

Estacions de marca

Prestigiosos arquitectes, nacionals i internacionals, dissenyen les parades de la línia 9 del metro

29/03/10 02:00 - BARCELONA - [PAULA MERCADÉ](#)

Cadascuna de les estacions de la línia 9 del metro té l'empremta d'un prestigiós arquitecte nacional o internacional. El Departament de Política Territorial i Obres Públiques ha demanat a un total de catorze professionals que dissenyessin una quarantena d'estacions, sense incloure les del tram central que estan pendents d'adjudicació. Amb aquesta proposta, el Departament de Política Territorial vol dotar cadascuna de les estacions «d'una personalitat i caràcters propis». De manera que l'usuari de la línia 9, a banda de fer un viatge pel subsòl de la ciutat, també pugui fer un recorregut per les diferents apostes arquitectòniques que han fet estudis com ara els de Jordi Garcés, Sánchez-Piulachs, Alfons Soldevila, Toyo Ito o Oriol Bohigas, entre d'altres.

El viatge pel subsòl de la línia 9 serà també un recorregut per les diferents visions que tenen de l'arquitectura professionals de renom nacional i internacional. El Departament de Política Territorial ha demanat a catorze arquitectes que ideïn els interiors d'una quarantena d'estacions de la línia 9, en espera que s'adjudiquin les del tram central (vegeu el gràfic). A l'hora de pensar les estacions, cada professional ha ressaltat aspectes diferents.

Evitar la claustrofòbia

Un dels objectius del despatx de Sánchez-Piulachs –que han fet les sis estacions de Santa Coloma– va ser «evitar la sensació d'angoixa que podria provocar baixar els més de 50 metres de l'estació de Singuerlín», va explicar l'arquitecta Dolors Piulachs. Per aconseguir-ho, el seu estudi va decidir jugar amb tonalitats taronja que s'intensifiquen quan s'està a més profunditat. «Per no perdre la sensació que dóna el color, vam posar un parament de vidre reflector que en un futur podria servir com a superfície publicitària o per fer-hi intervencions artístiques» com les que ha fet Montserrat Soto a l'estació de Can Zam, deia Piulachs.

L'estudi d'Alfons Soldevila –que ha dissenyat les estacions de la línia 9 de Badalona– també va haver de lluitar contra la sensació de claustrofòbia que el passatger podia tenir en estacions com ara la de Llefià, on s'haurà de baixar a 60 metres de profunditat per accedir a les andanes. «El monument de Colom cabria pràcticament dins d'aquesta estació. La sensació del viatger és com la d'entrar al centre de la terra amb ascensor», definia Soldevila. Per evitar el vertigen i la claustrofòbia, va voler que els passatgers estiguessin en contacte amb elements transpirables i de llum. Va introduir línies d'il·luminació horitzontal davant dels ascensors per suavitzar la verticalitat.

Menys profunditat

L'arquitecte Jordi Garcés no va topar amb el problema de la profunditat a les tres estacions que ell va idear –Mercabarna, Parc Logístic i Amadeu Torner–. En els seus dissenys va voler crear grans espais «perquè poc a poc el passatger anés accedint a aquest escenari en què no s'hi viu sinó que s'hi està de passada». Garcés va voler aprofitar les condicions geogràfiques de les estacions deixant vistos els elements de construcció com ara les estructures de formigó. Per aquest arquitecte, el protagonista indiscutible de l'estació és el tren, «per això les plaques de porcellana que s'han col·locat al terra són horitzontals, per subratllar la longitud dels combois». Buscant més protagonisme per als trens, va optar per tancar l'andana totalment, «aprofitant la demanda del govern de separar amb mampares la zona de vies de la dels passatgers», deia Garcés.

Retallades

La idea inicial de Sánchez-Piulachs era que el parament de vidre reflector de les estacions de Santa Coloma fossin llums, però per ajustar-se al pressupost no va poder ser. En el seu cas, no tenien la direcció del projecte arquitectònic, ja que es va licitar conjuntament amb l'obra civil. Tanmateix, l'estudi no lamenta haver hagut de supeditar l'arquitectura al pressupost perquè saben que «això passa sovint quan es fa obra pública».

Qui també va veure com el pressupost condicionava el seu projecte va ser Soldevila. Volia instal·lar pantalles de leds a la part del túnel que es veu mentre el viatger espera a l'andana. «Així s'haurien eixamplat les instal·lacions», deia Soldevila.

L'exterior condiciona el subsòl

P.M

El que hi ha a la superfície condiciona, amb més o menys mesura, les estacions de metro. L'arquitecte Jordi Garcés reconeixia que a l'hora de dissenyar les estacions de Mercabarna, Amadeu Torner i Parc Logístic, ha hagut de tenir en compte que estiguessin a l'extraradi. Si li haguessin encarregat algunes estacions de l'Eixample, «potser hauria fet algun afegit per fer notar la presència superior» de la quadrícula de Cerdà. «Llavors hauria volgut deixar alguna marca de l'Eixample a les estacions», afegia.



L'estació de la Salut dissenyada per Soldevila. Foto: ORIOL DURAN.

Notícies de ...

[Barcelona](#) [Santa Coloma de Gramenet](#) [Badalona](#) [L'Hospitalet de Llobregat](#) [El Prat de Llobregat](#)

Quan va idear l'estació de Llefia, Alfons Soldevila es va proposar que aquesta tingués un vincle amb el que hi havia a la superfície. Va aprofitar les obres perquè l'exterior es convertís en un altre punt de referència al barri. «Els edificis que envolta l'estació de Llefia no tenien cap tret distintiu», argumentava.

L'arquitecta Dolors Piulachs tampoc no s'ha limitat a treballar exclusivament en el subsòl. Piulachs va explicar que amb un dels dissenys que més ha gaudit ha estat amb el de l'estació de Santa Rosa perquè, paral·lelament i en col·laboració amb l'Ajuntament de Santa Coloma, el seu estudi ha pogut fer «la plaça del damunt tot vinculant-la amb la mateixa estació». Han aprofitat el pendent de la plaça per accedir a peu al vestíbul de l'estació.



Imatge virtual de l'estació de Santa Rosa de Sánchez-Piulachs

El que també condiciona les estacions que han dissenyat aquests arquitectes és la multitud de gent que les utilitzarà. Sabent que un percentatge dels usuaris no és respectuós amb l'entorn, els arquitectes han optat per fer servir materials a prova d'actes vandàlics. Garcés deia que les seves estacions «no només són fàcils de construir i fàcils de reparar, sinó que també són a prova d'actes vandàlics». El formigó, el material predominant, «no atrau grafiters ja que no acostumen a pintar sobre les parets rugoses que tindran les estacions». A l'hora d'escollir els materials utilitzats, l'estudi de Sánchez-Piulachs va triar que fossin fàcilment restituïbles preveient que TMB no pot posar fi als actes vandàlics. Els materials que hi ha a les estacions de Santa Coloma faciliten el manteniment de les estacions perquè es poden canviar amb rapidesa i amb pocs costos. Com Sánchez-Piulachs, Soldevila també fet servir material antivandàlic pensat per espais públics i no pas per usos domèstics.

Darrera actualització (Dilluns, 29 de març del 2010 02:00)

Publicat a

[El Punt Barcelona](#) 29-03-2010 Pàgina 2