

**Soterrament de les vies del tren  
Logroño, 2003  
Iñaki Abalos i Juan Herreros**

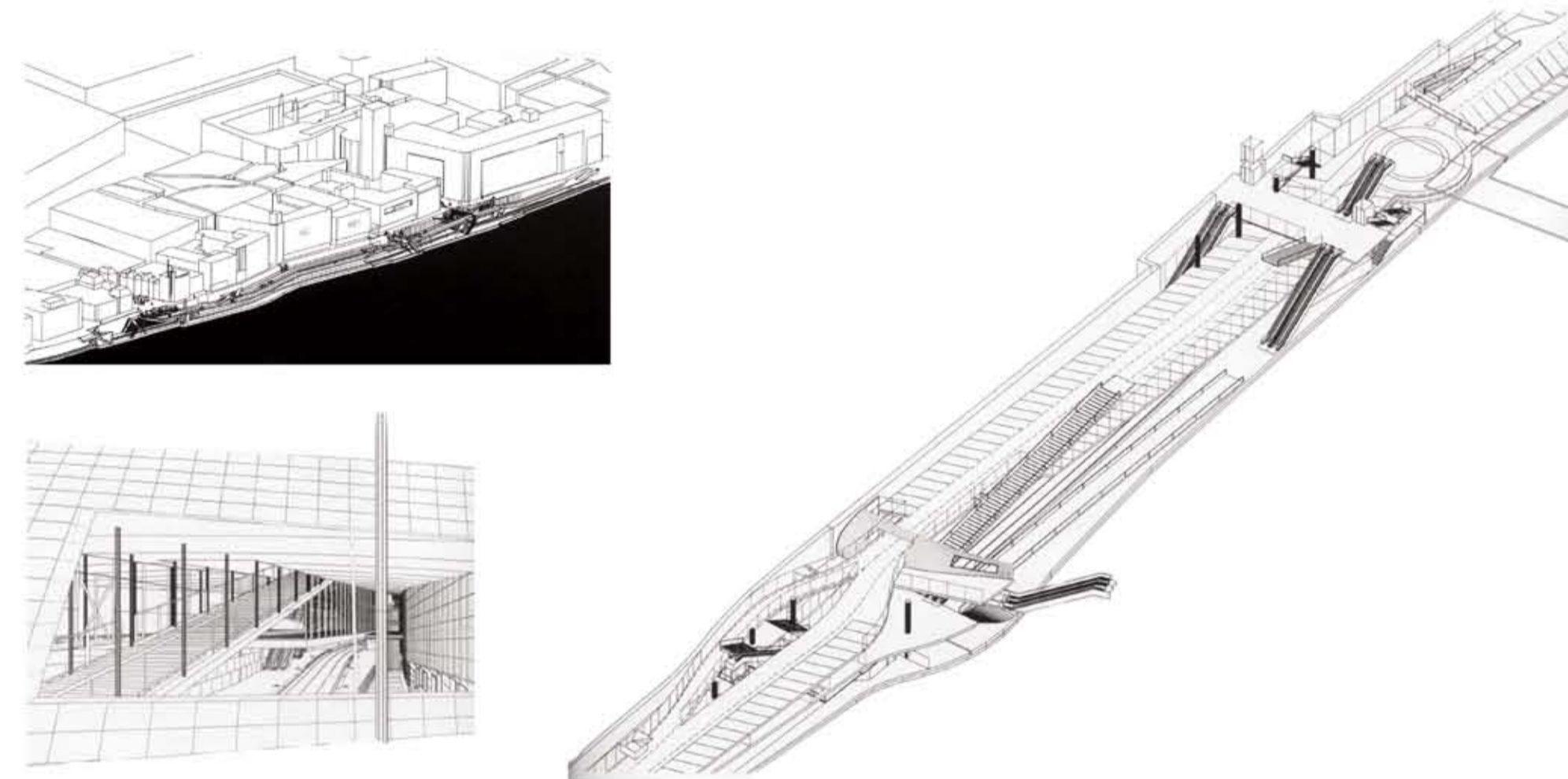
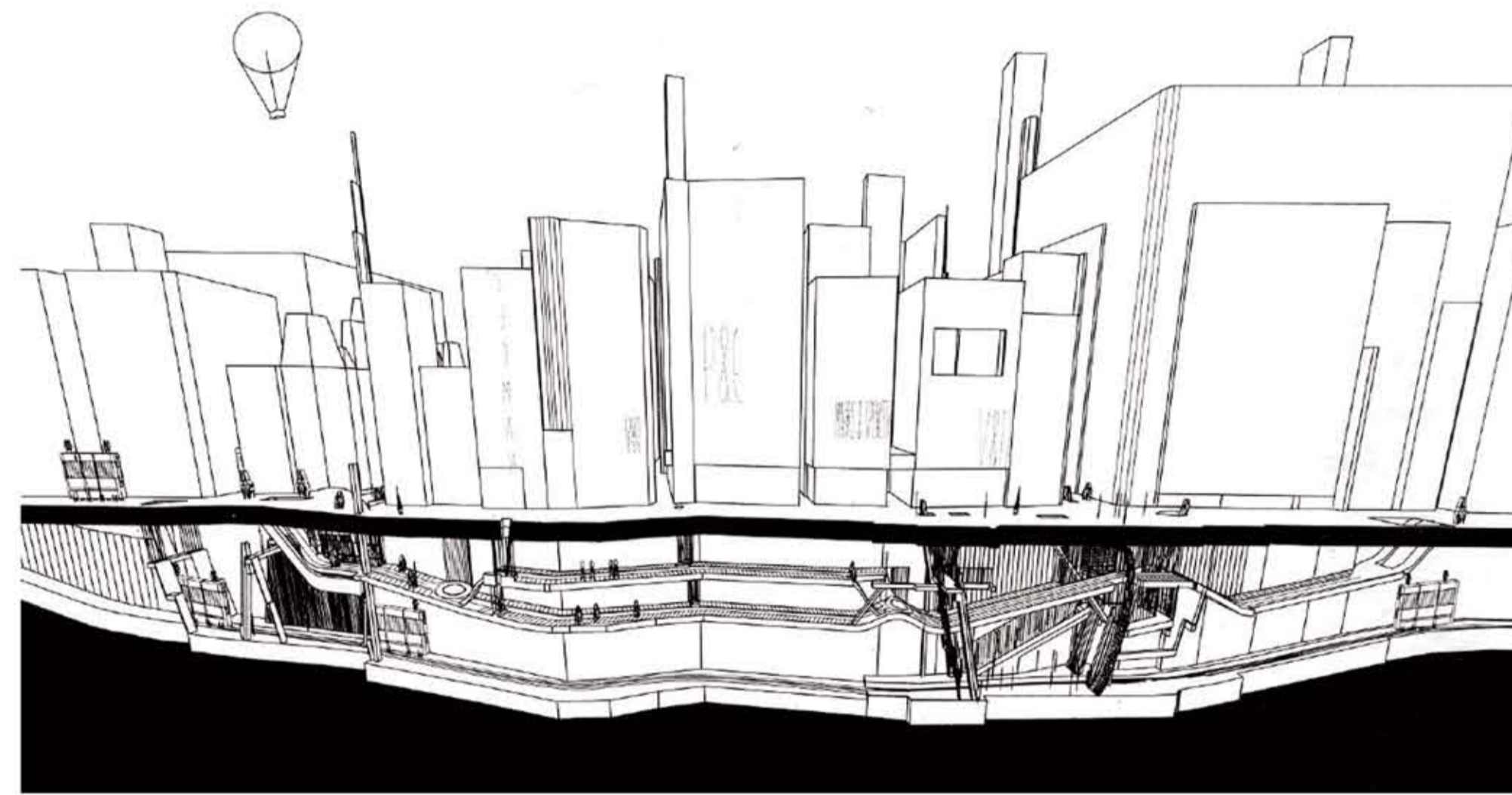
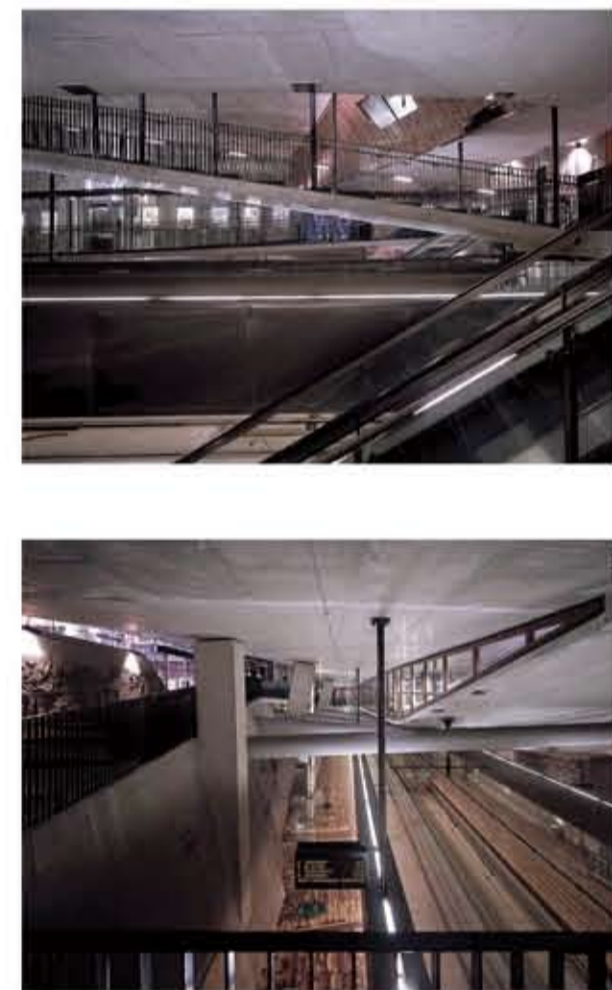
Al llarg dels darrers anys, moltes ciutats espanyoles han anat entrant en grans processos de modificació a nivell urbà, degut principalment a la implantació o millora de les infraestructures. Així doncs, les operacions de soterraments de vies de tren, són molt àmplies i comuns a tot el territori, sobre tot a ciutats de tamany mitjà, ja que les de tamany més ja van passar per aquests processos. És bo destacar l'exemple del soterrament del tren a Barcelona i el posterior cobriment del carrer Aragó.

Ciutats com Valladolid o Reus, en són exemple, però com a referent, he decidit triar un projecte que des del meu punt de vista presenta un interès major, el del soterrament de les vies del tren a la ciutat de Logroño, un projecte encarregat als arquitectes Iñaki Abalos i Juan Herreros.

Es tracta d'un projecte bastant paral·lel al que és objecte d'aquest projecte de final de carrera, tant pel que fa a les DIMENSIONS URBANES d'aquest, com als requeriments programàtics. Ambdues ciutats també són bastant similars pel que fa al nombre d'habitants.

PROGRAMÀTICAMENT es proposa la nova estació, que a la vegada conforma la plaça, i una sèrie d'equipaments així com d'habitatges en unes torres d'unes vint plantes d'alçada, que finalment no varen ser construïdes com s'indicava al concurs (imatges d'aquest document).

En un projecte d'aquestes característiques és imprescindible plantejar-se la MOBILITAT dels vianants, còxes i transport públic. La connexió de carrers i el fet d'entendre com funciona la ciutat en ella mateixa i dins l'àrea metropolitana en que es troba, és un fet bàsic.



**Souterrain Tunnel  
Den Hague, Holanda (1994-2004)  
OMA - Rem Koolhaas**

Es tracta d'un conjunt de dues estacions de tramvia al centre de La Haya, a Holanda. Va ser projectada per Office of Metropolitan Architecture.

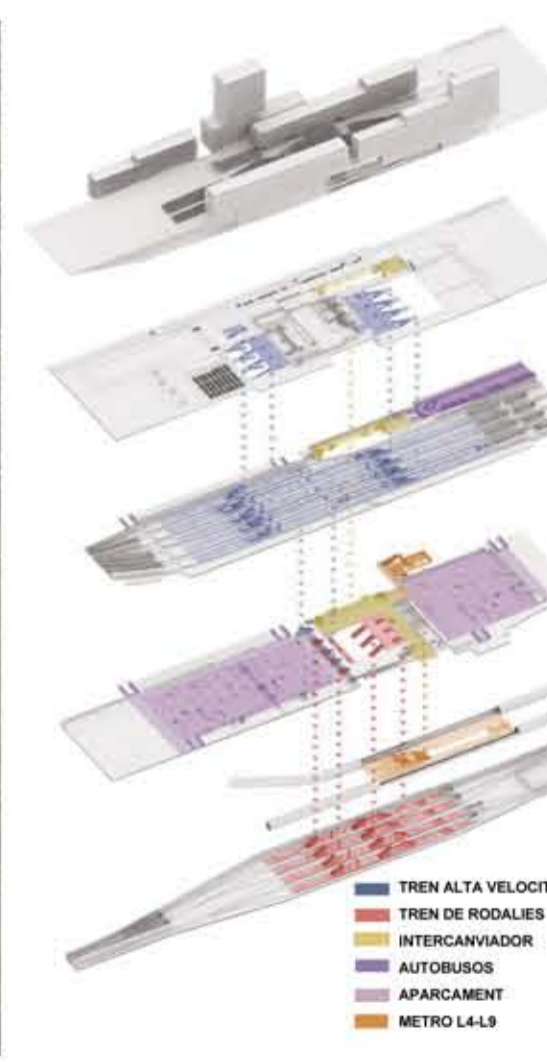
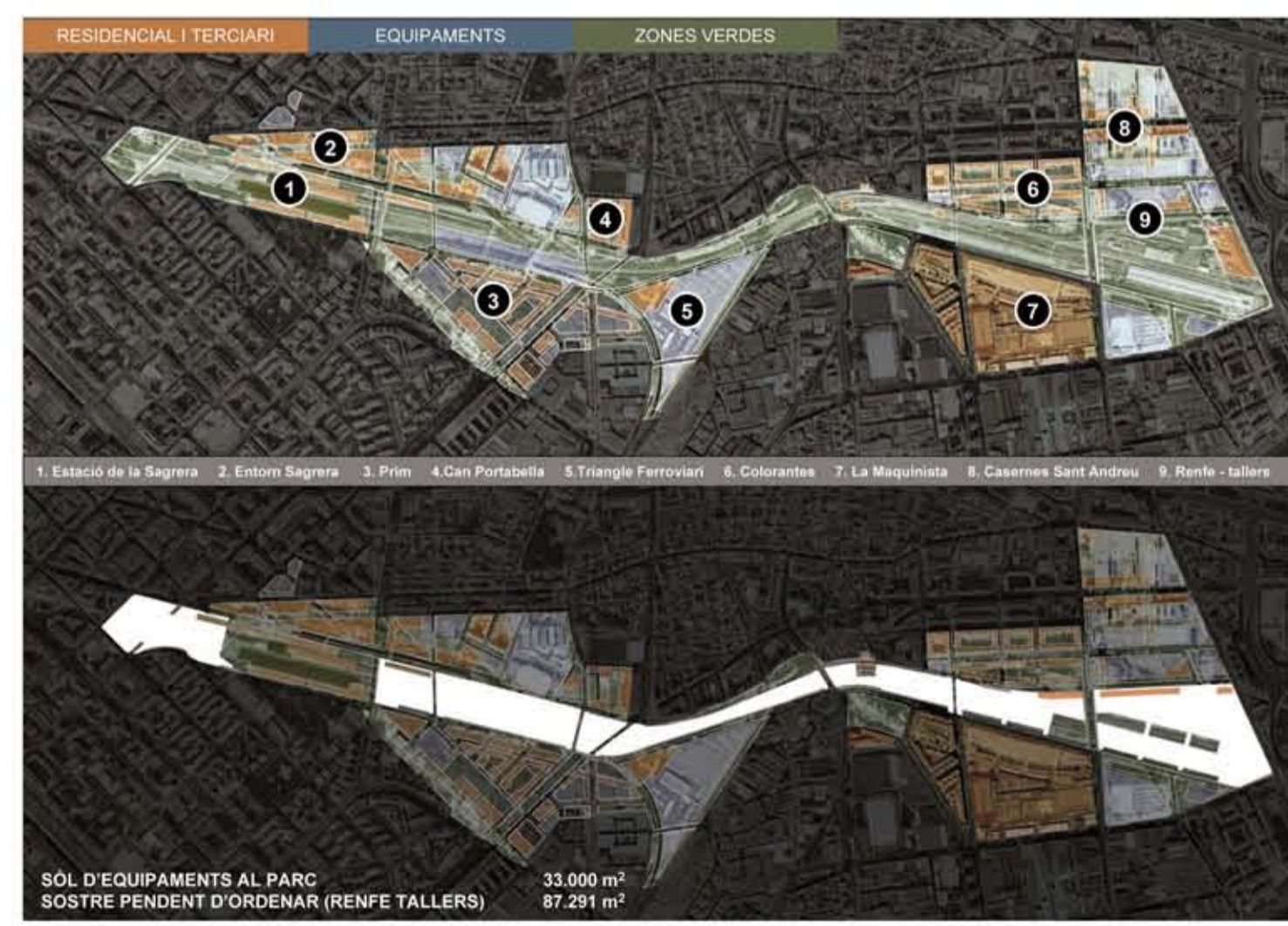
Parteix de la idea de la CONSTRUCCIÓ D'UN EIX EN PROFUNDITAT, i del fet de passar el tramvia per la cota sota rasant tot aprofitant els espais intermitjos que una operació d'aquestes característiques permet. Així doncs, aprofita l'eix que cal excavar per a passar-li el tramvia, per a construir un aparcament lineal que segueix el traçat de les vies en una entreplanta de cota variable.

Els FACTORS AMBIENTALS també són una constant en aquest projecte ja que s'intenta dotar de certa qualitat lumínica i visual un tipus d'arquitectura condemnada a la llum i ventilació artificials.

Un altra de les virtuts d'aquest projecte és el TREBALLAR PER CAPES més que per plantes, ja que es proposen una sèrie de nivells, que en funció dels requeriments ambientals o projectuals, van entrellaçant-se.

Rem Koolhaas entén l'edifici com a un EDIFICI D'USOS MIXTES, però no en pren la sol·lució típica del macroedifici que ho conté tot. Va un pas més enllà i decideix "punxar" i nodrir-se d'una sèrie d'edificis en superfície que confereixen al projecte un valor afegit.

El subterrani de la Haya és per tant un bon exemple del que ha de ser un edifici concebut a mig camí entre la arquitectura i la infraestructura urbana. Podem dir que ens trobem davant d'un EDIFICI INFRAESTRUCTURA.



**Estació i parc de la Sagrera  
Barcelona (2010 -)  
Fase de concurs**

La nova estació de la Sagrera a Barcelona, suposa una profunda remodelació de la superfície de la ciutat. És per tant un referent quasi directe en la elaboració d'un projecte que pretén repensar un eix a la ciutat.

Una de les virtuts d'aquest projecte és el fet de REORDENAR LA CIUTAT i dotar-la dels equipaments, espais i zones verdes que li manquen, així sense deixar de banda les necessitats de mobilitat privada i pública.

Resulta obvi que les dimensions d'aquest projecte disten molt de les del projecte que desenvoluparé, però és un bon exemple en el que emmirallar-se per veure el tipus de sol·lucions que adoptar en quan a la organització urbana de les diferents peces i espais. El component i DIMENSIO METROPOLITANA de la proposta són aspectes compartits, encara que a molt diferents escales.

La reordenació dels voltants de l'estació de la Sagrera, travessa un nombre considerable de teixits urbans, molt diferents entre si, tant morfològicament, com de grà, com funcionalment. Així fa que les propostes presentades al concurs, quedin enriquides per la complexitat que la unió d'aquestes diferents realitats urbanes suposa.

El projecte s'enten com una labor de TEIXIR LA CIUTAT, i dotar-la d'unitat tant morfològica com funcional.