

on

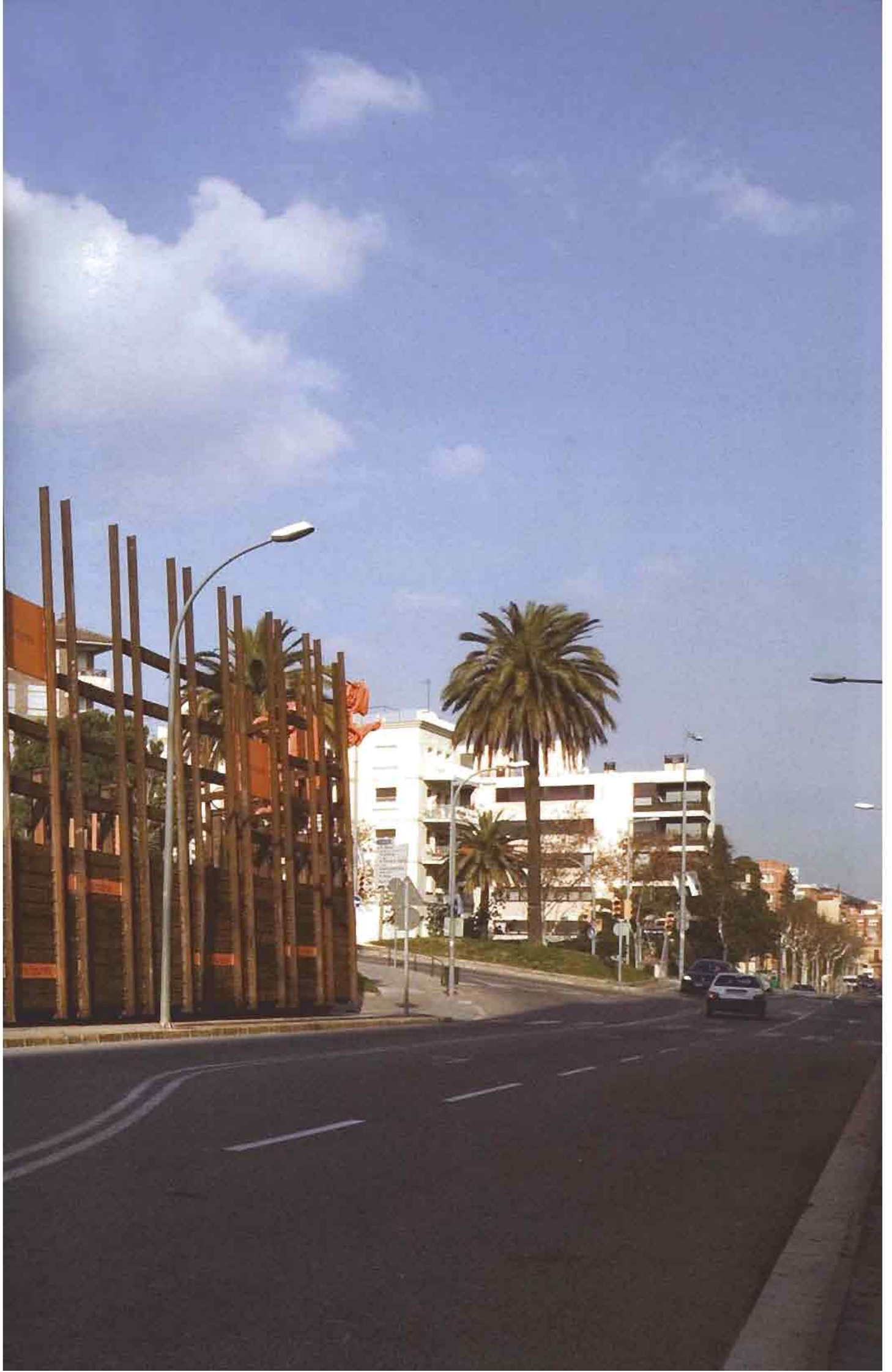
Diseño

277

PREMIOS FAD DE ARQUITECTURA
E INTERIORISMO 2006 (Y 2)
2006 FAD ARCHITECTURE AND
INTERIOR DESIGN AWARDS
(AND 2)

Informes técnicos: Nuevas
tecnologías. Pavimentos
y revestimientos ligeros. Techos
y suelos técnicos. Material
de construcción. Piedra y Mármol
*Technical files: New technologies.
Lightweight flooring
and cladding. Technical ceilings
and floors. Construction material.
Stone and marble*

16 € SPAIN ONLY / PT 17 € / IT 22 € / UK £ 17 / USA \$ 40





← Tunels Vallvidrera
Ronda de Dalt

...la construcción de una valla de obra, que deberá permanecer un plazo de tiempo de esta importancia, a la que se le exige una adaptación con la condición de las entidades urbanas y el entorno urbano al que debe pertenecer. Consecuente con la naturaleza de estos materiales, se recurre a los materiales tradicionalmente utilizados en la construcción ferroviaria, ya sean raíles o traviesas, pero de forma individualizada como en este caso.

Este proyecto explora las notables posibilidades expresivas de estos materiales, tanto desde el punto de vista de las posibilidades expresivas como estructurales y compositivas, en una utilización radicalmente diferente a la que les dio su primera razón de ser. No deja de resultar sorprendente la capacidad de adaptación, casi a modo de juego, que ofrecen estos materiales ferroviarios en la composición de las vallas.

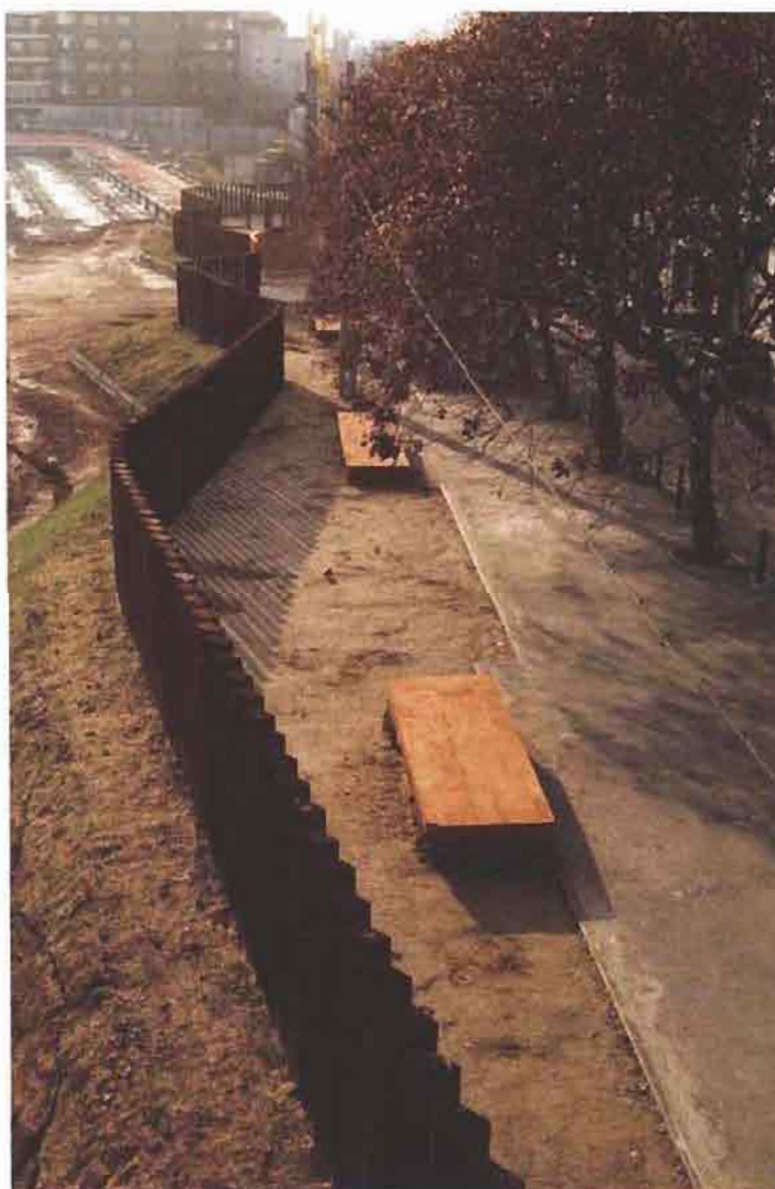
El proyecto de valla para el recinto de los Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya en la estación de Sarrià en Barcelona —nacido a raíz de un concurso de ideas organizado por el FAD, GISA y FGC en diciembre de 2004— se plantea como un elemento arquitectónico claro y funcional y, a la vez, representativo de la entidad que es su promotora. La valla protegerá las obras de renovación urbana de los antiguos talleres de los FGC en Sarrià y de los nuevos edificios corporativos.

Dadas las características propias de las empresas implicadas en la operación, en consideración al carácter del lugar y la sensibilidad y respeto de los organismos públicos por el paisaje urbano y el diseño adecuado, se pretende que esta valla alcance la singularidad y el nivel de calidad exigido en el marco de la ciudad. Pero además, responde al objetivo de aportar valor añadido a un elemento cotidiano como es una

valla temporal de obra, que deberá permanecer durante tres años en el espacio público y por tanto convivir con los vecinos del barrio durante este prolongado plazo de tiempo.

Este valor viene dado, por una parte, por el mensaje conceptual que despierta el debate sobre la movilidad colectiva frente a la individual: el automóvil suspendido de las vías de ferrocarril; y, por otra, por la reflexión sobre los materiales que componen la valla: elementos reutilizados del mundo ferroviario y sostenibles, que podrán ser de nuevo reutilizados, una vez se proceda al desmontaje de la instalación. Generar poco escombros. Este hecho tiene además la virtud de utilizar materiales propiedad de la institución promotora, lo que implica un importante abaratamiento en el coste de ejecución de la obra.

El elemento punto de partida para la propuesta es la vía de ferrocarril con todos sus compo-



nentes, el raíl y la traviesa, pero también el tramo completo, vía. Es el elemento constructivo que se apila, encaja y que puede generar volúmenes o planos. Este elemento reutilizado ofrece en sus diferentes formas, juntos o por separado, múltiples posibilidades de crear elementos de cierre que resuelvan las diferentes fachadas urbanas que debe poseer la valla.

Deben preverse tres tipologías diferentes de fachada: la correspondiente a la calle del cardenal Senmenat, la de la calle de los Vergós y la que se orienta hacia la Via Augusta, cada una de ellas con necesidades y exigencias muy diferentes. La primera de ellas, la de la calle del cardenal Senmenat, que quedará ligada en un futuro con el otro extremo de la Via Augusta, según propone el proyecto arquitectónico para la sede de FGC, motivo por el que se seleccionó en este caso la traviesa, utilizada como elemento vertical, y también horizontal en el talud interior, que genera espacios verdes que podrían llegar a mantenerse en un futuro.

Las medidas más controladas de este elemento permiten formar vallas, pavimentos o mobiliario urbano, y se trata además de un mate-

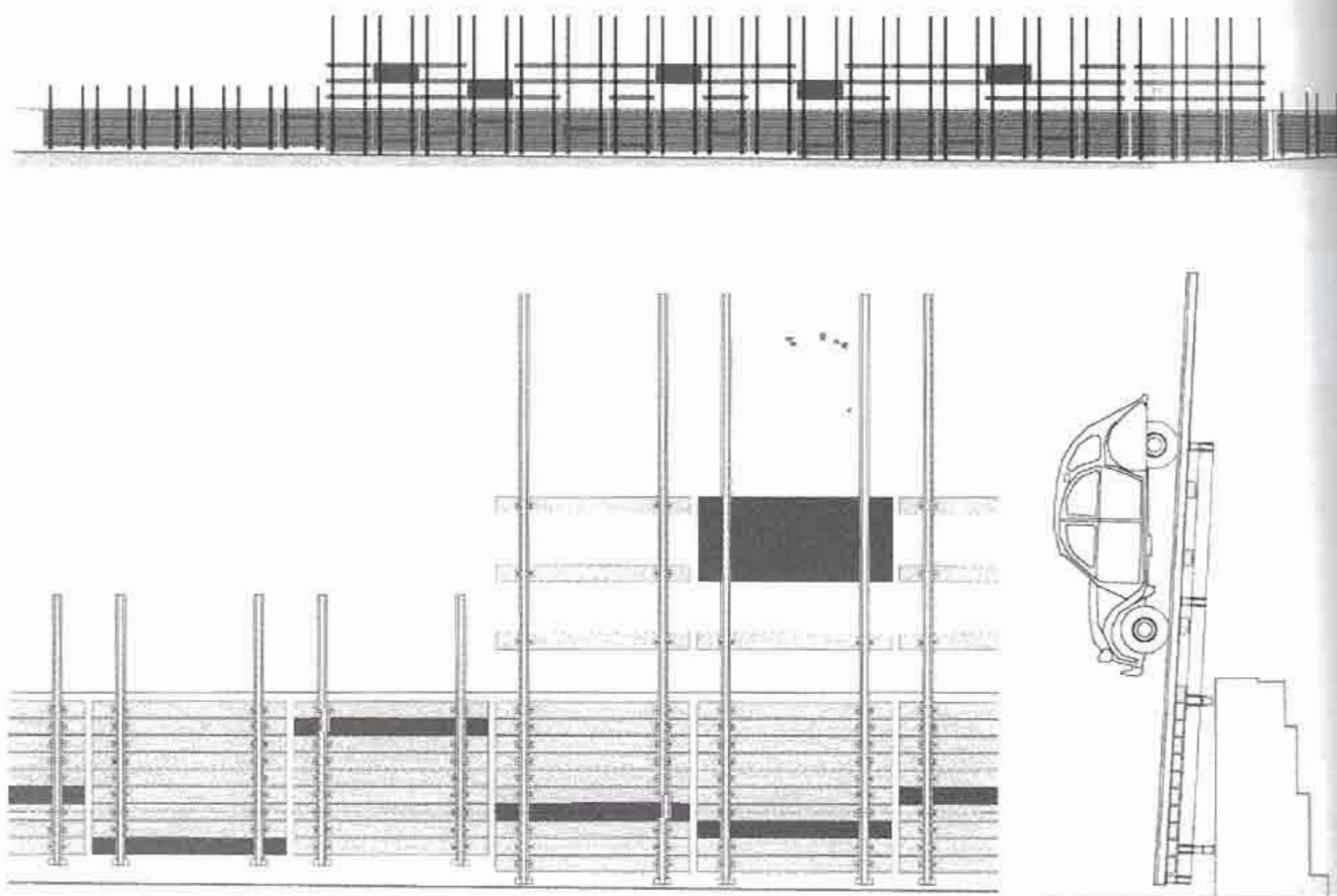
rial amable, madera; datos todos ellos más de acuerdo con esta zona del barrio. La fachada de la Calle Vergós sugiere el edificio que se estará construyendo detrás de la valla. En un futuro, en la parte posterior de la valla, se levantará un edificio de oficinas de cierta altura; por este motivo se ha escogido aquí el uso del tramo de vía completo, como si se tratase de un juego de tren, conocido por todos. Se disponen los elementos en vertical formando una fachada elevada, con una serie de iconos sobre la movilidad que hacen pensar o reflexionar sobre este tema y acerca de la sostenibilidad.

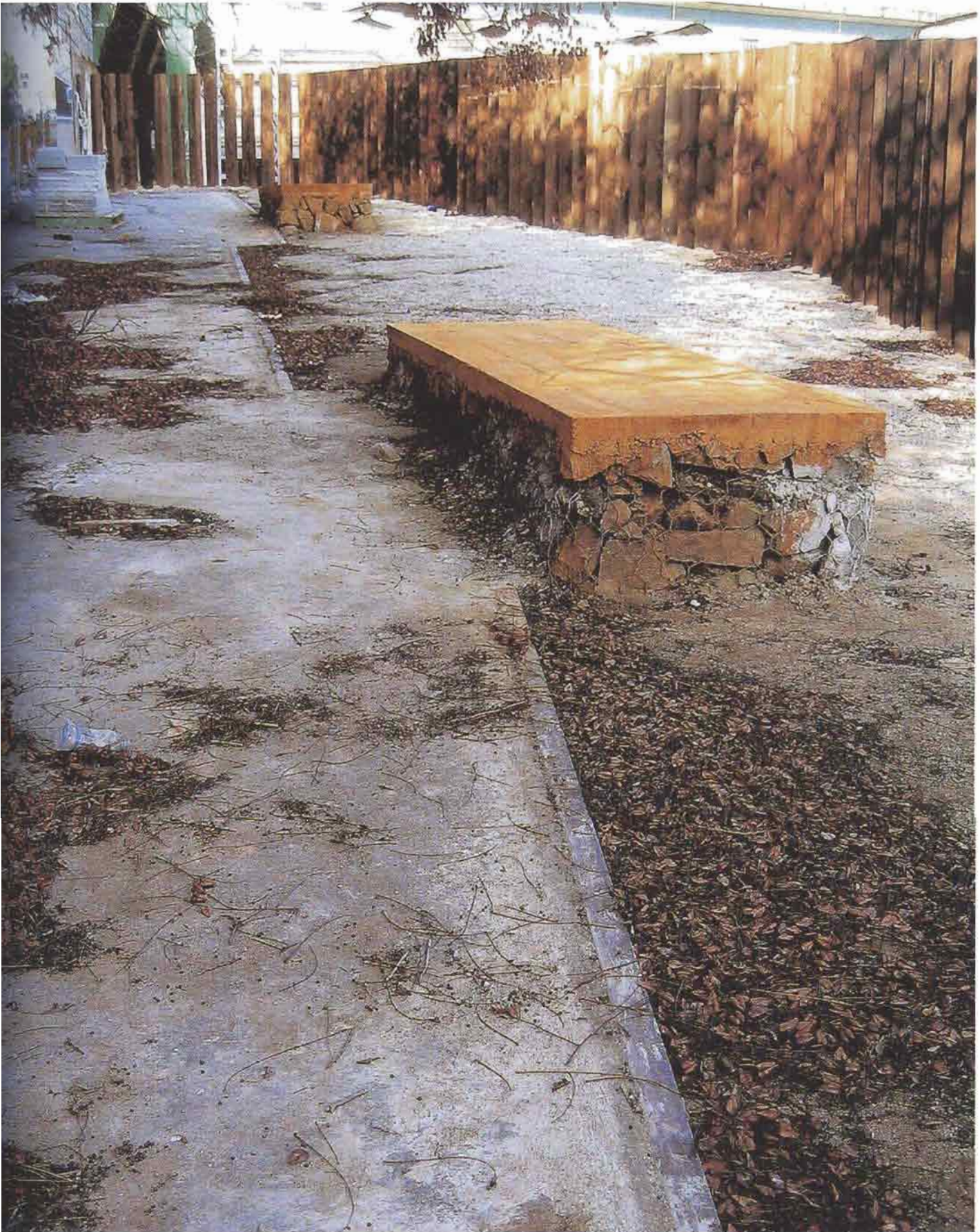
En el caso de la Via Augusta, se ha optado por la utilización de raíl metálico, que con su repetitividad provoca un juego visual de movimiento a los conductores, a los que, por ejemplo, les puede sugerir que el concepto de movimiento también puede verse vinculado a otras realidades que no son el automóvil como es, por ejemplo, el ferrocarril.

El tramo de vía es un elemento estructuralmente estable que permitirá construir elementos de cierta altura y al mismo tiempo de notable estabilidad.

It was proposed to build a building that will remain in place for a considerable length of time and that requires a level of representativeness in accordance with the urban surroundings. It faces the street with the nature of one of the development materials were used that are traditional in the construction of railway lines, both sleepers, individually and in groups. The project explores the considerable possibilities of these materials, both from the point of view of their expressive and of their structural and positional possibilities, in a use that is quite different to that they were given in the past. These railway materials have revealed a surprising capacity to adapt, almost like a child's game, to the composition of the

The project for a hoarding to enclose the site of Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya, the Catalan railways, at Barcelona station—a project that arose from a competition organised by the EAD, GISA and FGC in October 2004 to obtain the best ideas—clear and functional architectural ele-









time representative of the organism of the city. The purpose of the hoarding is to create a public space for the urban renovation works on the old railway line of the FGC in Sarrià and the building of new corporate buildings.

The characteristics of the companies in operation, in consideration of the sensitivity and respect for the public order for the urban landscape, plus the sustainable design, the aim was for this to feature the unique look and level of the framework of the city in which it is erected. Another aim is to give added value to an everyday element, a temporary building site that will remain in the public space for a period of three years, linking the district with its neighbours during this time.

It is provided, on one hand, by the concept that awakens the debate on composition related to individual mobility: the car and the railway lines; and, on the other, by the materials that compose the structure, used, sustainable elements from the railway tracks that will be used again once the installation is dismantled. Generating this factor has the added virtue of using materials that belong to the promoting community, that considerably reduces the

cost of erecting the hoarding. The starting point for the proposal is the railway line with all of its components, the rail and the sleeper, but also the complete stretch of line. It is the constructional element that is stacked, fitted and can generate volumes or planes. This reused element offers, in its different shapes, together or separately, multiple possibilities for creating enclosure elements that resolve the different urban façades that the hoarding must face.

Three different façade typologies must be catered for: the one corresponding to calle Cardenal Sennet, the one giving on to calle Vergós and the one facing Via Augusta, each one of them with very different needs and requirements. The first of them, the one giving on to calle Cardenal Sennet, will in future be linked with the other end of Via Augusta, as per the architectural project proposed for the headquarters of the FGC, which is why the sleeper was used here, in this case as a vertical element, and also horizontally in the inner slope, generating green spaces that might be retained in future.

The more controlled measurements of this element permit forming hoardings, pavings or urban furniture. It is also made from a friendly material, wood; these are all details that are very much in keeping with this part of the district. The façade giving on to Calle Vergós suggests the build-

ing that is being built behind the hoarding. In the future, in the back part of the hoarding an office building of a certain height will be erected; that is why here the full stretch of railway line has been used, like a railway game known to everyone. The elements are arranged vertically to form a raised façade, with a series of icons on mobility that make us think or reflect on the subject and brings us nearer to a sustainable attitude.

In the case of Via Augusta, a metal rail was chosen that, with its repetitiveness, provokes a visual play of movement seen by people as they drive by. This might suggest the concept of movement, for example, but it can also be linked to other realities not connected to the car: for example, the railway. The stretch of rail is a structurally stable element that will permit erections of a certain height while providing considerable stability.

Emplazamiento: Sarrià, Barcelona. **Arquitectos:** Xavier Codina i Joseph, Arola Balanzó i Moral, Gianni Ruggiero y Oriol Roselló i Viñas. **Aparellador:** Jaume Arderiu. **Promotor:** Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. **Responsable de Projectos de Arquitectura de FGC:** Francesc Aubach, arquitecto. **Fotógrafo:** Lluís Casals.