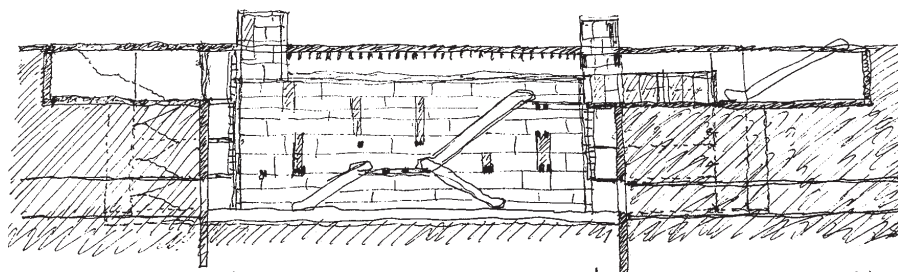


1

La línea 1 del metro de Sevilla se traza desde la elevación del Aljarafe al comienzo de los Alcores, cortando transversalmente el valle del Guadalquivir de este a oeste. Es, pues, una línea metropolitana en que la cota y la posición de las estaciones estaban prefijadas. En su tramo subterráneo, dicho trazado discurre en doble túnel de sección circular a modo de conductos para el movimiento, y tiene puntos (estaciones) en los que se relaciona con la calle: son los espacios de acogida entre la línea y la ciudad.

Las estaciones subterráneas -recinto de pantallas de donde se extrae la tierra y el agua, selladas inferiormente con la contrabóveda y con elementos resistentes transversales que reequilibran los esfuerzos- son esas cajas de discontinuidad en el trazado donde se realiza el intercambio entre lo de arriba y lo de abajo, fundiéndose ambas partes en una sola: la ciudad, espacio del hombre agrupado, aunque quizás y posiblemente solo. No son edificios en el sentido de algo que puede contemplarse desde el exterior. Se abren al exterior y al hacerlo manifiestan la transición de lo mostrado a lo oculto. Contienen una noticia de lo que está abajo e indican un atisbo del exterior. Entender ese punto, ese momento de paso, es clave para el proyecto: atempera la autonomía de cada espacio, y logra que se hable de lo uno a través de lo otro.

La escala de la estación, que en un principio poseía entradas desde las dos aceras, hace que se concentren



8.5 1 8.5 1 30 1 8.5 1 8.5 1
- P. Ruiz Mejor Rodas

R. Cuba.
S. Amato. 2

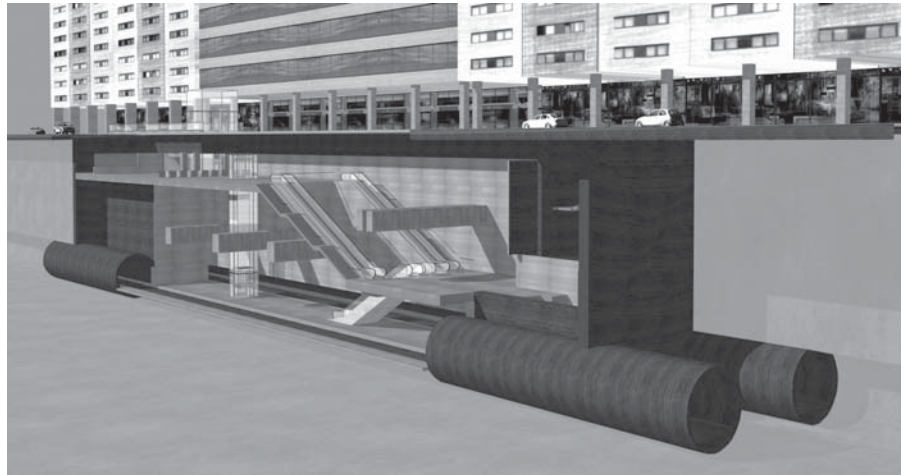
en un solo punto todas las relaciones. El nexa entre la calle y el plano inferior se confiaba inicialmente a dos ascensores de gran tamaño que construyeran un "patio" con luz hacia adentro (día) y luz hacia fuera (noche). Al restringir las entradas en una sola acera fue posible duplicar la sección del acceso, logrando un acuerdo más noble entre planta de estación y "planta de calle" (sobre todo en su dimensión transversal). Aunque de forma sutil el metro cambia la calle: a un lado quedarán unas aceras muy amplias que como plazas alargadas, darán lugar a nuevos espacios urbanos.

Se tiene a veces la sensación de que bajar es ocultarse. Así el descenso se ha planteado muchas veces a través de grutas o bocas oscuras que nos advierten de que entramos en otro mundo. Pero descender puede significar también moverse hacia algún lugar con un sentimiento de seguridad o de recibimiento. Por debajo de la calle habrá dos niveles: el del vestíbulo y, más abajo, el de la propia estación, como dos planos conjugados donde se disuelve el cerramiento de la cota inferior. Es como si se pudiera anular la frontera entre arriba y abajo. Aparecen entonces dos niveles más de la ciudad que pueden observarse al mismo tiempo. Así, en cierta forma, la ciudad recupera un estrato.

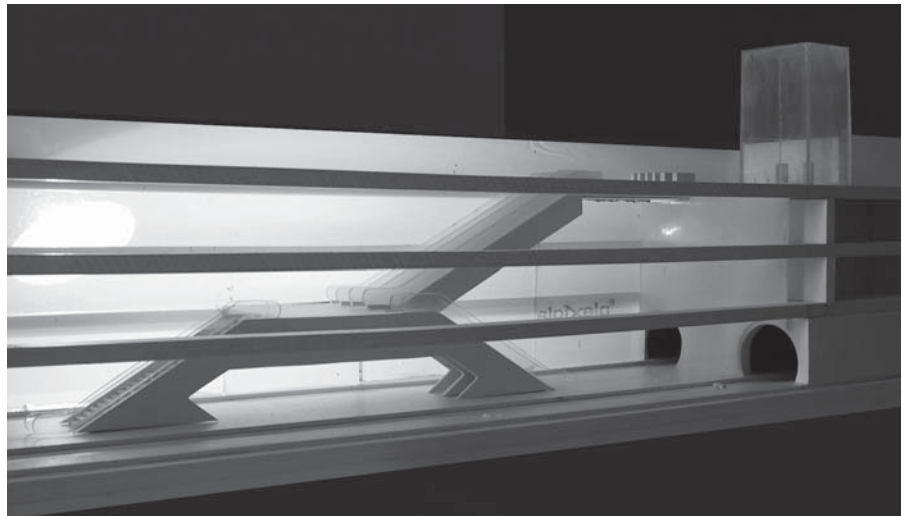
Se trata de producir en la calle una depresión amplia, rectangular, que llegue hasta la cota del vestíbulo y que reúna el ascensor y las escaleras en un grupo urbano. Un "patio" de sección transversal casi cuadrada que, como un balcón público, permite a las personas observar desde la calle la actividad del nivel inferior. La dimensión alargada prolonga la vista de la estación hacia la calle y, en sentido inverso, hacia el plano del vestíbulo. Luz solar, durante el día, hacia el interior. Y en la noche, luz viva reflejándose en las paredes del "patio" y emergiendo como un suave resplandor hacia la calle. Atardecer, amanecer u otros momentos en que la luz es incierta

Estaciones de la Línea 1 del Metro de Sevilla:

- 1 y 2. Croquis iniciales del proyecto
3. Vista de la estación tipo y del sistema de túneles
4. Maqueta de trabajo del proyecto. Corte longitudinal de la estación tipo



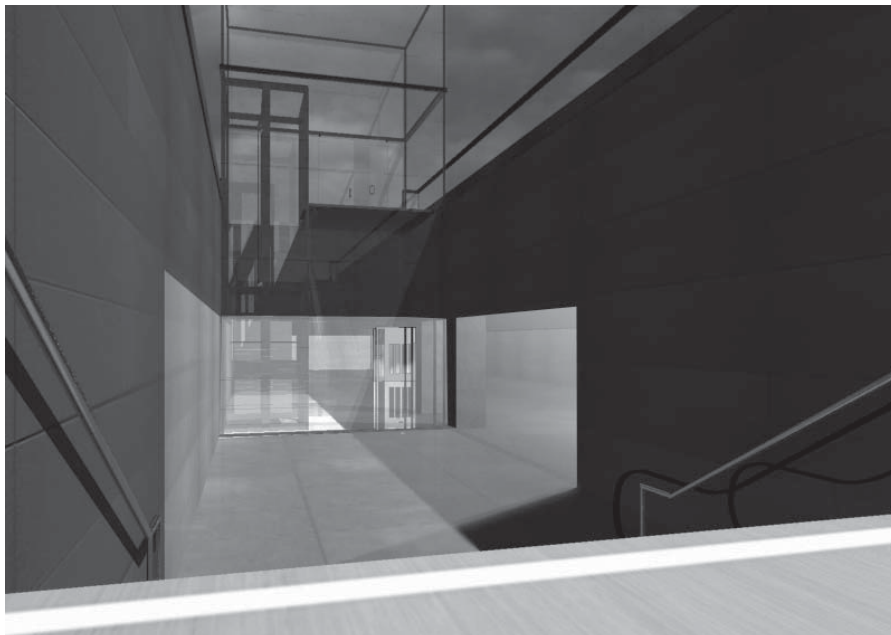
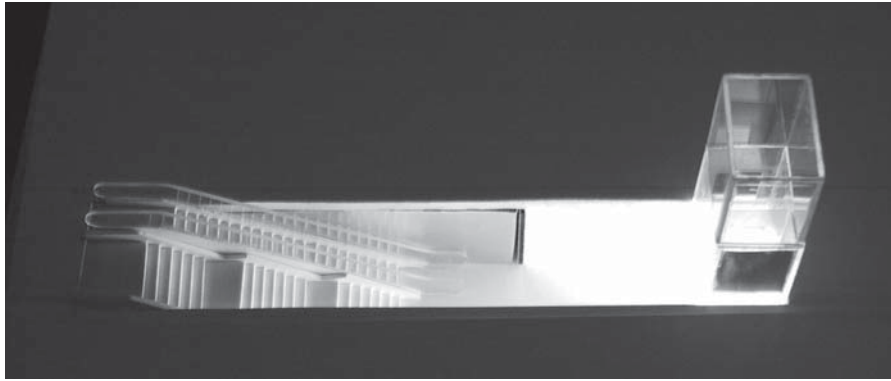
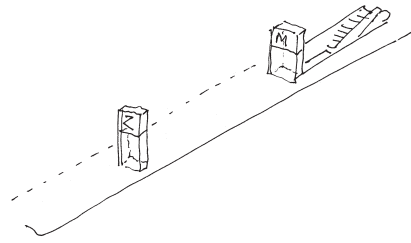
3



4

Estaciones de la Línea 1 del Metro de Sevilla:

- 5 y 6. Emergencia de la estación a superficie
- 7. Vista desde la calle hacia el vestíbulo
- 8 y 9. Vistas del nivel del vestíbulo



pueden generar situaciones como cuando en la feria se encienden los farolillos y todavía hay luz en el aire y el cielo es de un azul muy intenso.

Se baja a cielo abierto al "patio" que forma el vestíbulo inferior. En el movimiento de descenso va apareciendo la extensión del plano y poco a poco el envés de la cubierta. No hay puertas; una cancela se abre con un hueco rasgado y por la transparencia que ofrece el ascensor reconocemos el plano del vestíbulo y la dimensión de la estación como una pequeña nave cuyo fondo es visible y próximo, que no se pierde en la oscuridad.

Se pretende prolongar el plano del vestíbulo, más que bajar directamente al andén, para lograr una relación cercana entre ambos niveles y el máximo efecto de continuidad.

Frente a la idea inicial de caja que revelaba de igual modo la forma externa y el espacio que contenía, hay una transformación que redefine el espacio interno visible con otros planos verticales adelantados que envuelven los elementos marco, de rigidez.

Gran parte del resultado final de la estación está en la indagación, con los ingenieros, sobre la naturaleza de los refuerzos necesarios para asegurar la estabilidad y la forma. La construcción del espacio visible y habitable de la estación lleva aparejados muchos otros asuntos que deben ocupar su sitio y su sentido en la definición general del proyecto.

A veces arquitectos e ingenieros, después de las fases previas sobre los planteamientos de mayor escala, deben tomar conjuntamente una decisión: en ese marco se sitúa el proyecto. En esas circunstancias el proyecto debe asumir todos los datos, las exigencias económicas, la posición de los distintos actores, las adaptaciones impuestas por la infraestructura preexistente, y sobre todo la relación entre la arquitectura y la ingeniería que se resuelve en la bús-

queda de un proceso de orden.

La posibilidad de hacer arquitectura depende, entonces, del vínculo que se establezca con la ingeniería. De esta relación debe surgir la invención, el hallazgo que haga posible el proyecto. En un asunto tan complejo, con tantos requerimientos técnicos, y con los condicionamientos que impone la ejecución de una obra pública, el proyecto debe servir para alterar la inercia y construir una ficción habitable.

La ingeniería no estaba tan presente en la ciudad cerrada, pero en el nuevo territorio urbano es imprescindible la estrecha colaboración entre ingeniería y arquitectura. Ambas deben ser capaces de fundir sus necesidades colaborando en la definición de la nueva ciudad. Esta colaboración no es fácil: una disciplina tiende a dominar a la otra y rara vez se produce una obra total, fruto de la fusión de ambas. Muy a menudo todo se reduce a una relación pragmática en que de los otros no se toman sus preguntas y sus dudas, sino tan sólo sus soluciones y aún, a veces, mediatizadas.

La ciudad al transformarse necesita de nuevos sistemas. El transporte público y sus construcciones reflejan uno de los paradigmas de la ciudad moderna: son los nuevos templos de la ciudad contemporánea. Resulta decisiva la interrelación entre los distintos sistemas de la ciudad, que no solo es funcional sino, sobre todo, espacial.

Richard P. Feynman, físico teórico, escribe, *“La naturaleza utiliza solamente las hebras más largas para tejer sus formas, de manera que cada pequeño rincón de su tela revela la organización de la totalidad del tapiz”*. Quizás la calidad de estos hilos servirá para tejer la ciudad; la naturaleza de estos filamentos y su engarce, harán que estas fibras fortalezcan la urdimbre colectiva.

Enrique Abascal es arquitecto y autor del proyecto para las estaciones de la Línea 1 del Metro de Sevilla.



8



9