

Arquitectura por F. de la Iglesia y JR. Moreno



El Metro parece que por fin va a llegar a Sevilla. La implantación de una infraestructura de esta naturaleza, asociada al sistema de movilidad, es una buena ocasión para incorporar los valores de la arquitectura de hoy

# Nuevos interiores para la ciudad

El Metro hará que las distancias entre los sectores afectados se reduzcan y que determinados puntos de su estructura urbana se signifiquen por la fácil accesibilidad a los mismos. Con él, se redefinirán y dimensionarán las actividades en las zonas de influencia, haciendo virar la atención y los comportamientos ciudadanos hacia estas nuevas bandas marcadas por las líneas de su trazado. La ciudad encontrará así un nuevo referente en el que medirse y valorarse, no sólo extensivamente sino también en el hallazgo de la dimensión oculta del suelo.

Con él se crean unas expectativas, en la ciudad y para los ciudadanos, que responden básicamente a estrategias generales de ordenación y en las que, a priori, parece que no sería determinante su imagen formal: es la lógica hegemónica de las infraestructuras. Su arquitectura, en una dimensión que supera lo meramente formal, podría ser relegada así a un mero acompañamiento salvado por el interiorismo de una u otra estética o a los diseñadores de carátulas publicitarias.

Recientemente se ha formulado el concurso para la construcción de la *Línea 1 del Metro de Sevilla*: a partir de un detallado, y en la

## A DEBATE

*El Metro se hace Ciudad y hace la ciudad. ¿Cómo se producirá este mutuo acto de creación en la ciudad de Sevilla?*

práctica inamovible estudio previo en el que se fijan las ubicaciones, tamaños y programas de cada estación, se busca a la empresa, con experiencia y capacidad económica y tecnológica suficiente, capaz de acometer una obra de este calibre; y con ella, a una firma de arquitectura que implemente la oferta.

## Arquitectura del Metro

El papel de la arquitectura se considera en cierta medida como el del mero maquillaje de una situación resuelta de hecho, un valor añadido que canjea en su momento. A la postre para muchos, el soporte —que crearía la imagen más anhelada y singular de la nueva ciudad— podría ser más la tarea de una sofisticada ingeniería que de un concienzudo trabajo arquitectónico que abordara toda la complejidad del problema. Y ello, a pesar de su incidencia en la ciudad histórica y su implicación en los modos de vida ciudadanos.

Pero hay otras lecturas y modos de abordar esta realidad, que hablarían de la importancia de la arquitectura en esta tarea. Sobre todo si asumimos que la incidencia en los usos de la ciudad es grande y su participación en la futura identidad urbana determi-

Distintas imágenes del futuro Metro de Sevilla



**CRITERIOS DE INTERVENCIÓN**  
La escalera irrumpe como final de un "alfombrado" de toda la superficie horizontal del mundo subterráneo. El ascensor aparece en vertical y con una materialidad física de objeto en el espacio. Se recubren las estaciones con pantallas de vidrio, susceptibles de ser iluminados total o parcialmente, de variar en intensidad, de servir a diferentes propósitos: información, imágenes proyectadas de vida ciudadana. Los criterios para el diseño de las paradas, intercambiadores y estaciones se mueven en diversos campos que se refieren a la claridad de movimientos y usos, integración urbana adecuada en la ciudad, aparición de su manifestación en superficie, importancia de los elementos de acceso, utilización interior de la luz. (AB, Arq)

urbano se signifique en la ciudad como otra pincelada más de una historia acumulativa de imágenes entre la que movemos los ciudadanos de a pie, la intención de la propuesta es la de incorporarnos plenamente a otros escenarios donde se representa esta nueva obra, en la que se celebra el flujo y la movilidad de pasajeros y los intercambios del transporte.

Una decisión que va a ser determinante para este complejo programa es la de disponer de un lugar escénico para que el público, el usuario del Metro de Sevilla, participe y sea consciente de la situación creada en cada parada y cada sitio. Se consigue de este modo garantizar una experiencia unitaria a lo largo de todo el trazado, sin acudir a una imagen repetitiva más o menos retórica.

Para ello, los criterios e instrumentos sobre los que se sustentan estas decisiones son básicos: unos contenedores en extremo sobrios, generados con una serie de pórticos con vigas de grandes luces y contruados en sus bordes, donde se concentra el espacio de las circulaciones y espera de viajeros. Allí, se lleva al mínimo la longitud de los andenes una vez que se agrupan en vertical todas las instalaciones necesarias para su uso.

**PROYECTO GANADOR**  
*Base: armonía entre interior y exterior y la utilización de la luz como elemento primordial*

Este espacio comprimido en su desarrollo longitudinal encuentra su desahogo y expresividad en una luminosa envolvente —perímetro técnico— que, como membrana registrable, soporta el conjunto de imágenes informativas y culmina con la fuga hacia el exterior a través de los huecos significativos de las fachadas.

Se ha creado así por este excelente equipo de profesionales, una auténtica tramoya teatral que sirve de envoltura al espacio de la representación y sirve, a la vez, de soporte para la habitual y cambiante imaginaria —publicitaria— que viste a estos lugares por lo general de manera incontrolada.

## Ficha Técnica:

Arquitectos: Enrique Abascal García, Miguel Díaz Zulategui y Angel Díaz Domínguez (AB, Arquitectos).

Arquitectos colaboradores: Africa Roche Guzmán y Carmen González González.

Instalaciones: Juan José Sendra Salas, (IUCC, ETSA).

Arquitecto Técnico: Antonio Lasres García Testón.

Empresas Concesionarias: Dragados Concesiones, SACYR, Transportes Urbanos de Zaragoza, RUS, GEA 21 y CAFF.

Ingeniería: Intecsa, Idom, Systra.

nante. Porque inevitablemente, como nos ha demostrado la historia del pasado siglo, los nombres de las ciudades van asociados también a sus metros.

La propuesta de AB, Arquitectos, ganadora del concurso con Sacyr y Dragados, introduce una valoración de lo arquitectónico que va más allá del mero guiño visual hacia una sociedad que oscila entre una tradición —¿garante de continuidad?— o una modernidad —de continuo reivindicada— tendente hacia la transformación de nuestro presente urbano y nunca manifestada sino por singulares obras.

Ellos, con un primer paso que estudia el trazado de la Línea a escala metropolitana, identifican y caracterizan los sitios de la intervención asociados a las estaciones, a los diversos ámbitos que

ésta recorre y a la manera —en superficie o enterrada— en la que circula el metro. Así, los autores van a disponer de un conjunto de parámetros urbanos o paisajísticos con los que identificarse y a los que dar un tratamiento espacial y formal acorde con la propuesta de construcción de lugares.

Una intervención tan metódica en la aplicación de los criterios de funcionalidad para las estaciones —circulación de personas y vehículos, instalaciones generales y soporte de imágenes publicitarias—, como silenciosa en su manifestación emergente —sencillas líneas y volúmenes que potencian pasos y miradas a través de grandes huecos—; una solución arquitectónica que, atendiendo a la justeza de movimientos y decisiones, consigue la máxima ganancia espacial y simbólica y, al tiempo, la construc-

ción y puesta en valor de un lugar diferenciado para cada estación en los diversos tramos.

De esta manera, la intervención no se propone como un prototipo que a partir de una idea de proyecto —como firma de autor—, se extienda generalizadamente al conjunto de la Línea. Contrariamente, aquí se desarrolla, una a una y de forma singularizada, cada parada a partir de su ubicación precisa y de los elementos y requerimientos derivados del estudio previo. Haciendo de la dialéctica entre la necesaria homogeneidad de la imagen institucional y la singularidad de cada caso, el mecanismo para un diseño riguroso y eficaz.

## Un viaje teatral

Frente a cualquier razón escenográfica que como nuevo decoro