



La casa del AVE,
todo un lujo
para Zaragoza



Nº 32 NOVIEMBRE 2003 PATRIMONIO

Desde el cielo, la estación del AVE se observa majestuosa en un entorno que apenas puede hacerle sombra.

Alejandro Toquero [textos]
Guillermo Mestre, Juan Carlos Arcos,
José Miguel Marco, Esther Casas [fotografías]

«Al igual que en otro tiempo fue la catedral el proyecto urbanístico emblemático de las implantaciones urbanas, se pretende que en este caso el motivo urbanístico de la estación de ferrocarril sea un complejo urbanístico emblemático, funcional y contemporáneo; representativo de su tiempo». Esta comparación, que literalmente se recoge en la memoria del proyecto de la nueva estación del AVE Zaragoza-Delicias, ya apuntaba alto y el resultado final revela que no andaba muy desencaminada.

Pero al margen de su condición de emblemática, funcional, o contemporánea; de las pasiones y fobias que pueda despertar esta magna obra arquitectónica, lo que sugiere la estación del AVE de Zaragoza es que nos encontramos ante una nueva puerta de acceso a la ciudad. Eso es al menos lo que piensa uno de los padres de la «criatura», el arquitecto José María Valero, responsable junto a

Carlos Ferrater del proyecto. «Si el viajero que llega a Zaragoza accede por un sitio en el que el espacio es agradable y bonito, su predisposición hacia lo que se va a encontrar en la ciudad, de entrada, ya va a ser mucho más positiva, y ése, de alguna forma, es el primer objetivo que hemos pretendido alcanzar». Sin embargo, con ser importante, no era el único. La llegada de la Alta Velocidad a la capital aragonesa era un acontecimiento lo suficientemente extraordinario como para pensar que la ciudad se tenía bien ganada una estación de ferrocarril que por prestancia, capacidad y miras de futuro, mereciera tal denominación. Y es que una de las ciudades españolas con mayor tradición ferroviaria como es Zaragoza, en la que se fabrican en la actualidad los vagones del metro de Londres o los trenes ligeros de Honk Kong, no podía ni debía dejar pasar esta oportunidad.

En un recuerdo no muy lejano quedan ya las estaciones del Norte, Utrillas, Almozara y Portillo. Con todas ellas se han escrito mu-



Las dimensiones interiores de la estación son impresionantes. Desde el suelo hasta la cubierta hay una altura de 30 metros.

chas páginas de la historia del ferrocarril de Zaragoza, pero todas ellas pedían a gritos desde hace tiempo un relevo que ha tardado en llegar más de la cuenta. «La gran estación de Zaragoza ya debería ser centenaria», apunta José María Valero, pero por suerte o desgracia no lo es; acaba de nacer, y lo más que probable es que el siglo XXI no vaya a ser testigo de la construcción de una nueva estación del ferrocarril que sustituya a la actual. Para disfrute de las generaciones presentes y futuras, la recientemente inaugurada tiene vocación de perdurar durante mucho tiempo. Con esa idea se construyó y a buen seguro que así será.

Desde el exterior

Contemplada desde el exterior, impresiona, y si el lector tiene tiempo recomendamos cuatro emplazamientos muy accesibles para observarla. Una panorámica muy bonita es la que se tiene accediendo a Zaragoza por la autopista A-68. Tampoco está nada mal la visión que se tiene de la fachada norte desde la avenida de Francia, en La Almozara, o la perspectiva de la otra fachada, la sur, desde la avenida de Navarra. Finalmente, callejeando por el entorno de la calle Santa Oro-



sia se ofrece majestuosa la fachada principal. Y claro, si uno tiene la oportunidad de montar en globo o llegar en avión a Zaragoza, la visión de la cubierta desde el cielo, que no deja de ser otra gran fachada de la estación, tampoco tiene desperdicio.

A medida que uno se acerca lo primero que llama la atención son sus dimensiones y el blanco immaculado de su estructura. Observada desde el cielo es como un oasis en medio de toda una suerte de edificios de ladrillo renegrido. Nada ni nadie del entorno es capaz de hacer sombra a esta estación, que mira al futuro de Aragón desde un simbolismo que explica José María Valero: «los grandes arcos de la cubierta sugieren la idea del arco iris y de alguna forma hablan de lo que supone el agua para Aragón, estando como está la estación ubicada junto al Ebro». Pero hay más. Conceptualmente, si a esos arcos, que están unidos a la cubierta por unas péndolas verticales que la sujetan, les damos la vuelta, la imagen que surge es la de una catenaria ferroviaria.

Pero volvamos a sus dimensiones. Los fríos números son los que nos ofrecen una primera aproximación. Casi 600 metros de longitud, 180 de anchura y aproximadamente 30 desde los andenes hasta el techo. Inmensa, sí, pero no por capricho de sus autores. Hay razones técnicas que lo justifican. Está pensada, por ejemplo, para acoger a trenes de alta velocidad europeos, que con dos unidades acopladas llegan a medir hasta 450 metros. La altura también tiene su razón de ser porque aunque el AVE sea la gran estrella de los



La estación todavía está funcionando a una cuarta parte de su rendimiento total, pero con todos los trenes en servicio.

andenes, lo cierto es que todavía hay muchos trenes diésel, que echan humo, contaminan y, por lo tanto, justifican la existencia de ese gran espacio interior.



No sólo los viajeros están acudiendo a la nueva estación de Zaragoza; también muchos curiosos se acercan cada día a conocer el edificio.

En el interior

La sensación de inmensidad, de espacio que se escapa a las dimensiones tradicionales a las que estamos acostumbrados, se percibe claramente cuando uno está dentro. Un espacio, por cierto, tremendamente simple y diáfano que busca, por encima de todo, responder a las necesidades de sus principales usuarios, los viajeros. Como recuerda José María Valero, «cuando una persona va a una estación, normalmente lo hace con prisa, con el tiempo escaso y la necesidad de hacer varias cosas a la vez en poco tiempo, como aparcar el coche o sacar los billetes». En definitiva, se trata de dominar todo el entorno con un sólo golpe de vista y que no suceda como en Madrid o Barcelona, en cuyas estaciones cuesta encontrar las vías entre un amasijo de paneles informativos, soportes publicitarios y reclamos varios que distraen la atención del viajero. Eso no pasa en la de Zaragoza-Delicias, que además huye de un concepto muy extendido como es el de que los trenes, donde mejor están, es bajo tierra. Ésta, precisamente, fue otra de las ideas fuerza del proyecto. Inicialmente, el planteamiento era el de ubicar los aparcamientos por encima de la estación, idea que transformaron por completo sus autores. «Aprovechando el desnivel que existe entre la aveni-

da de Navarra y las vías, que están ocho metros más abajo, ubicamos las plantas de aparcamiento, para a partir de ahí liberar la estación de columnas y crear un espacio diáfano», destaca José María Valero.

La ausencia de pilares que sujeten la cubierta es lo que más contribuye a incrementar la sensación de amplitud en el interior. No hay nada que distraiga la mirada de lo que debe ser el objetivo funcional de la estación: ofrecer un servicio rápido y eficaz a los viajeros. Además, como es tan luminosa, nada escapa a la atención del que la visita. Incluso en días nublados, una luz perfectamente tamizada lo inunda todo por obra y gracia de una cubierta que es uno de los elementos más impresionantes de toda la estructura del edificio: 40.000 metros cuadrados de techo formado por una malla triangular a modo de tablero de ajedrez, de triángulos alternos de luz y sombra. Su disposición tridimensional, que además se puede observar desde distintas perspectivas y alturas de la ciudad, la convierten en una más de las fachadas que ofrece a Zaragoza.

Materiales

Los materiales utilizados también contribuyen a crear la sensación de que nos encontramos ante una obra diferente, con una gran



vocación de perdurar en el tiempo. El hormigón blanco es un material noble, que casi parece mármol, «el mármol del siglo XXI», asegura Valero. Se ha utilizado en todas las fachadas para conformar no sólo la estructura de la estación, sino que como apunta el autor del proyecto, «la estructura es ya el propio volumen». El acero se utilizó para construir la cubierta y los arcos que la sustentan, mientras que los vestíbulos de salidas y llegadas se cerraron con alabastro. Aragón también es el material de la gran superficie de los andenes interiores de la estación, piedra de Calatorao para más señas, que no deja de ser un mármol y que contribuye a reforzar la elegancia de todo el conjunto.

Pero tan importante como los materiales utilizados, como el simbolismo buscado por los arquitectos o como los juegos de luces y sombras, es el funcionamiento general de la estación para saber si el proyecto ideado y definitivamente hecho realidad responde a las necesidades presentes y futuras. En este sentido, lo primero que hay que decir es que la estación está funcionando a un ritmo inferior al previsto, no porque entren menos trenes, sino porque, entre otras cosas, sólo está abierto uno de los dos vestíbulos, que al mismo tiempo cumple la doble función de salidas y llegadas. Ésta, precisamente, es una de las singularidades de la nueva estación; que sí, es ferroviaria por los cuatro costados, pero que en muchas de sus características se pa-



A los andenes sólo pueden acceder las personas que van de viaje.



rece más a un aeropuerto, como en la configuración de las salidas por un vestíbulo y las llegadas por otro. Y es que no hay que olvidar que el AVE es un tren que va muy rápido y que esta evolución es la que de alguna forma se ha pretendido trasladar al nuevo concepto de estación.

Pero no sólo falta el vestíbulo de llegadas. Junto a la fachada norte está prevista la construcción de dos hoteles, un centro de negocios y la estación de autobuses, que aún no ha entrado en funcionamiento. Todos estos elementos son los que terminarán por dar vida a una estación a la que todavía le falta el calor y el color de la gente yendo y viniendo de un sitio a otro. «Lo bueno es que está funcionando al 25% de su rendimiento total, pero con todos los trenes en servicio, lo que quiere decir que la estación está preparada para aguantar incorporaciones escalonadas de funciones diferentes y que está hecha para durar, de forma que a la ciudad le dé prestancia durante un siglo o más», reflexiona Valero.

Pasado y futuro

Pero esta magna obra no sólo mira al futuro. Adosada a su fachada sur, la antigua estación de Delicias pudiera parecer que ha quedado reducida a la mínima expresión frente a la monumentalidad del nuevo complejo ferroviario. Sin embargo, también va a tener su cuota de protagonismo frente a la moderni-

dad de la infraestructura del AVE. En concreto, va a ser un magnífico punto de encuentro en el que rememorar la historia del tren en España. El Museo del Ferrocarril, como así se va a denominar este nuevo espacio, tendrá cinco vías en las que habrá máquinas y vagones de distintas épocas, que se cubrirán con una gran marquesina que tami- zará la luz y protegerá los vehículos.

Resulta curioso cómo los guñeos al pasado y al futuro se complementan a la perfección en esta magnífica obra. A escasos mil metros de la nueva estación, por ejemplo, existe otro contrapunto histórico de notabilísimo interés como es el palacio de la Aljafería, dos realidades de enorme fuerza simbólica que tendrán que convivir y complementarse para crear un nuevo y notable espacio ciudadano en cuyo desarrollo deberían hilar muy fino los administradores y hacedores de la ciudad. Como buen tino deberán tener, si seguimos mirando al futuro, en lo que mutuamente se puedan aportar la estación del AVE y la candidatura zaragozana para la Expo 2008, pues a buen seguro la primera debería ser un magnífico motor de desarrollo estando como está justo enfrente del recinto expositivo.

Presente y futuro de la mano y la estación Zaragoza-Delicias siempre en medio. ¿Hay alguien que todavía dude de su importancia funcional, simbólica y como motor de desarrollo de Zaragoza y Aragón? ■