

LA ADJUDICACIÓN DEL METRO ■ LAS ESTACIONES

El proyecto de los arquitectos Enrique Abascal García, Miguel Díaz Zulategui y Ángel Díaz Dominguez para la Línea 1 plantea estaciones con mucha luz y adecuadas a su entorno y, por ello, todas tienen particularidades propias

Puertas para un sueño

TEXTO: M.D. ALVARADO



Mairena del Aljarafe. Estará ubicada en una parcela adjunta a Ciudad Expo. Diseñada especialmente para acoger coches y para aprovechar la luz natural

Mairena del Aljarafe

Terminal de línea e intercambiador

Próxima a Ciudad Expo, se concibe como un intercambiador que facilite la conexión entre vehículos privados y públicos y el propio Metro. Hay aparcamientos, para turismos y autobuses, que se integran en un espacio con vocación de plaza en la que se incluye la estación. Para buscar la integración de esta en su entorno se diseña como una gran ventana con un techo de vigas rojas que, a la vez que ayuda a definir espacios, permite que haya ventilación y mucha luz. En uno de sus lados habrá locales y frontalmente, un vestíbulo de control.



Cavaleri. Implicará una reordenación de las zonas adjuntas. Incluirá zonas comerciales. Plaza delantera ajardinada.

Cavaleri

Única estación subterránea del tramo

Está ubicada entre edificios residenciales y comerciales, por lo que el proyecto sugiere reordenar este espacio. Por ello se plantea una plaza delantera y jardines laterales para introducir al usuario en un vestíbulo a cota de calle donde se encuentran las taquillas, tor-

nos y ascensores. El acceso a los andenes es a través de éstos o de escaleras fijas o mecánicas. Allí el usuario tendrá la visión completa de una estación en la que la apertura de huecos permitirá la entrada de luz y la vista del paisaje del entorno.

San Juan Barrio Alto

Una estación con jardín

Es una estación intercambiador, con aparcamiento y paradas de autobuses próximas. El proyecto utiliza la posibilidad de convertir la zona de declive en un jardín relacionado con el nivel de la vía y el andén de la estación. Por ello el aparcamiento irá en subterráneo, al otro lado del jardín, y la parada de autobuses se sitúa sobre él, a cota de la carretera. El vestíbulo de la estación estará en una cota rebajada respecto a la carretera. La fachada de la estación será acristalada para permitir ver el tren en el interior o verlo llegar o salir

San Juan Barrio Bajo

Un balcón al naranjal

La propuesta plantea ciertos cambios al proyecto inicial que implicaba construir un edificio de grandes dimensiones para crear los aparcamientos necesarios de este intercambiador de transportes. Por ello, y como se ubica en el actual cauce de las inundaciones del río, se construirá un nuevo muro de defensa y se creará entre éste y el actual un aparcamiento subterráneo, espacio para autobuses, taxis y la estación que, con cubierta y cerramientos parciales, evocará en su estructura el puente de San Juan, y se convierte en un mirador al naranjal y Sevilla.

Blas Infante

Entre una alameda de árboles

La primera, o la última, estación de la ciudad será en superficie, por lo que,

para que no sea un elemento extraño a su entorno, el proyecto arquitectónico plantea una reordenación de las zonas anexas. el aparcamiento de la Feria, y se crea una alameda arbolada entre éste y la estación. En ésta desde el vestíbulo se bajará al andén mediante escaleras y ascensores que también alcanzan la pasarela que permite pasar de un lado al otro del andén. La estación, como las otras de la línea, permitirá a través de su estructura encuadrarla en su entorno.

Parque de los Príncipes

Con lucernarios

Sita en la glorieta de López de Gomara esta estación, la primera totalmente subterránea tendrá un elemento singular, un gran lucernario que le proporcionará, a la vez, luz y ventilación, y la convertirá en una «caja iluminada». El paso al vestíbulo, desde el que se percibe la imagen completa de la estación, será mediante ascensores y escaleras mecánicas y fijas y desde allí, por escaleras (mecánicas y fijas) simétricas y bidireccionales, se llegará al centro del andén, dividiéndolo en tres tramos que permite el reparto del público y ofrece un mayor equilibrio del espacio.

Plaza de Cuba

Con una sala de usos públicos

Dada la existencia de los aparcamientos y el hecho que hay que atravesar el río con un túnel bajo la lámina de agua, esta estación será, junto con la de Puerta Jerez, de las más profundas. En concreto su andén se situará a 19,60 metros de profundidad. Para salvar esa distancia el vestíbulo se convertirá en una sala de usos múltiples y expo-

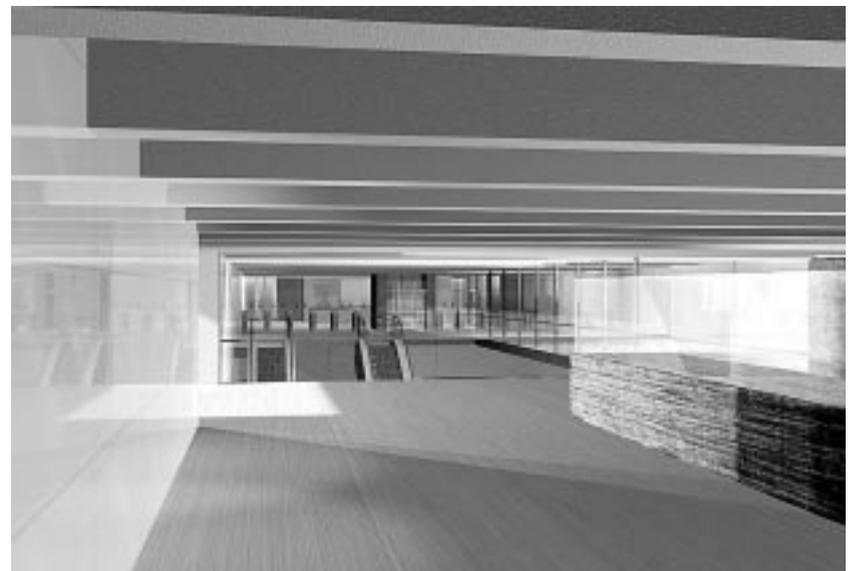


siciones, un gran espacio abierto desde el que se seguirá teniendo la visión conjunta de una estación que, como en las demás, estará recubierta por pantallas de vidrio que pueden ser iluminados total o parcialmente y en los que se pueden proyectar videos o imágenes varias.

Puerta Jerez

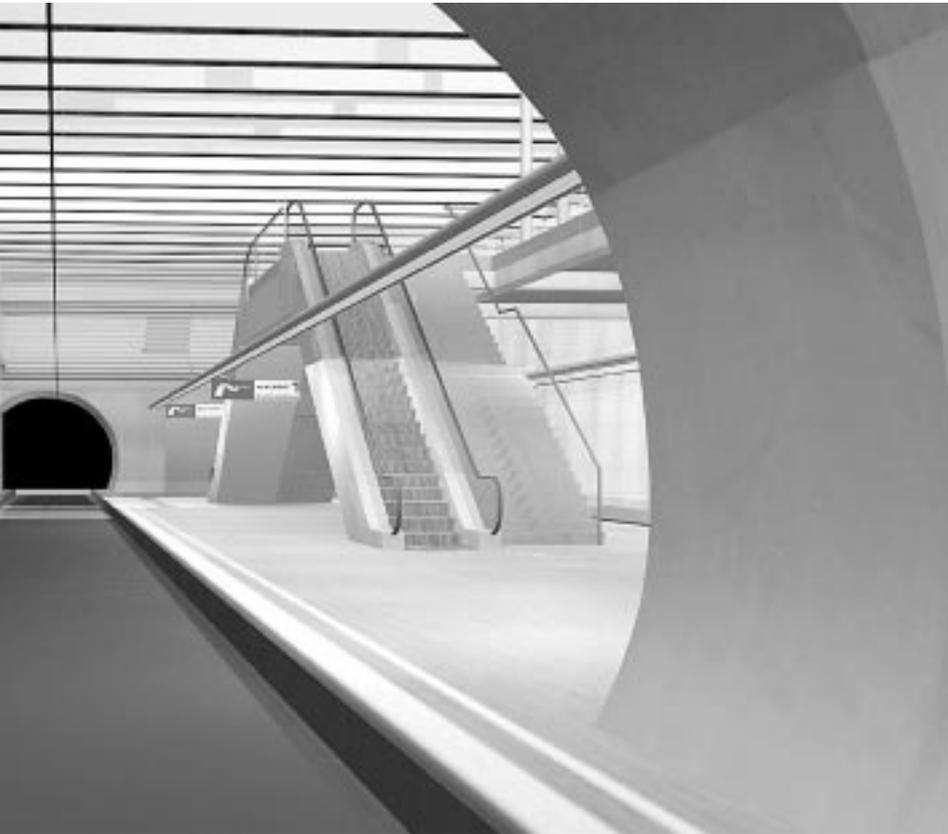
La historia a la luz

La situación de esta estación, junto al Hotel Alfonso XIII y la antigua Fábrica de Tabacos, la coloca en el espacio por donde discurría la antigua muralla de la ciudad, lo que marcará su diseño. Este hecho permite dotar de cierta singularidad a la estación de tal forma que su gran profundidad se salva con un vestíbulo-sala de exposición arqueológica que puede ser enlazada con el foso de la Universidad que, rehabilitado, podría convertirse en un jardín. En los sitios en los que no sea posible reponer los restos arqueológicos se representará el tra-



Puerta de Jerez. Junto al Alfonso XIII. Podrá conectarse al foso de la Universidad. Incluirá una exposición arqueológica con restos de la muralla de la ciudad

LA ADJUDICACIÓN DEL METRO ■ LAS ESTACIONES



Parque de Los Príncipes. Primera totalmente subterránea de la línea. Dotada de iluminación cenital natural, gracias a un lucernario. Tres tramos en el andén

zado de la muralla, lo que también se hará en la superficie, sobre la calzada de la calle San Fernando utilizando un color y textura de pavimento diferenciado.

Prado de San Sebastián

Intercambiador modal

Estará sita entre la plaza Don Juan de Austria y la calle Diego de Riaño, en el futuro conectará con la Línea 3 de la red de Metro. Con una estructura y características similares a las ya señaladas, al compartir, en el futuro el vestíbulo con la línea 3, su tamaño será mayor. A él se accederá por el lado opuesto a los jardines del Prado mediante ascensores panorámicos y escaleras fijas y en los jardines mediante escaleras fijas y mecánicas. Se plantea reordenar las paradas de autobuses, con una marquesina común lineal, apoyada a un lucernario longitudinal que introducirá la luz en el vestíbulo de la estación.



Parque de los Príncipes. Acceso desde Rep. Argentina. Así serán los exteriores

San Bernardo

Dos vestíbulos

Su diseño está condicionado por tener que pasar el Metro bajo el trazado del ferrocarril y ser la zona en la que el túnel pasa a ir entre pantallas. Por ello, se plantean dos vestíbulos, uno por andén, desde los cuales se accede directamente hasta el andén del Metro y trasladarse a los del tren sin necesidad de salir a la superficie. En superficie, se crea un edificio que acoge las escaleras y ascensor panorámico que iluminará uno de los vestíbulos, y que será el eje de la nueva plaza que se cree en esa zona y donde se reordenarán las paradas de autobuses.

Estaciones existentes

Adaptadas al nuevo proyecto

En ellas los trabajos se centrarán en adaptarlas al diseño de las nuevas estaciones, mejorando ante todo los accesos. Así la estación Nervión, en la avenida Eduardo Dato, sólo cambiará la



Guadaira. Será un intercambiador de transporte con la futura estación de tren. Ambos medios de transporte contarán con un vestíbulo común. El metro llega por viaducto

variación e una de las escaleras de bajadas al vestíbulo más próximo al estadio Sánchez Pizjuán mientras que en la de Gran Plaza, se construirá en superficie un pabellón para situar los ascensores panorámicos y las escaleras mecanizadas y habrá un lucernario que la dotará de luz y ventilación natural; las de Mayo, Amate y Plata mantienen la configuración existente.

Guadaira

En viaducto y una gran puerta

El metro llega a través de un viaducto, a 12,80 metros del suelo, a esta estación concebida para conectarse con una futura estación de tren. De esta forma la estación tendrá un vestíbulo en superficie y andenes elevados. La conexión entre ellos se realiza a través de escaleras mecánicas y ascensores que conducen a los andenes, situados sobre las vías del tren, lo que permitirá que se cuente con un vestíbulo común a los dos medios de transporte. Todo ello en un diseño de estación que parece una nueva puerta monumental de Sevilla para figurar el paso de la ciudad al espacio metropolitano.

Pablo de Olavide

Reordenación del espacio

De las cinco estaciones en superficie del Tramo 2 de la Línea 1, la de la Uni-

versidad Pablo de Olavide estará dotada con un andén de mayores dimensiones y una adecuación del entorno a cuanto a los servicios públicos. Así se crea una nueva plaza ajardinada junto a la sede de la EUITA (Escuela Universitaria de Ingenieros Técnicos Agrónomos) para organizar los accesos de la estación, desapareciendo el aparcamiento actual, que se traslada a la trasevera de la mencionada escuela. Paralelamente a la estación se organizan las paradas de autobuses, bajo una marquesina similar a la de aquella. A continuación de esta estación estarán las de Condequinto, Montequinto, Parque de Los Pinos y Europa. Todas tendrán un andén único con dos puntos de acceso y protegidos por una cubierta de hormigón; para proteger del calor se propone el uso de vegetación.

Olivar de Quintos

Dos accesos

La estación terminal está situada en una zona elevada respecto a la glorieta de los Condes de Ibarra. Contará con un aparcamiento disuasorio para turistas, El edificio tendrá en su nivel superior el vestíbulo, donde estarán las taquillas, puesto de control, tornos, oficinas y una zona comercial, y en el inferior, los andenes. Tendrá accesos desde el parking y desde una plaza ajardinada de nueva creación.



Olivar de Quintos. Fin de trayecto de la línea 1. Situada en las cercanías de la Glorieta Condes de Ibarra. Contará con un amplio parking con acceso directo al andén. Incluirá una zona comercial.