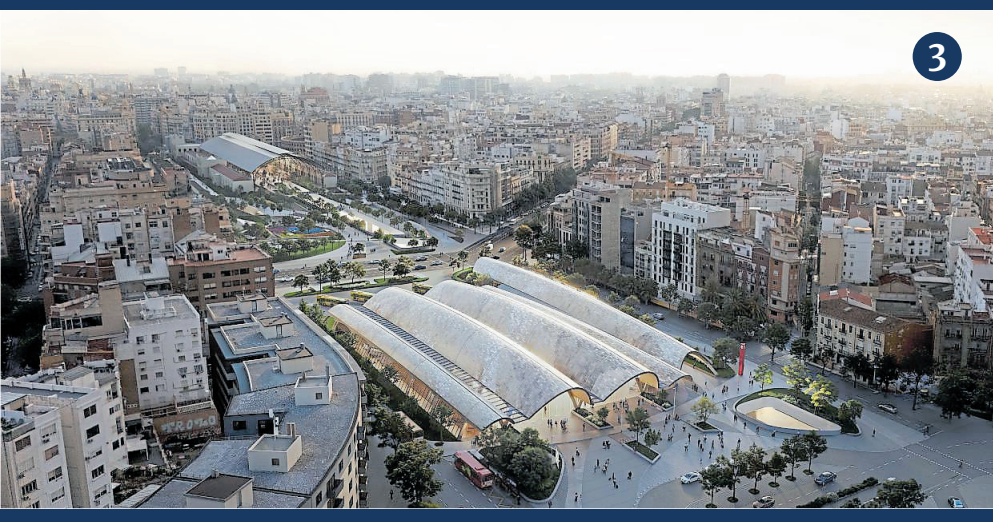




Es aún un horizonte lejano, pero València da pasos firmes para cerrar la brecha ferroviaria que durante décadas ha separado a los barrios del sur. En pocos días, Adif ha adjudicado a la ingeniería Sener Group la redacción de estudios previos, proyectos básicos y construcción de la nueva Estación Central de València, y el Ayuntamiento ha presentado la planta viaria del Passeig García Lorca que resultará del soterramiento de las vías de acceso. Ambos desarrollos son claves en el contexto de la operación del Parc Central para transformar el urbanismo y la movilidad de Cap i Casal. Y ambos han dejado fuera alternativas interesantes.

Levante-EMV ha reunido nueve de los doce diseños no elegidos para la Estación Central de València, una licitación que atrajo a despachos de arquitectura e ingeniería y consultoras de primer nivel con experiencia en la construcción de grandes infraestructuras como aeropuertos, terminales de tren, hospitales, centros de arte e incluso sedes de marcas de lujo. A continuación se ofrecen –de mayor a menor puntuación global– los proyectos arquitectónicos de terminales intermodales con figuras y algunas líneas sobre el espíritu de cada una de las propuestas. Las estaciones que no serán pero pudieron ser.

**L35 Arquitectos (con Ines Ingenieros y Kengo Kuma)**

Levante-EMV reúne nueve de las doce propuestas no elegidas para la futura terminal intermodal del Cap i Casal. El concurso convocado por Adif atrajo a firmas de arquitectura de enorme prestigio, como demuestran los proyectos aquí recopilados

# La València que pudo ser: nueve proyectos alternativos de Estación Central

CLAUDIO MORENO  
València

El estudio L35 Arquitectos publicó en su página web recreaciones de la propuesta presentada con el despacho japonés Kengo Kuma & Associates, responsable de la remodelación del estadio Santiago Bernabéu. En dichas imágenes se observa una gran infraestructura diáfana integrada con el entorno urbano mediante espacios abiertos, abundante vegetación y arquitectura de líneas orgánicas y luz natural. El diseño contempla una gran cubierta ondulada capaz de fusionar el nuevo edificio ferroviario con jardines, plazas peatonales y zonas verdes.

**Ingerop T3 (con Geoconsult,**

**Barcelona Engineering y AREP Architectes)**

Este proyecto para la nueva estación central de Valencia –entre cielo y tierra– plantea una intervención arquitectónica sobria y elegante que integra historia, funcionalidad y sostenibilidad. La propuesta fusiona la estación histórica de València Nord con la estación Joaquín Sorolla, generando un espacio fluido y conectado que establece un diálogo armónico con la ciudad y su entorno natural. De este modo, València Nord figura como gran puerta de entrada de la nueva estación central, y los viajeros que llegan a València conti-

núan teniendo como primera imagen de la ciudad la perspectiva emblemática de la calle Xàtiva, abierta hacia la Plaza del Ayuntamiento y acompañada por la presencia de la Plaza de Toros. Al mismo tiempo, el acceso sur garantiza una llegada fluida para automóviles, autobuses y taxis desde la nueva Gran Vía.

**Ove Arup (con Ayesa Ingeniería y TPF Getinsa)**

El cuarto proyecto con mejor nota concibe la Nueva Estación Central de València (NECV) como una infraestructura singular, reconocible y emblemática, pero desde una

actitud integradora y serena. Su condición icónica no deriva de un alarde formal, sino de su capacidad para sintetizar la complejidad funcional, la memoria histórica y la expresión contemporánea en el único sistema arquitectónico. “La propuesta encuentra su fuerza no en lo superfluo, sino en la claridad, la coherencia y la inteligibilidad del espacio», señala.

**Cruz y Ortiz Arquitectos (con Idom y Esteyco)**

La propuesta de Cruz y Ortiz plantea la transformación de la Estación del Norte de València en una verdadera estación central intermodal, capaz de integrar alta velocidad, cercanías, metro, autobuses, taxis y aparcamiento sin perder el papel activo del edificio histórico. La intervención parte de una actitud respetuosa hacia la estación de Demetrio Ribes, que no se convierte en un simple contenedor comercial, sino que mantiene su función ferroviaria y actúa como puerta de entrada a un nuevo sistema de vestíbulos subterráneos. Desde el hall histórico se inicia el descenso hacia los niveles inferiores, donde se organizan las salidas, llegadas y conexiones con los distintos modos de transporte.

**Arqueha Arquitectura (con Aecom y WSP)**

El proyecto Paseo de la Falla tiene como objetivo principal transformar la histórica «cicatriz ferrovia-

ria» que divide València en un eje verde y vibrante que fomente la regeneración urbana y la conectividad entre barrios. La propuesta se basa en un enfoque de mínimo impacto visual, situando la mayor parte de la infraestructura ferroviaria bajo rasante para liberar espacio público en la superficie y crear un entorno a escala humana. Este espacio se articula a través de una «grieta» longitudinal que permite la entrada de luz y ventilación natural a los niveles inferiores, integrando un corredor verde que conecta Ciutat Vella con el Parque Central.

**Gil Bartolomé Architects (con Typsa)**

Por su parte, siguiendo las guías del concurso, el proyecto de Gil Bartolomé Architects –séptimo clasificado– crea una estación subterránea y prescinde de un nuevo edificio para la estación. De esta forma se evita el costo extra y el impacto negativo de un gran edificio de infraestructura adicional, centrando en su lugar la estación Nord como ícono de València. La zona de la plaza de la estación y espacios circundantes se redistribuye creando nuevas zonas gastronómicas, espacios comerciales y espacios verdes. El acceso principal de la estación en sí se realiza a través de la estación histórica, con otros accesos secundarios distribuidos por toda la intervención.

**luis vidal + arquitectos (con**

**1. Proyecto de Tomás Llavador Arquitectos. 2. Proyecto de Gil Bartolomé Architects 3. Proyecto de Arqueha Arquitectura 4. Proyecto de L35 Arquitectos. 5. Proyecto de Ingerop T3. 6. Proyecto de Arup. 7. Proyecto de luis vidal + arquitectos. 8. Proyecto de Cruz y Ortiz. 9. Proyecto de Estudio Lamela. Fotos de los distintos despachos de arquitectura que compitieron en la licitación de Adif**



**Meta Engineering y Mott MacDonald)**

La idea central de este proyecto pasa por convertir el antiguo trazado ferroviario en un gran bulvar público –sombreado, verde y activo– que prolongue el Parc Central hasta Ciutat Vella. No un simple paso, sino un nuevo eje urbano con espacios peatonales, usos comerciales y culturales, y una conexión fluida entre la ciudad histórica y la nueva infraestructura. La estación se concibe como un nodo intermodal intuitivo: un gran vestíbulo iluminado desde la calle, con ejes visuales claros que permiten al viajero orientarse sin esfuerzo, separando llegadas, salidas y transbordos sin perder continuidad. La Estación del Nord queda integrada

como punto de origen del bulvar, poniendo el patrimonio existente al servicio del futuro.

**Estudio Lamela (con Consultrans y Fhecor)**

La propuesta de Estudio Lamela concibe la infraestructura ferroviaria como una oportunidad para transformar el corazón de la ciudad. La soterración completa de las vías elimina una barrera urbana histórica y permite conectar en superficie las Grandes Vías Ramón y Cajal y Germanías, generando una nueva plaza cívica que actúa como nodo intermodal y como pieza central de un sistema continuo de espacios públicos. La intervención establece una secuencia paisajística que enlaza el sur con el centro histórico a través del Parque Central, el bulvar

García Lorca, la nueva plaza de las Grandes Vías y el nuevo corredor verde de Bailén, configurando una centralidad urbana donde movilidad, espacio público y paisaje forman una única estrategia.

**Tomás Llavador Arquitectos (con Systra y Ardanuy)**

Finalmente, el proyecto del consorcio formado por el arquitecto especialista en estaciones ferroviarias Jean-Marie Duthilleul, el arquitecto de referencia en protección del patrimonio valenciano Jose Maria Tomás Llavador, y el grupo Systra, denominado Valencia Centrum, responde a la voluntad de crear una nueva centralidad urbana en València, capaz de transformar la barrera fe-

roviaria en un gran espacio de conexión y oportunidad para la ciudad. El grupo plantea una estación semiabierta, integrada en su entorno y atravesada por una gran cúpula transparente que permite la entrada de luz natural hasta el interior. El proyecto plantea recoser los barrios mediante nuevas plazas, recorridos peatonales y una mejor articulación entre la estación, el espacio público y los distintos modos de transporte.

**La estación que sí será: Sener Mobility**

El pasado 5 de junio Adif adjudicó la redacción del proyecto de Estación Central de València a Sener Group. Aunque las 13 aspirantes al contrato millonario son firmas de prestigio, esta ingeniería vasca contaba con un extra en el conocimiento de la operación ferroviaria y urbanística, ya que proyectó en 2008 junto con César Portela un primer proyecto desechado de Estación Central.

Ahora, el nuevo diseño de Sener propone un hito urbano e intermodal diseñado con una visión a 100 años, destacando arquitectónicamente por una gran cubierta de cuatro contra bóvedas unidas por lucernarios que inundan el interior de luz natural. La estructura se organiza en cuatro niveles y la construcción se prevé en seis fases sin interrumpir el tráfico ferroviario que llega al Cap i Casal. ■

