

AVE  
Córdoba

Estación AVE de Córdoba



Localización

Cruce Margaritas/Avenida de América.

Arquitectos

José Miguel Asensio Peña, Jorge Benítez Castro,  
Gabriel Rebollo Puig, Ángel Rebollo Puig

Ingenieros de caminos

Manuel Moreno Cervera, Fernando Martínez Bernabé,  
Francisco Pérez Fernández, José Luis Vacas Maestre

Colaboradores

Ineco, Iberinsa, O.T.D.

Empresa constructora

Dragados y Construcciones

Cliente

Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, Renfe,  
Junta de Andalucía y Ayuntamiento de Córdoba.

Superficie construida

Edificio atención al viajero: 8.316 m<sup>2</sup>, cubierta hangar: 9.026 m<sup>2</sup>

Marquesinas andenes: 13.156 m<sup>2</sup>

Presupuesto de ejecución material

3.445.809.461 pts.

La estación es una estación de paso que corona un gran paseo, un extenso parque en el corazón de Córdoba.

La estación es algo más que un edificio. Es un conjunto de edificaciones, marquesinas, vías, aparcamientos, rampas. Es una síntesis o quizás mejor, una simbiosis de arquitectura e ingeniería.

Es, también, una enorme pieza para la escala urbana de una pequeña ciudad como Córdoba. Un conjunto de edificaciones que ocupa un rectángulo de más de 520 metros de largo por unos 100 de ancho, es algo gigantesco que repercute en gran parte de la estructura urbana de la ciudad.

Es, también, un tremendo agujero, que se abre en la superficie de la ciudad, por el que asoman los trenes que, ocultos, la atraviesan.

Las vías, los trenes, los andenes, tienen cierta vocación de río. Las estaciones, de muelle o puerto fluvial. Pero la ciudad, es ligazón, tramado, un continuo encadenado, y el ferrocarril la secciona. Por ello, la Estación debe ser también puente. Puente y muelle.

La estación se presenta como algo complejo, plural; suma, agregación, amalgama. Pero ésta quizás sea una apariencia engañosa.

La misión de la Arquitectura sería convertir todo eso en algo unitario, orgánico, sólido y bello. La claridad de esquema, la transparencia de su funcionamiento, la fácil aprehensión de cómo es el edificio, de sus claves, y de las ideas que lo animan, son los principios básicos del proyecto.

Nadie duda cómo funciona un puerto fluvial o marítimo, porque viendo los barcos y el río o el mar no necesita saber más.

Análogamente en una estación, la visión de los trenes, las vías, los andenes y de la ciudad que la rodea es la referencia permanente para el viajero que la utiliza.

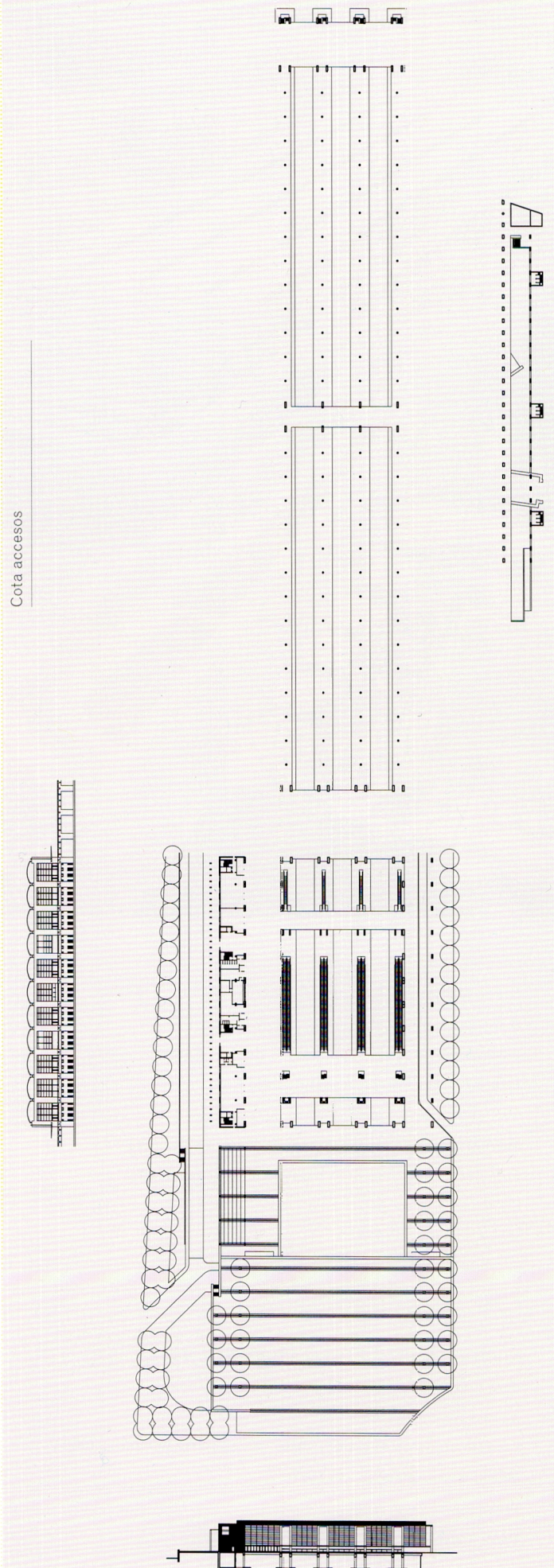
Por tanto, desarrollando la tipología de estación de paso con todos los elementos técnicos y culturales de nuestro momento, la estación se configura como un conjunto en el que los edificios se alinean ordenadamente siguiendo la cadencia marcada por un módulo que subyace en todo el conjunto.

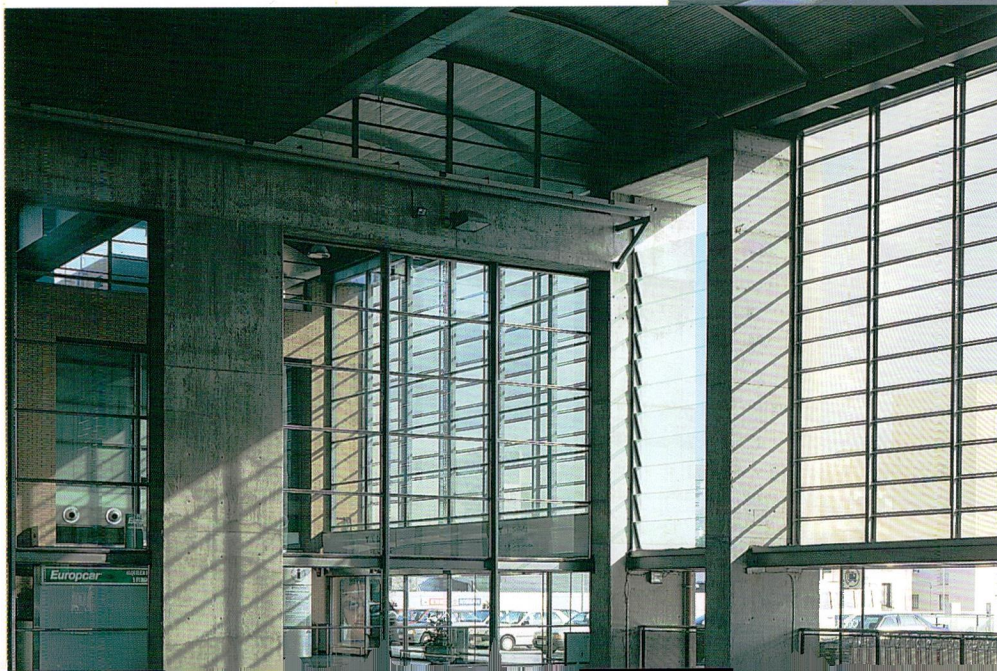
El edificio de viajeros, (único construido del conjunto proyectado, que incluía un edificio de oficinas de Renfe y un edificio para Correos) es la estación de paso en su plenitud. Un edificio sobrio, con la dignidad de lo público y ciudadano, es decir, de algo que es de todos y tiene afán de perdurar.

En la fachada sur, dando frente a la ciudad presente, un porche y una galería porticada, casi una *loggia*, que la haga más receptiva y acogedora, que amortigüe el punto de frialdad que pueda tener un edificio de estas proporciones y representatividad.

Cubriendo el gran agujero, las once bóvedas que desde el edificio saltan para anclarse en la otra orilla, apoyándose en pilares de hormigón y grandes vigas de hierro de 50 metros de luz, cuya pesantez sirve de contrapunto a lo liviano de la cubierta.

Bajo esta carpa se desarrolla la actividad de la estación. Desde un gran vestíbulo, alargado, a modo de calle, que se prolonga fuera del edificio ensartando





y conectando todas las dependencias de la estación, se lanzan las pasarelas desde las que se accede a los andenes y al tren, a través de rampas y escaleras, mecánicas y fijas.

Dos aspectos destacan en este elemento: la luz y la visión del tren.

La acertada graduación de luces y sombras es un tema capital para conseguir la atmósfera adecuada que envuelva no sólo los elementos arquitectónicos, sino a las personas y cosas que cobijan.

En la estación, la luz penetra por grandes vidrieras situadas en los paramentos. Nunca es cenital.

Como las once bóvedas que constituyen la cubierta tienen cierta vocación de hangar o de superficie entoldada, la estación queda abierta lateralmente,

sin paramentos de fábrica que la cierren, delimitada simplemente por los grandes elementos de chapa perforada que matizan la luz y acotan el espacio.

La constante visión del tren obedece a una intención de claridad, de comprensión del edificio. Sólo se utiliza bien lo que bien se entiende. A esa máxima se ha supeditado gran parte de los temas arquitectónicos que se dan cita en el proyecto.

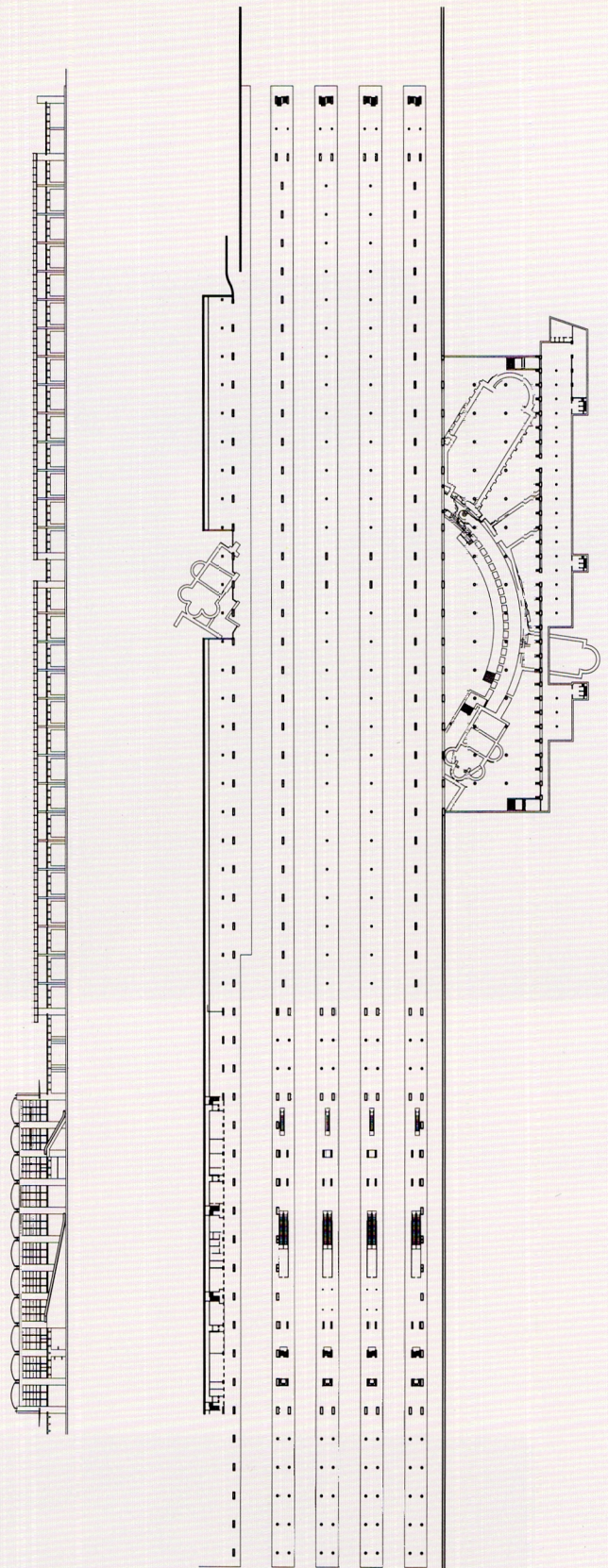
Pero, no sólo debe ser comprendida por el usuario específico de la estación, sino por cualquiera que transite, o circule por su entorno o simplemente la contemple desde cualquier punto de vista. Hasta en una visión aérea, si nos apuran. Y para ello nada como la presencia del ferrocarril.

El tren debe seguir presente en el paisaje urbano de Córdoba. Ello hace concebir este edificio como un enorme agujero al que se pueden asomar los cordobeses a seguir viendo pasar el tren y apreciar las actividades a él vinculadas.

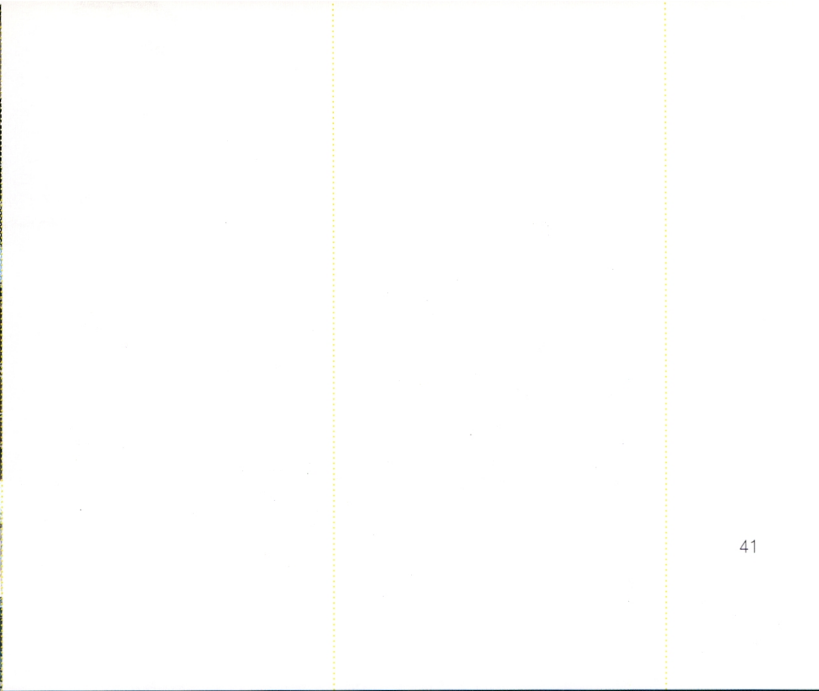
Al oeste, el hangar queda delimitado por un amplio puente calle. La amplitud de esta plataforma, motivada funcionalmente por la necesidad de espacio para los accesos al aparcamiento, el anillo de circulación y el estacionamiento de autobuses, da pie para asentar de forma clara y rotunda el edificio de viajeros, afirmándose en todo su perímetro, inequívocamente. Así, su silueta se perfila y recorta con nitidez en el conjunto de la estación, reforzando su singularidad y su carácter principal. Se garantiza así un entorno espacial mínimo, sin el cual un edificio de este poderío se asfixiaría.

Continuando el recorrido de la estación hacia el oeste, unas marquesinas de más de 9 metros de altura, emergen sobre las rasantes de las calles perimetrales. En esta cuestión se huye tanto del carácter de aislamiento de la clásica marquesina solitaria en el centro de un andén, como de las grandes cubiertas de naves a dos aguas adosadas. Por ello, aunque se individualizan, forman una superficie visualmente continua que cobija, dejando ver el cielo.

El foso de los trenes se estrecha en este punto, y ya hasta la cola de la estación mediante unos placados que cubren los andenes y vías extremos, sobre los cuales se ubica un aparcamiento de 500 plazas conectado con los grandes viales norte y sur.



Cota andenes

**Empresas subcontratistas**

Instalaciones eléctricas y especiales—Cymy, S.A.  
Pavimentos continuos—Ador-Sur  
Pavimento granito—Grapesa  
Carpintería madera—Ind. Visueñas  
Carpintería metálica—Grupsa  
Vidrios—Crisur  
Cerrajería general—Demetrio Sillerc  
Estructura metálica—Talleres Torrejón  
Cubierta chapa—Lesaca  
Urbanización—Execor