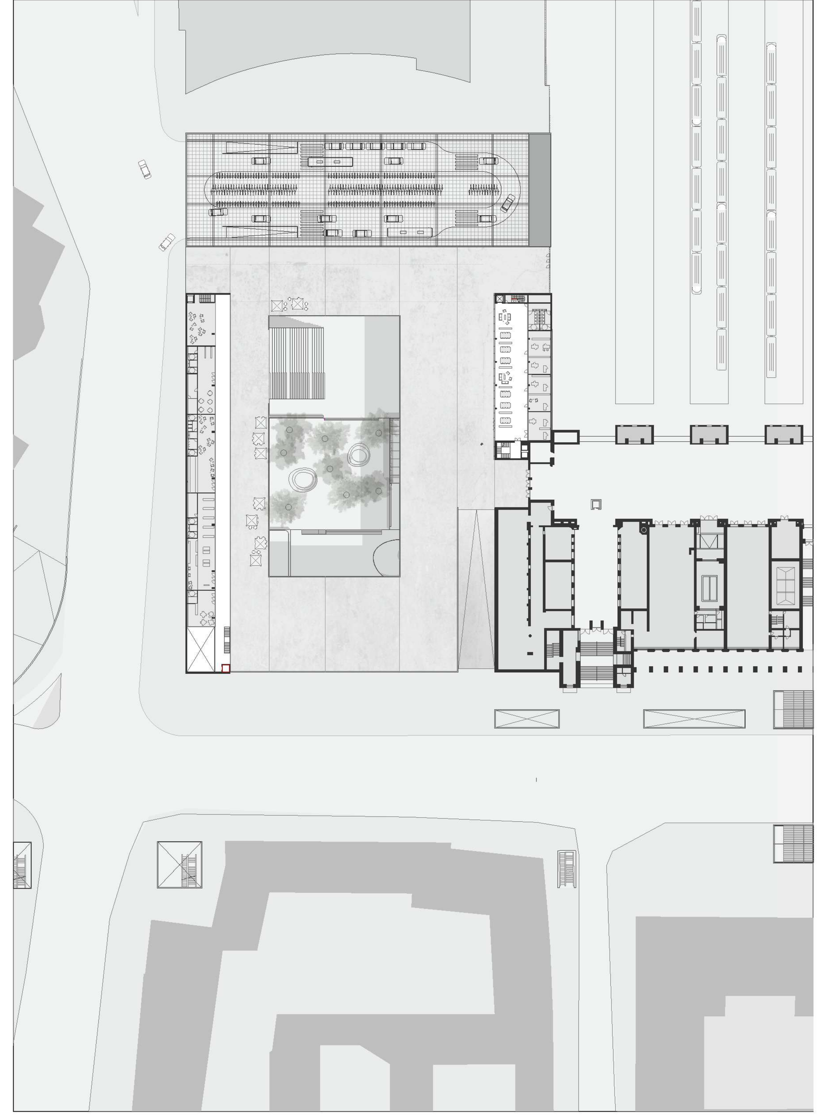
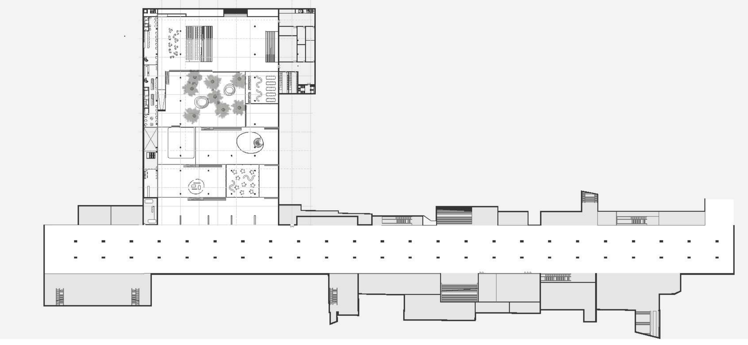
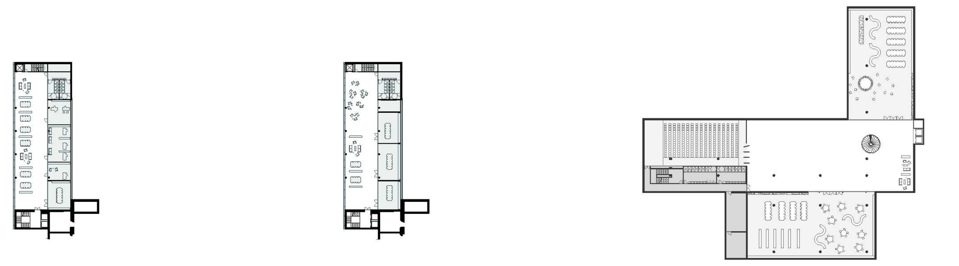
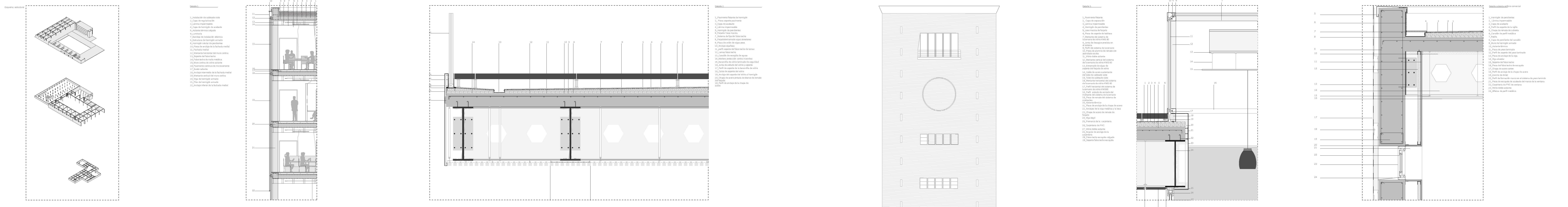
La história



Idea de proyecto



En primer lugar, se plantea a la salida de la estación un plano horizontal continuo, que sirve de gran plaza pública, dándo así un espacio previo a la nave de la estación y dignificando la fachada oeste, actualmente la única que permite un acceso amplio.
Se perfora éste podium con un gran patio central que permite la conexión con el resto de conexiones subterraneas; las líneas de S-bahn y U-bahn, y el pasaje subterraneo.
Se completa la plaza con 3 volúmenes principales, el edificio de oficinas y centro de coworking que sustituye la antigua ala norte; el edificio comercial longitudinal que ofrece un frente continuo a la salida de la nave central; y el volumen de aparcamiento e intercambiador, que permite una zona de parada de taxis, autobuses y coches, así como aparcamiento de bicicletas.

Se configura un espacio abierto, conectado con la ciudad y que funciona conjuntamente con el espacio de plaza superior.
Sobre este plano conectado con el pasaje, se genera un sistema que podríamos llamar tectónico, en cuyas plataformas diferenciadas tienen lugar distintos usos del proyecto.
Se produce un contraste entre la plaza superior, regular, horizontal y con un potente patio, y la plaza inferior, con un espacio mucho mas fragmentado.
El espacio inferior y superior se conectan visualmente, y fisicamente por medio de una gran pieza de escalera.

Usos