

Estación de cercanías en el barrio de Imperial, Madrid

Respecto a Madrid...

Madrid es una ciudad de fundación musulmana que nace en los entornos de lo que hoy en día es el palacio real. Su crecimiento histórico se realizó siguiendo la actual calle mayor y calle Alcalá, con sucesivas murallas, hasta que a mediados del siglo XIX se planteó el ensanche Castro.

El crecimiento moderno de la ciudad se ha realizado a través de la apertura de una gran arteria, La Castellana. Ésta, articula los diferentes tejidos, preexistentes en algunos casos.

La orografía del lugar ha condicionado un crecimiento natural hacia el norte, mientras que el valle del Manzanares se ha convertido en una frontera natural, que a lo largo del siglo XX se ha visto incrementada por la construcción de infraestructuras artificiales (Ferrocarril de contorno y M-30), que aprovecharon este valle para pasar y que propiciaron el desarrollo industrial de la zona.

En términos generales, la infraestructura viaria actual de Madrid se configura de forma radial, con círculos concéntricos, sólo afectados por El Pardo y el valle del Manzanares. La infraestructura ferroviaria tiene una triple estructura: terminal (Atocha y Chamartín); a la vez pasante, ya que estas dos estaciones están conectadas por tres túneles; y en malla por lo que respecta al metro.

Respecto a Madrid Río...

El **Manzanares**, históricamente ha supuesto **una frontera mental entre centro y periferia**, aunque en cuestión de distancia hasta el centro histórico sorprende que sea así. El paso de la M-30 en superficie resultaba el mayor problema, pero con el actual parque de Madrid Río, el problema no se ha resuelto. Mi interpretación del defecto de **Madrid Río** es que **se trata de una longitudinalidad sin intervalos**: la ribera norte está cortada por vías de alta capacidad, que son las únicas vías que cruzan el Manzanares, y su tejido son parches sin relación que no llegan al río. Así pues, existe una segregación que aboca a unas distancias críticas que provocan la interrupción de los usos (no existen continuidades de comercio en planta baja que generen ejes de actividad). Todo esto incrementado por la existencia de grandes vacíos sin desarrollar (como la antigua fábrica Mahou), y grandes equipamientos de uso puntual (cementeros).

Cuanto a la infraestructura, el soterramiento total de la M-30 se traduce en una desatención por completo a lo que son los barrios colindantes al Manzanares y la aparición de unos espacios de servidumbre de grandes dimensiones. Y en transporte público ferroviario, Madrid Río carece de puntos de acceso a la red.

Frente a esta realidad **se propone una receta: ACERCAR, CONECTAR Y ATRAVESAR.**

Se buscan puntos que sean propicios de generar continuidades entre los dos lados del río, se acercan al máximo las fachadas y los usos (aprovechando aquellos ya existentes), realizando una especie de **ecos de actividad que impulsen al cruce**; y finalmente se construyen unos pasos que permitan cruzar. Lo que genera unas **agrupaciones que van de lado a lado del Manzanares** y desvanecen, en esos puntos, la barrera mental.

Se trata, pues, de dejar de pensar longitudinalmente, para hacerlo transversalmente. Pasar de parches a paquetes.

A esto, se debe dotar de accesibilidad el parque y los barrios periféricos, con lo que se proponen tres nuevas estaciones de cercanías en líneas ya existentes (Imperial, Vicente Calderón y Legazpi sur). Quedando así, prácticamente, cubierto el parque en su totalidad.

Cuanto a la M-30, se considera fundamental repensar su soterramiento. La M-30 tiene que reconocer su paso por la ciudad, y pasar a ser una calle, de alta capacidad, pero con intersecciones y semáforos. **El Manzanares, la M-30 y Madrid Río tienen que convertirse en la nueva Castellana, tienen que articular los tejidos colindantes y generar unas intersecciones que den vida a la actividad cotidiana ciudadana.**

Así pues, **las infraestructuras deben dejar de ser una barrera para convertirse en el soporte que resuelva los problemas topográficos de la zona.** Deben tener una participación activa: al río nos tenemos que acercar, dotarlo de actividad; a la M-30 tenemos que poder cruzarla, en superficie; y el tren debe dejar de ser un obstáculo para que los barrios lleguen cómodamente al río.

Y es que para dar solución a estas realidades, a veces, la intervención debe realizarse no en donde se hace evidente, sino allí donde nace, y es en esta tesitura en qué realizo mi proyecto.

Situándonos **en el barrio de Imperial**, nos encontramos con tres realidades: **la inaccesibilidad al río; inactividad en el corazón del barrio, que es un vacío urbano; y la mala disposición de los servicios que abastecen las infraestructuras.**

Esta situación actual es fruto del desarrollo histórico de la zona (la disposición de la estación transformadora, la desaparición de la estación de Imperial y ejecución del Pasillo Verde Ferroviario, y el desmantelamiento de la estación transformadora).

Frente a esta situación actual **se propone la siguiente solución: transversalidad; intensidad urbana; y diversificación de recorridos.**

Respecto al proyecto...

El proyecto tiene una edificación total construida de 47.000m². El tipo de programa se respalda en un estudio sobre la red actual de cercanías de Madrid, y unos artículos a diferentes diarios que informaban de la desaparición de la base de grúas de Imperial.

Si cortamos el Pasillo Verde Ferroviario en trece secciones transversales, comprobamos empíricamente la distancia entre fachadas, la dimensión del talud y del polideportivo, y la fractura que supone el paso de bomberos hacia la subestación de tracción. Pero es en la sección longitudinal donde se halla el principio desbloqueador de esta situación.

Aceptando que la subestación de tracción se desplaza a los terrenos de la Mahou, y podemos rellenar este espacio para generar un paso entre el tren y el Pasillo Verde Ferroviario, que de salida al parque y nos pueda dar acceso al tren y al aparcamiento público (reconvirtiendo la base de grúas), sólo nos falta una pieza que conecte la cota de arriba con la de abajo y recoja las personas que vienen del Manzanares y se dirigen al centro: el mercado. Un mercado calle.

La otra pieza que actúa como transbordador de cota entre el Pasillo Verde Ferroviario y Madrid Río es la estación, con cuatro salidas (dos al Pasillo Verde Ferroviario, una a Madrid Río, y la última en el parque), y una rampa de 150 metros que nos lleva directos al punto de cruce central.

Gracias a la particularidad de tener **una estación semisoterrada**, planteé firmemente la voluntad de hacer entrar luz natural a los andenes y que la ventilación accediera directamente desde los accesos que están al mismo nivel que los andenes. De este modo, **el espacio de andenes se trata de tres formas diferentes**: con luz lateral, con luz cenital, y con un doble espacio al vestíbulo superior.

La estructura, de muros pantalla de hormigón, vigas prefabricadas y placas alveolares, también se divide en tres partes, según qué sobrecarga soporten, debido a la inclinación del Pasillo Verde Ferroviario.

La fachada es una celosía de hormigón arquitectónico, que va colgada de los forjados mediante una subestructura metálica. Estas celosías protegen de la radiación directa del sol, pero permiten la vista.

El acabado interior es de paneles cáscara de GRC, que permiten repetir un motivo parecido al de la fachada exterior.

La luz del lucernario, tampoco es directa, porque además de orientarse a noreste, unas lamas difusoras, la tamizan y acotan la altura de la estación a 4 metros de altura. El paso de instalaciones eléctricas y de telecomunicaciones se realiza entre el espacio que queda entre las lamas y las vigas.

El aire de la estación se aspira desde el extremo soterrado para que recorra todo el largo de los andenes, y se expulsa mediante una torreta, que hace de pequeño hito visual en el paseo, para localizar la estación.

El proceso constructivo de la estación se ha pensado para que afecte al mínimo el paso de trenes.

El resto de instalaciones que sirven a la estación consisten en una toma de agua para el baño del jefe de estación y los vestuarios que hay en la planta superior, y los consiguientes bajantes pluviales y fecales.

Eléctricamente, la estación dispondrá de un SAI y un grupo electrógeno, por si hay alguna avería. Los humos del grupo electrógeno se conducirán con un tubo que se adosará a la fachada de un edificio ya existente.

La iluminación es lineal en los andenes con fluorescentes y en los carteles con leds. En los puntos de venta se ha dispuesto una iluminación puntual, y el lucernario tiene unos fluorescentes que de noche hacen de linterna al paseo.

El paseo se pavimenta con losas Vulcano, las barandillas tienen la sección de los raíles del tren, y la iluminación se hace con farolas de la serie FUL. Por lo que respecta a la vegetación: se usan fresnos de flor para el paseo, y árboles del amor para las vías transversales. El arbusto que acompaña el lucernario es una forsitia, que florece en febrero, cuando los fresnos están pelados.