

## L'ARQUITECTURA DE L'ESTACIÓ

La primera classificació que s'estableix pel que fa a la tipologia de l'estació és la de **ESTACIÓ TERMINAL** o **ESTACIÓ PASSANT**. Molt sovint aquestes tipologies es corresponen amb la importància de la ciutat. L'estació terminal sol ser la de la gran ciutat mentre que l'estació passant es correspon amb la de ciutats de menor rang (excepte els casos de ciutats alemanyes, com les estacions de Köln o Berlín, que utilitzen l'estació passant, amb vies fèrries elevades).



## L'ESTACIÓ COM A ESPAI PÚBLIC

"L'experiència cultural de la gran ciutat està formada per un teixit humà en el qual la pervivència del significat dels llocs al llarg del temps no pot ser menyspreada". Present i Futurs. Arquitectura a les Ciutats. Nous fenòmens urbans i nous tipus de projecte urbanístic. Joan Busquets

"Si un lloc pot definir com a lloc d'identitat, relacional i històric, un espai que no pot definir ni com a espai d'identitat ni com a relacional ni com a històric, definirà un no-lloc". Els no llocs, Marc Augé

Els espais de la ciutat unes vegades ens evoca les nostres pròpies experiències i nostàlgies particulars i altres apareix com a protagonista en la història col·lectiva compartida per una ciutat. Les estacions són un dels edificis públics de la ciutat que es sumen a la nostra memòria ciutadana, juntament amb l'ajuntament, la església, l'escola, l'hospital, la biblioteca, el mercat...



Parc de Ses Estacions (2000) Palma de Mallorca. Projecte sorgit del soterrament de les vies ferroviàries. Arq. Carme Pinós

## ESTACIÓ TREN COM A INFRAESTRUCTURA

Els espais de la ciutat unes vegades ens evoca les nostres pròpies experiències i nostàlgies particulars i altres apareix com a protagonista en la història col·lectiva compartida per una ciutat. Les estacions són un dels edificis públics de la ciutat que es sumen a la nostra memòria ciutadana, juntament amb l'ajuntament, la església, l'escola, l'hospital, la biblioteca, el mercat...

Com hem vist l'estació de tren és moltes coses alhora. És arquitectura, unida indivisiblement a una infraestructura. L'estació és a més, espai públic, és ciutat. És a través de l'arquitectura com la infraestructura s'incorpora a la ciutat.

La infraestructura, els trens i les vies, aporten a la ciutat moviment, trànsit, fluxos. La combinació de tots aquests elements genera un complex conjunt de gran escala.

Tots aquests elements configuren una mica més que arquitectura, més que infraestructura i una mica més que ciutat, constitueixen un paisatge, el PAISATGE URBÀ, un paisatge que és en si mateix espai en transformació, espai en moviment.

"Una característica del paisatgisme, natural o urbà, no hi ha diferència, és la d'incorporar el temps i el moviment a l'experiència de l'espai." Territoris, Ignasi de Solà-Morales.



Estació de Waterloo (1993), London. Arq. N. Grimshaw

"L'estació deixa de ser el teatral espai d'arribada que eren aquelles catedrals del transport del s.XIX i es converteix en punts d'intercanvi entre modalitats del transport d'àmbits i escales diferents. Aquesta nova condició indueix grans fluxos de passatgers i confereix a l'estació una centralitat que tendeix a ser aprofitada per desenvolupaments de serveis i oficines en els terrenys erms alliberats de l'ús ferroviari. Es tracta, doncs, d'una reestructuració funcional i les estacions es converteixen en nous artefactes urbans juntament amb la valoració dels nous espais centrals." Present i Futurs. Arquitectura a les Ciutats, Joan Busquets

Present i Futurs. Arquitectura a les Ciutats, Joan Busquets

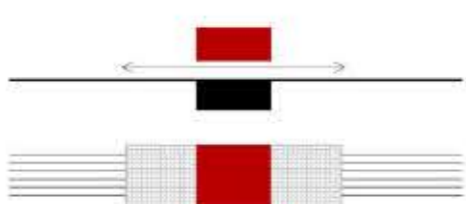
## L'ESTACIÓ DE SANTS

L'estació de Sants va anar entrant en servei, per fases, al llarg de la dècada de 1970, i va quedar completada en 1979, encara que amb previsió que sobre la llosa de formigó que cobreix les seves instal·lacions es poguessin edificar hotels i gratacels a més llarg termini, solució molt similar a la empresa per aquells anys per moltes companyies ferroviàries nord-americanes per treure-li una rendibilitat extra als seus estacions. L'estació va ser concebuda per constituir un potent node intermodal i gran centre de serveis.

La seva arquitectura, responant a la tendència del moment, tractava de connectar exterior i interior amb panys de vidre a cota zero, connectant l'estació amb grans places a banda i banda, potenciant el seu caràcter passant. Però al mateix temps va voler donar solució al problema de la massificació del trànsit rodar, per la qual que les seves cobertes són grans platges d'aparcament. De fet, se situa dins del entramat urbà amb una gran rotonda, envoltada pel trànsit, el que l'aïlla de la trama de la ciutat.

L'edifici actua com un gran tap amb dues places als capsals; l'una, la principal, davant per davant de la ciutat d'exemple i l'altra, secundària, guaitant el barri de Sants. Aquestes places malviuen en mig d'agressions i en un insondable abandó.

"La línia d'enllaç i l'estació de Sants; un episodi dramàtic de l'urbanisme de Barcelona". Josep Parcerisa, D'UR, papers 02/2011, Barcelona

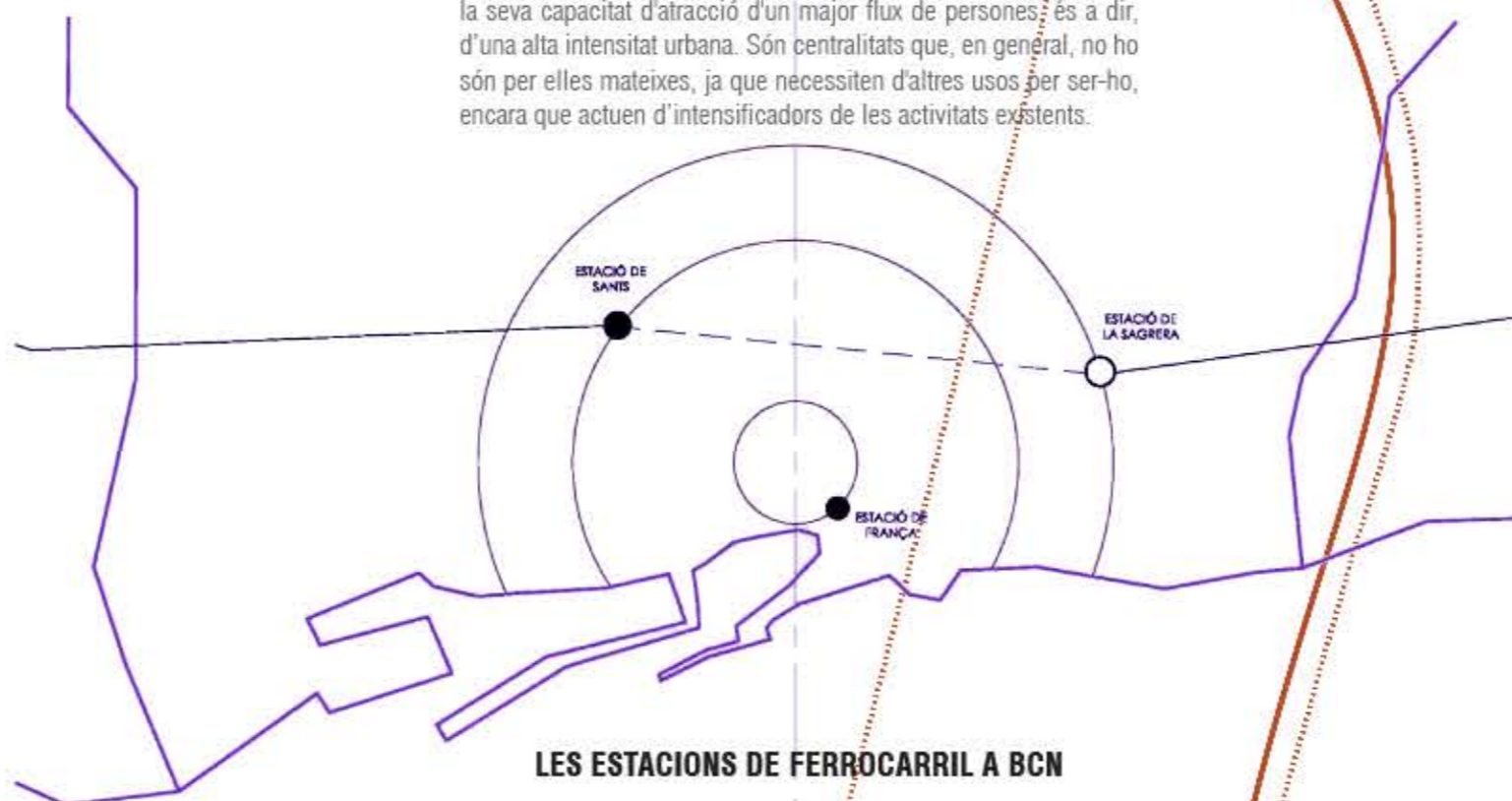


Tipologia: Estació terminal  
Plaça exterior + edifici de viatgers

## ESPAIS DE CENTRALITAT

Un espai de centralitat en una ciutat és un punt on hi ha més intensitat urbana i aquesta disminueix a mesura que ens allunyem. Això es tradueix en una major afluència de persones. Una centralitat pot ser una plaça, una cantonada, un carrer, un edifici, un centre comercial, que ha adquirit major protagonisme, pels seus usos, la seva configuració o la seva situació.

Les estacions de transport suposen centralitats dins la ciutat per la seva capacitat d'atracció d'un major flux de persones, és a dir, d'una alta intensitat urbana. Són centralitats que, en general, no ho són per elles mateixes, ja que necessiten d'altres usos per ser-ho, encara que actuen d'intensificadors de les activitats existents.



## LES ESTACIONS DE FERROCARRIL A BCN

Les tres estacions de Barcelona corresponen a 3 fases diferents del creixement concèntric de la ciutat. La primera de les estacions, l'Estació de França, construïda el 1930, és la més propera al centre, i per tant la més antiga. L'estació de Sants es troba més allunyada del centre i va ser construïda entre 1970 i 1979 en diverses fases. Finalment, la nova Estació de la Sagrera, actualment en construcció. Sens dubte, el projecte que donarà un gir a les infraestructures ferroviàries a Barcelona serà la connexió subterrània que unirà l'Estació de Sants amb l'Estació de la Sagrera.

## FUTURA ESTACIÓ DE LA SAGRERA

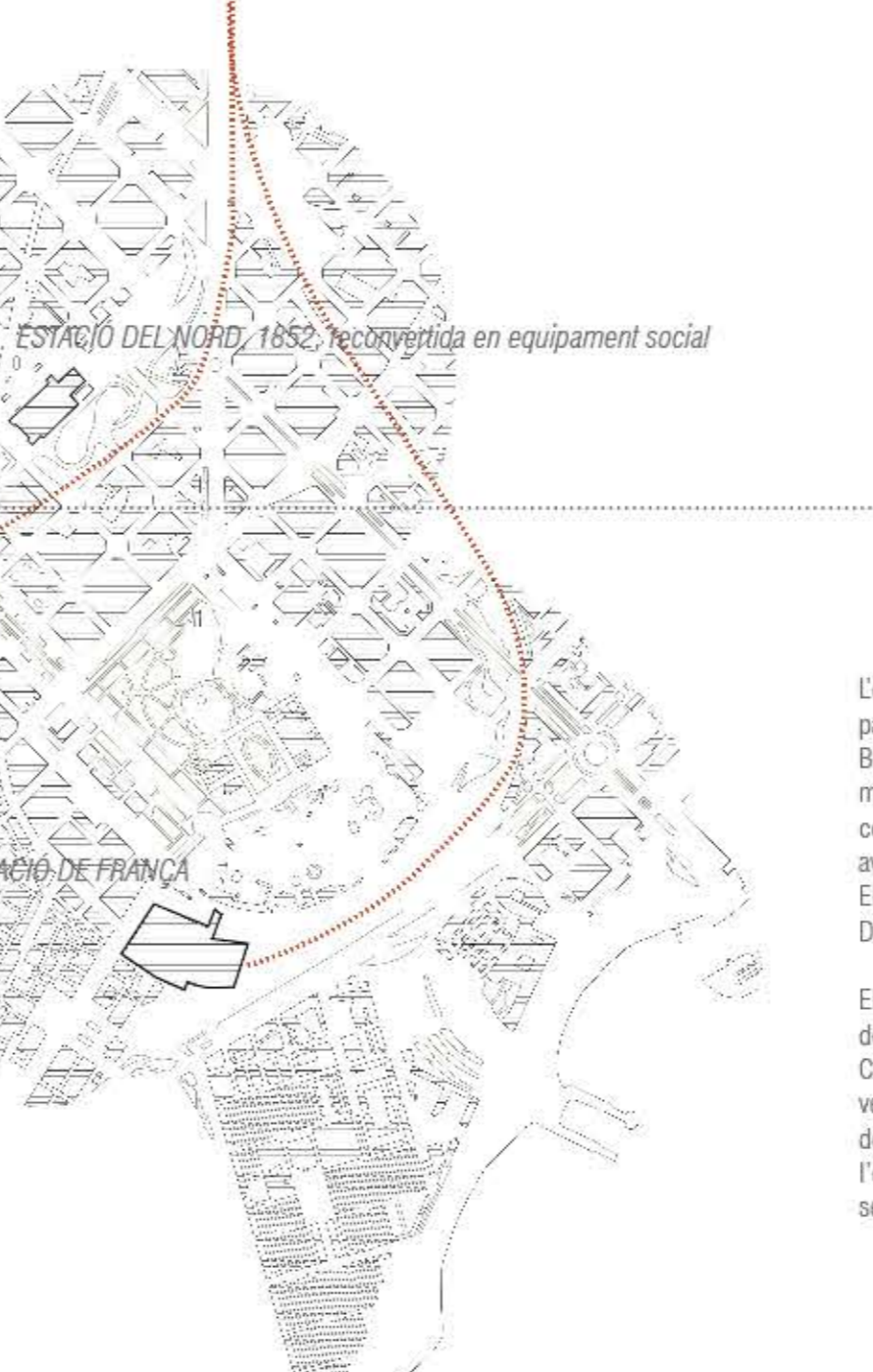
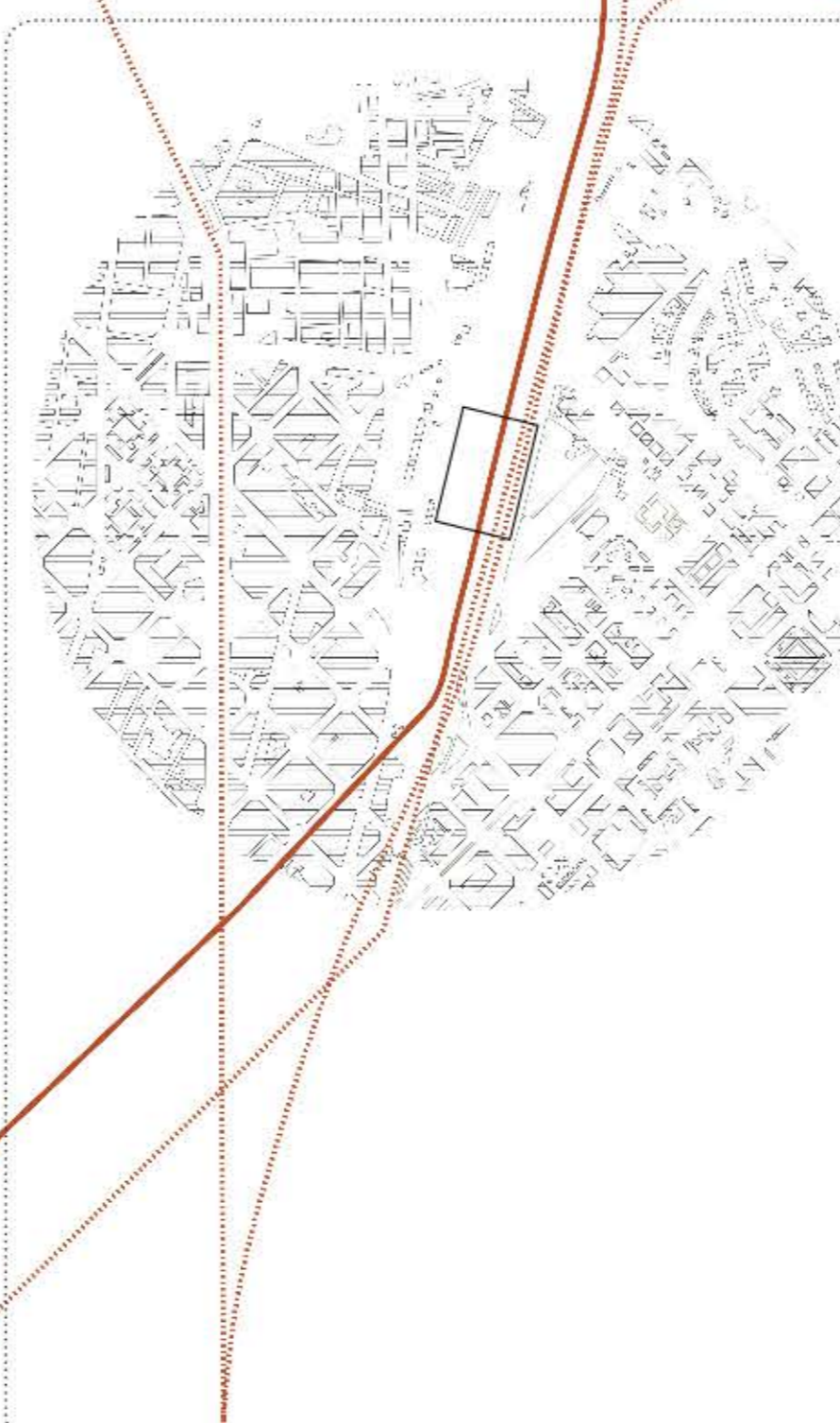
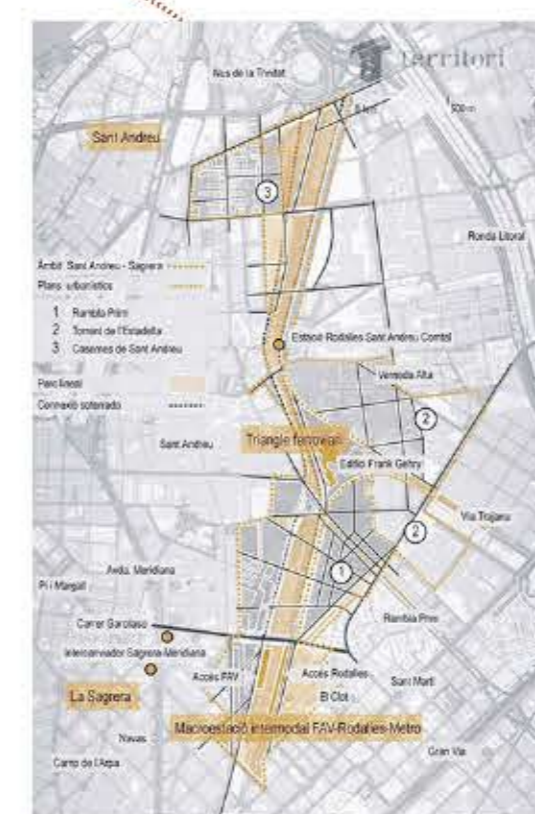
Barcelona ja només té pendents una transformació urbanística d'envergadura, aquesta vegada associada al ferrocarril i a l'arribada del tren d'alta velocitat (TAV). L'estació s'ubicarà on avui en dia hi ha l'estació de ferrocarrils de mercaderies i constituirà un gran nus intermodal.

Aquesta actuació respon ja a un pla de Renfe de 1972 que preveia dos grans terminals: una a Sants i una altra al Nord. Aquesta estació també haurà reactivar i fer de motor de desenvolupament urbanístic d'aquest sector. Així, es tracta de corregir la gran ferida urbanística originada per la via fèrria, que des de mitjan segle XIX manté trencats els vincles entre els antics municipis de Sant Andreu i Sant Martí.

L'origen d'aquesta gran platja de vies va ser la segona línia de tren (després de la de Barcelona-Mataró de 1848), la de Barcelona - Granollers en 1854. La seva estació d'origen era l'Estació de França.

En aquesta zona de la ciutat de Barcelona es veu clarament com el traçat del ferrocarril ha determinat clarament el seu urbanisme. La trinxera ferroviària transcorre entre el nus de les Glòries i de la Trinitat, i en 150 anys només s'han consolidat usos ferroviaris de logística, manteniment i de mercaderies, industrials i militars.

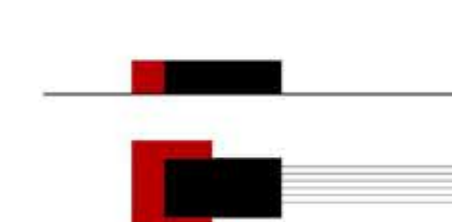
Aquesta actuació es planteja des dels anys 80, a la Barcelona preolímpica, fins que el 2004 es va crear la Societat Barcelona - Sagrera alta velocitat SA (BSAV), i gràcies a això, és ara quan comença a arrencar realment la seva execució.



## L'ESTACIÓ DE FRANÇA

L'estació de França, s'assenta sobre el lloc que va ocupar la primera línia de Ferrocarril d'Espanya, l'any 1848, BCN-Mataró. Es va construir l'any 1929 entre les antigues muralles de la ciutat i el barri pesquer de la Barceloneta, al costat del Parc de la Ciutadella. Les vies han suposat, fins avui, un fort límit entre el parc i l'esmentat barri. El futur de l'estació està estretament relacionat amb el "Pla Director de la Ciutadella".

El pla comprèn el trasllat del zoo, la recuperació de l'espai de la platja de vies per al parc, la nova Biblioteca Nacional de Catalunya, la connexió del parc amb la Barceloneta i la reconversió de l'estació en equipaments per la ciutat. El pla està des de fa anys en via morta pendent de la desafectació viària de l'estació de França amb l'arribada de l'AVE, que desplaçarà el seu actual ús ferroviari a la futura estació de la Sagrera.



Tipologia s.XIX: Estació terminal  
Plaça exterior + edifici viatgers + nau de les andanes

Intenció de reconvertir l'estació en equipament cultural i prolongació del parc lineal fins al mar

## BARRI-PARC-ESTACIÓ

reinterpretació urbana de la nova estació intermodal de La Sagrera

Fco. Javier González Comín · PFC ETSAV QT 2013 · Tutors: Franc Fernández, Carles Llop i Rosa Rull