

Mañana se cumplen cien años de la **Concordia** entre las hermandades de La Macarena y el Gran Poder

ENRIQUE ABASCAL, ÁNGEL DÍAZ Y MIGUEL DÍAZ

Arquitectos

«La luz y la escala de la ciudad nos dieron

SEVILLA. Enrique Abascal García, Miguel Díaz Zulategui y Ángel Díaz Domínguez, son los arquitectos autores del proyecto para las estaciones del metro incluido en la oferta del grupo de empresas liderado por Dragados y Sacyr que se ha hecho con la construcción y adjudicación de la Línea 1. A la espera de la firma de la adjudicación por la consejera de Obras Públicas y dispuestos a echar manos a la obra —estiman que en unas tres semanas—, han comentado a ABC cuáles han sido las ideas en las que se han basado para desarrollar un proyecto que, admiten, será «punto de referencia» no sólo para el desarrollo de la red básica del Metro de Sevilla sino para la puesta en marcha de otros metros, como el de Málaga.

Se definen como arquitectos a los que les interesa «tanto el edificio como dónde está colocado», algo que les ha servido al elaborar una propuesta que, reconocen, cuando se enfrentaron por primera vez con ella «nos parecía un mundo». Partieron de hacer una línea de Metro que, como tal línea, tenía una serie de puntos en relación con el exterior y mucha variabilidad tanto en las condiciones del terreno, como en la situación de las estaciones —subterráneas, en superficie e intermedias—, por lo que «en principio lo que intentamos fue abordar una serie de conceptos, por un lado cada estación de forma independiente, luego introducir nexos de unión entre grupos de estaciones y, finalmente, entre toda la línea, para lograr que haya variabilidad pero no sea diferente pasar de una estación a otra y que existiera cierta capacidad de relación entre los elementos arquitectónicos y espaciales. Por ello, hemos cui-

«El metro construye ciudad». Esta es la clave de la que han

TEXTO: M. D. ALVARADO FOTO: RAÚL DOBLADO



Imagen virtual del proyecto de estación para el Prado de San Sebastián

ARCHIVO

dado la relación exterior e interior, porque en cierta forma el Metro es una ampliación de la ciudad, construye ciudad».

El objetivo pues era hacer ciudad en una ciudad tan especial como Sevilla. «Al principio, nos preguntábamos qué es Sevilla y qué es el Metro...nos salían cuestiones como la luz, el color, el aire...un poco en la línea de la arquitectura como metáfora, pero, aunque eso te influya—resalta Abascal—, no es trasladable de forma lineal o directa. Buscábamos que todo tuviera un sentido y eso lo hemos encontrado en la luz, en

la escala de las cosas. Los metros de otras ciudades tienen escalas más grandes, se han acometido en épocas distintas, y nosotros queríamos un metro en el que la luz, a veces más clara, otra vez más dorada fuese un elemento de conexión con el exterior».

Y todo ello sin olvidar dificultades técnicas derivadas de las dimensiones de la propia ciudad, de problemas de ingeniería de algunas estaciones, en las que la solución arquitectónica ha tenido que tener en cuenta todos esos aspectos, «por que la arquitectura no es sólo hacer un dibujo, sino solucio-

La experiencia

Enrique Abascal García



Pasa a la página siguiente



antonio ortega secretario general

**23 de Marzo:
Día del Partido Andalucista
en IFECA, Jerez**

ideas
nuevas
para
andalucía



«Para llevar a buen puerto el proyecto será necesario el esfuerzo de todos, no sólo de los arquitectos»

Viene de la página anterior

nar los problemas que pueden darse». Por ello, el proyecto no solo tiene en cuenta la forma sino también los sistemas estructurales. De hecho, se señala que en las estaciones hay una infraestructura ferroviaria importante, que relaciona a las personas con una cierta tecnología «en ese ensamblaje es en el que hemos trabajado para hacerlo entendible, para crear espacios donde perder el tiempo, pasear, en los que se proyecten imágenes de vídeo en donde pueda verse lo que pasa en la calle o lo que ocurre en la ciudad en ese momento». Y eso se ha logrado con unas galerías técnicas que recorren a distintas alturas los paneles laterales cubiertos por una línea de vidrio que permite que la gente esté en la estación y tras la pantalla haya gente trabajando.

Además, el proyecto evita la idea de un metro ligado a túneles y recovecos, creando estaciones claras, en las que se va a ver todo. «No es —resalta Díaz Zulategui—, el tipo de Metro en el que te metes y no sabes dónde vas a llegar, aquí, cambias de espacio pero comprendiendo cómo llegas y cómo sales de él, entendiendo la relación de la calle con el exterior».

Para su proyecto apenas han tenido en cuenta otros metros existentes. «No trabajamos nunca con asociaciones de nada, intentamos inventar desde el principio. Lo que nos preguntamos es qué significa el metro aquí, en este momento, por ello —asegura Abascal—, el gran interés de nuestro proyecto es que es una propuesta muy libre, no repite».

De hecho, aunque han valorado positivamente ideas de otros metros, les parecía más interesante adecuarse a los espacios, mejorar puntualmente lugares, dentro de las dimensiones a las que se enfrentan. Y ahí apuntan no ya sólo al cambio que se producirá en las estaciones del área metropolitana sino en algunas de la propia ciudad, como la de calle San Fernando, donde el Metro traerá consigo una reurbanización de esa vía, desde el tratamiento del sue-



De izquierda a derecha, Miguel Díaz, Ángel Díaz y Enrique Abascal

Sentirse pioneros

Enrique Abascal y Miguel Díaz Zulategui estaban en La Línea a dónde se habían desplazado a ese lugar para seguir una obra, cuando una llamada de teléfono les dió la noticia de que la oferta con la que habían concursado para hacer el Metro era la adjudicataria. A Díaz Domínguez, que estaba en Sevilla, se lo comuni-

có Abascal por teléfono. Ni siquiera salió de su casa, mientras en La Línea sus compañeros se quedaban mirando al Peñón con una sensación similar a «como si se tocara algo», porque, dice Miguel Díaz, «cuando no consigues un proyecto por el que has luchado, te preguntas por qué, pero cuando te lo dan, bueno.. era lo que tenía que suce-

der». Hoy aún se miran y sonrien, Todavía no lo han celebrado, porque piensan más en que ahora hay que hacer el proyecto, pero Abascal sugiere que se sienten un poco como los pioneros que ayudaban a construir ciudad. «Nosotros también vamos a contribuir a eso, a construir ciudad, y eso es magnífico, desde luego».

«Que se haya optado por la oferta más barata no quiere decir que se planteó un metro disminuido»

lo al arbolado o la iluminación, «por eso es un proyecto que tiene en cuenta no sólo la funcionalidad sino el entorno».

Abascal García, Díaz Zulategui y Díaz Domínguez asumen la responsabilidad con satisfacción pero eso sí apuntan que es un proyecto en los que los arquitectos son sólo una parte, en el que influirán la relación entre las empresas y el apoyo de la administración, por lo que, señalan, será «absolutamente necesario el esfuerzo de todos para llevar a buen puerto el proyecto, no sólo el de los arquitectos».

Eso sí, precisan que la idea de que la Junta haya escogido la oferta más barata, que puede tener una percepción negativa, no implica, para nada, que se esté planteando un metro «disminuido, ni una copia de nada, se ha hecho un trabajo serio». Un trabajo en el que, en principio no hay elementos emblemáticos, quizás esos ascensores que servirán a la vez como forma de acceso y entrada de luz, ni estaciones favoritas: «esto —señaló Díaz Domínguez— es como un collar de piedras irregulares que se extiende sobre la mesa, lo que prima es el conjunto».

Efectos sobre el PIB

La puesta en marcha de la primera línea del futuro Metro de Sevilla tendrá, entre otros efectos beneficiosos para la capital hispalense, el inmediato de generación de empleo o el de servir como revulsivo para promover nuevas inversiones e iniciativas económicas y empresariales, aunque más a medio de plazo. En esta línea se encuadran las consecuencias del proyecto en el Producto Interior Bruto (PIB) de la ciudad, que, según las estimaciones del Ayuntamiento hispalense, mejorará anualmente en los próximos tres años en más de un 1,3 por ciento.

Todo esto además, por su puesto, de que este nuevo transporte conllevará un descenso del tráfico privado, mejorará las condiciones de accesibilidad y, con ello, la calidad de vida.

Viva en plena naturaleza a 4 Km. de Sevilla
y junto a la futura Estación del Metro

Villas Olivar de Quintos

Un lujo a su alcance

Tlfonos: 954 12 44 86 - 954 12 06 50 Fax: 954 12 90 28

E-mail: quintos@gruposantaclara.com

Web: www.gruposantaclara.com

URBANIZADORA
SANTA CLARA
SOCIEDAD ANONIMA
Grupo Santa Clara