

Transferium Barneveld Noord

VHP a + s + l; Gijs Wolfs y Oriol Casas Cáncer (wUrck)

TEXTO: Gijs Wolfs y Oriol Casas Cáncer



En Deltametropolis¹, la realidad de un nuevo perfil sociológico, con un doble reflejo en la complejización del núcleo familiar y en el aumento de flexibilidad del mercado de trabajo, se ha traducido en la multiplicación de distancias, flujos y transiciones entre el lugar de residencia y trabajo, además de en la diversificación del empleo que hacen los usuarios de la red de transportes. Por lo tanto, existen tránsitos que son sólo realizables en automóvil, congestionando las redes urbanas y territoriales. En el caso de esta región europea, la complejidad de la movilidad es de tal índole, que no se puede encauzar en los tradicionales corredores infraestructurales continuos. Por ello, la administración pública holandesa busca soluciones para incentivar la utilización del transporte público en combinación con el transporte privado.

/1/

Aglomeración urbana al oeste de Holanda, que comprende, entre otras, las ciudades de Ámsterdam, Utrecht, Róterdam y La Haya, con una población en torno a los cinco millones de habitantes.

En este sentido, se está llevando a cabo un programa estratégico que incentiva la *movilidad encadenada* (*ketenmobiliteit*). Consiste en potenciar el intercambio entre los diferentes sistemas de transporte durante su transición origen-destino; esto significa dar un papel importante al transporte privado, dando un giro a los planteamientos tradicionales. Uno de los componentes clave en este programa de infraestructuras son los *transferiums*, equipamientos situados en nodos de comunicaciones que facilitan el intercambio entre el automóvil y el transporte público de forma rápida, segura y confortable.

UNO DE LOS RETOS DE LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA, PARA MEJORAR SU HABITABILIDAD Y ACCESIBILIDAD, ES LA GESTIÓN DE SU MOVILIDAD, CADA VEZ MÁS COMPLEJA. EL SISTEMA DE *TRANSFERIUMS* EN HOLANDA TRATA DE AGILIZAR LOS FLUJOS METROPOLITANOS Y SUS INTERCAMBIOS, DESDE LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL HASTA LA MATERIALIZACIÓN DE CADA INTERCAMBIADOR EN PUNTOS ESTRATÉGICOS. *TRANSFERIUM BARNEVELD NOORD* VA MÁS ALLÁ DE SU EFICACIA FUNCIONAL, PLANTEANDO LA POSIBILIDAD DE GENERAR UN LUGAR APROVECHANDO LA ACTIVIDAD HUMANA QUE DE FORMA NATURAL SE PRODUCE EN LOS CRUCES DE FLUJOS URBANOS. ARQUITECTURA, INFRAESTRUCTURA Y PAISAJE DESDIBujan SUS LÍMITES PARA ASOCIARSE EN UN EDIFICIO HÍBRIDO CONECTADO A LO QUE LO RODEA. LAS RELACIONES ENTRE LOS RECURSOS INFRAESTRUCTURALES DISPONIBLES, LOS DISTINTOS SISTEMAS DE TRANSPORTES Y EL ENTORNO RURAL, SON REINVENTADAS EN UNA OPERACIÓN INTEGRAL QUE DOTA AL EMPLAZAMIENTO DE UNA NUEVA IDENTIDAD.

PALABRAS CLAVE: MOVILIDAD ENCADENADA, INTERCAMBIO, INFRAESTRUCTURA, OPORTUNIDAD, TRANSFORMACIÓN.

La experimentación con este sistema se lleva realizando desde 1993. Desde entonces, la localización estratégica en el territorio de un transferium se ha revelado un factor determinante para su buen funcionamiento. Se ha constatado que ubicarlos próximos a los destinos conlleva una menor utilización de los mismos, por lo que resulta más óptimo situarlos alejados del destino urbano final, de tal forma que se anticipen a la aparición del atasco, y generen un intercambio fluido con el transporte público.

El origen del transferium que nos ocupa está en la congestión que se produce en la autopista A1 que enlaza Ámsterdam y Alemania, justo a la altura de Barneveld. La idoneidad de este emplazamiento para situarlo se ve reforzada por la oportunidad que ofrece la preexistencia de una envejecida línea regular de tren entre Ede y Ammersfoort, para ser transformada en un sistema más eficiente de transporte público, un *tren ligero* (*lightrail* o *valleilijn*). En este lugar se ha planteado un "transferium de origen", destinado a usuarios que viniendo del este de Holanda se dirigen a Utrecht o Ámsterdam.

Otro factor relevante para el buen funcionamiento de estos intercambiadores es su concepción arquitectónica, su capacidad para generar un lugar. En el caso del Transferium Barneveld Noord, se ha tratado de crear un destino en sí mismo, un atractor que aprovecha precisamente su condición de tránsito. Se introducen así usos complementarios al intercambiador, como un pequeño supermercado, lavandería, servicio de reparación, etc. En cuanto a la relación con el entorno, ha ido más allá de sus límites, hasta el punto de llegar a originar un plan de reestructuración de toda la zona que conforma

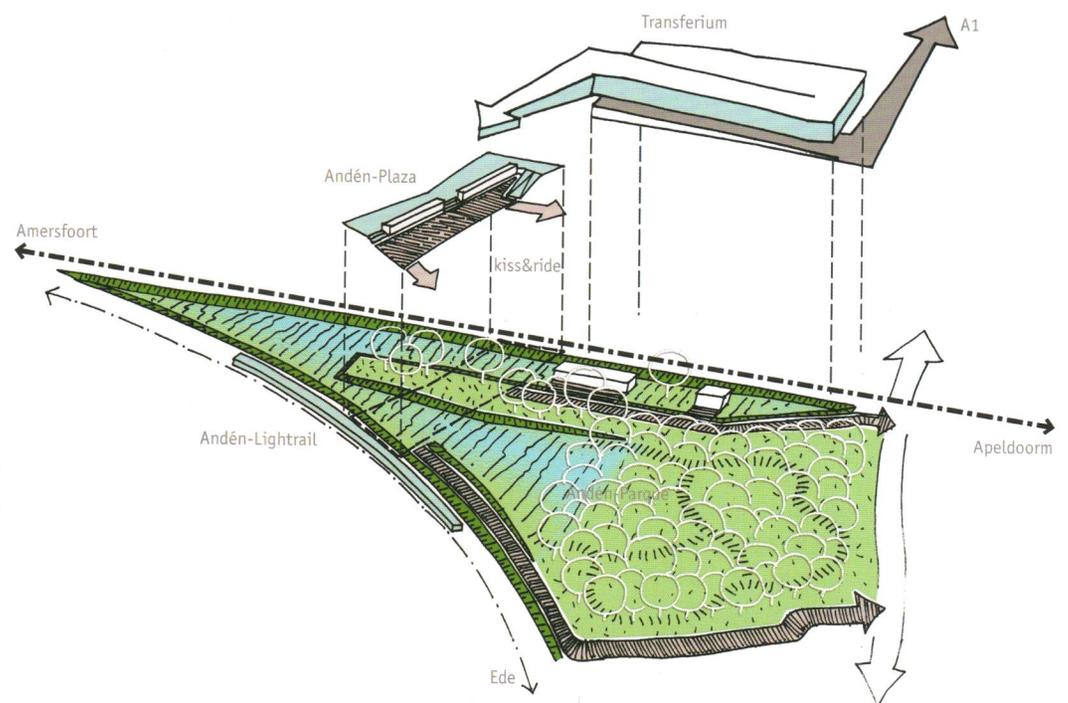
la entrada al parque industrial Harselaar. Todo ello ha requerido una colaboración público-privada entre el Ayuntamiento de Barneveld y BAM Groep. Una primera fase de la operación comprende la construcción del intercambiador, la reconstrucción del viario y la expropiación de las parcelas que definirán el eje de entrada al parque industrial y el futuro desarrollo de un nodo terciario. El Transferium actuará como *spin off*, catalizador de la transformación física, económica y social del polígono industrial y su entorno, mejorando su conexión y atrayendo programas adicionales como un centro multifuncional para usos deportivos, cine, comercio y restauración.

La realización de un proyecto tan complejo y en un periodo de tiempo tan corto ha sido posible gracias al encargo integral del mismo. De hecho, en el espacio de dos años se ha recorrido el proceso que va desde el esbozo de un concepto, la gestión y petición de subvenciones locales y europeas, el diseño detallado del proyecto arquitectónico y su construcción, pasando por la redacción del plan urbano y el diseño del espacio público.

El primer peldaño del proceso fue la elaboración del plan de desarrollo (*ontwikkelingsvisie*), un planteamiento flexible, tanto para la capacidad del aparcamiento como para el programa genérico de oficinas e industria, cuyos objetivos se irán cumpliendo en función del desarrollo de la intervención y de las necesidades que produzca. Esto conlleva un modelo de crecimientos programáticos independientes, repartiendo así los riesgos de la operación, a la vez que proponiendo una estructura espacial y funcional adaptable en el tiempo.



Fotografía de Hans Pattist.



Justificada la localización de la operación en su marco regional y nacional, se destilan sus consecuencias a escala local. Un primer paso para la realización del intercambiador es la transformación, ya efectuada, del transporte público, y la adecuación de las infraestructuras locales. Partiendo de esta base, el proyecto integral de ordenación del emplazamiento involucra:

- La reconstrucción y mejora de la conexión entre la autopista A1 y el Transferium.
- La construcción de un aparcamiento para unos 300 automóviles.
- La ejecución de un puente peatonal sobre la línea de ferrocarril que conecta Amersfoort y Apeldoorn.
- La creación de una nueva plaza para la estación.
- El cambio en la ubicación del andén del *valleilijn*.

Para generar claridad en el uso del equipamiento el movimiento del usuario es traducido en la formación del edificio y espacio público. Es por ello que el aparcamiento y puente forman un solo volumen que a su vez se enlaza fluidamente con el andén-plaza que conduce el usuario a la parada de tren. Se materializa así el paso de automovilista a peatón, de transporte privado a público.

La formalización de todo lo anterior se basa en dos conceptos contrapuestos. En primer lugar, la idea de llave se usa para dar continuidad funcional y formal entre autopista y aparcamiento: se trata de reducir al máximo la distancia psicológica entre el equipamiento y la A1 para garantizar el éxito del intercambiador. En segundo lugar se traduce el contraste entre ambos lados de la línea ferroviaria en un modelo para el intercambio de sus cualidades específicas: un norte —Harselaar Noord— dinámico, industrial y edificado frente a un sur —Esvelder Beekzone— tranquilo y dominado por el paisaje agrícola. Se trata, por lo tanto, de trasladar programa al sur y paisaje al norte, para reforzar y adecuar el contraste entre lo urbano y la naturaleza de lo rural.

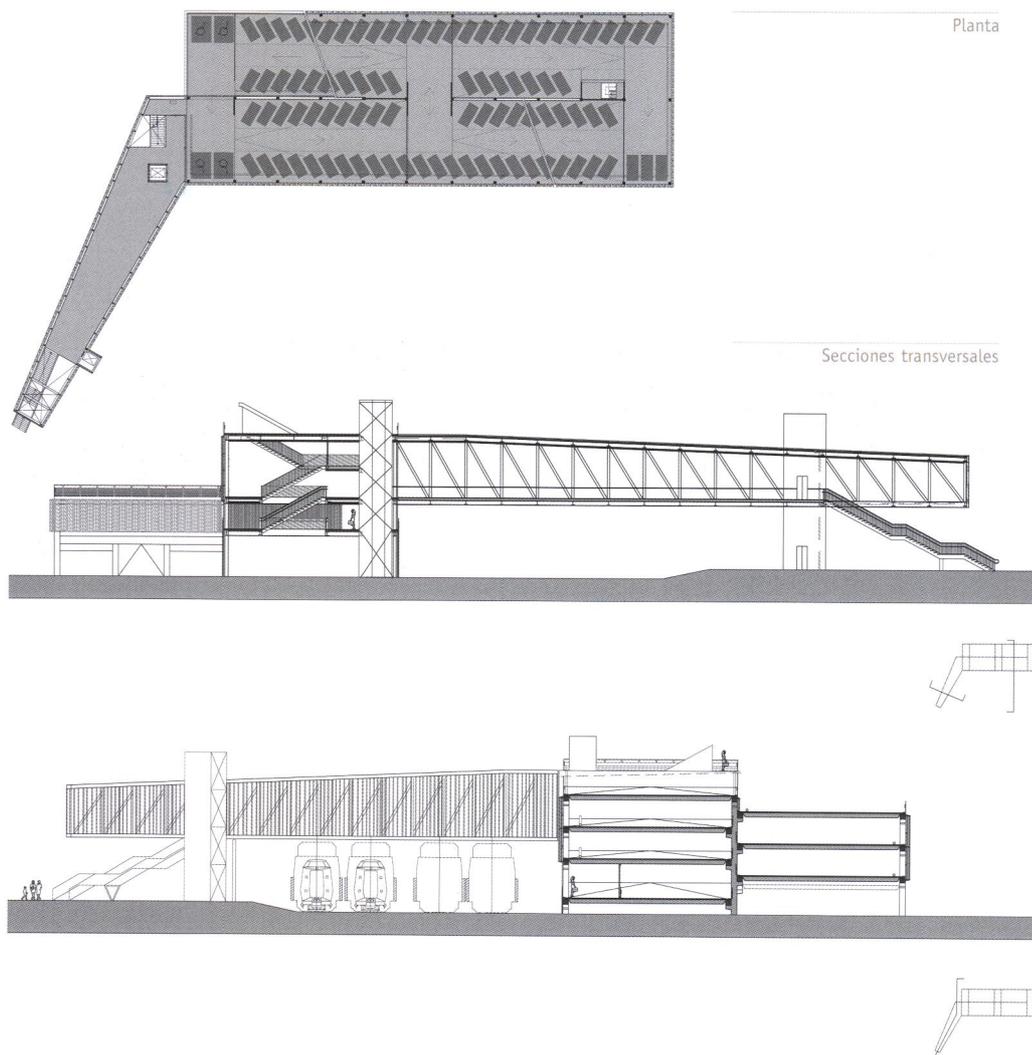
El edificio es anuncio del intercambio, un artefacto que trasciende su funcionalidad para dotar de identidad al entorno genérico donde se inserta. El volumen construido se olvida del suelo flotando y girando sobre sí mismo, alcanzando su clímax para afrontar su tránsito sobre la línea de tren. El espacio liberado de planta baja, que en primera instancia hace la función de aparcamiento provisional para el polígono industrial colindante, contendrá en el futuro diferentes programas de uso público (estación, comercio complementario, restauración y oficinas). Estas funciones conformarán la fachada del centro neurálgico del nuevo parque de oficinas en el cruce entre las distintas infraestructuras viarias.

Por razones técnicas y económicas se ha optado por dos sistemas constructivos distintos: el puente se soporta por una estructura de cerchas metálicas con una luz libre de 35 metros y el aparcamiento por un esqueleto de hormigón prefabricado. Para poder conseguir la continuidad entre estas dos piezas y responder al tiempo a los requisitos obligados de ventilación cruzada, transparencia y seguridad, se ha diseñado una fachada constituida por una doble línea de tubos de aluminio extrusionado de diferentes diámetros (50/75/100mm). Esta fachada funciona como un filtro donde los tubos conforman una cortina de reflejos, transparencias y opacidades que genera imágenes diversas dependiendo del punto de vista del espectador: opacidad para perspectivas forzadas y transparencia absoluta para vistas frontales. También juega un papel importante en la percepción que tiene el usuario nocturno del edificio, tanto a nivel de circulaciones interiores como a nivel de reclamo urbano. Una fachada, que en su carácter dinámico, logra traducir todas las circulaciones en una solución de continuidad.

El edificio se conforma como una combinación de puente y aparcamiento, un nuevo paisaje funcional que ofrece diversas ventajas.

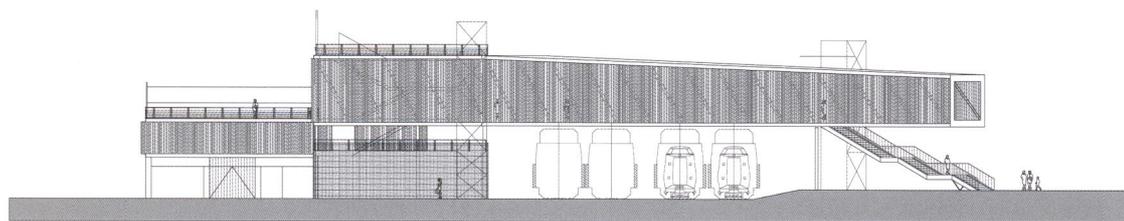


La secuencia de parking en cubierta, puente, andén plaza y campo. Fotografías de Hans Pattist.

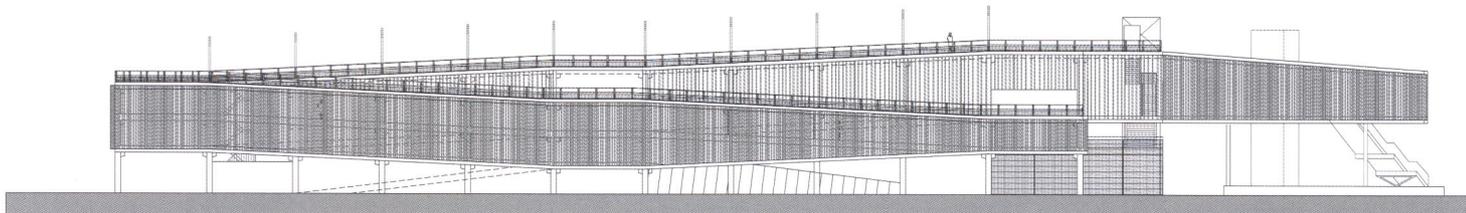




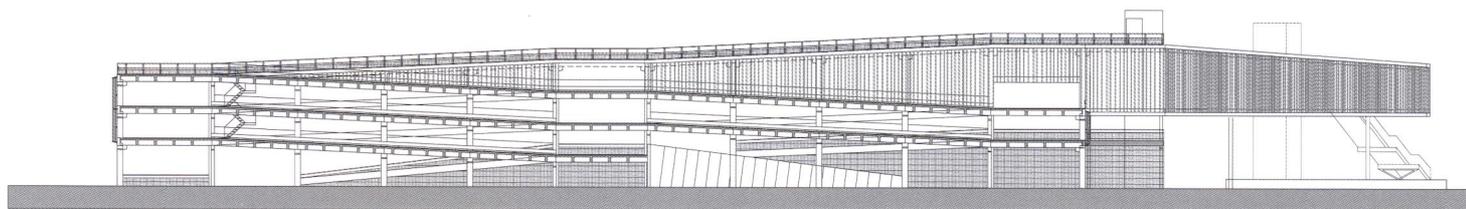
Fachada Este



Fachada Norte



Sección longitudinal



Desde un punto de vista pragmático, el aparcamiento aprovecha unos elementos de comunicación vertical dimensionados según el nivel de confort y seguridad que establece la normativa para la construcción de estaciones ferroviarias. Se evita así la práctica habitual de dimensionados mínimos que se realizan en la construcción de la mayoría de estos equipamientos, para proponer un espacio interior de dobles alturas propias de un *lobby*.

La extensión de la doble altura del puente hasta el interior del aparcamiento se convierte en un espacio con características de megaron², indicando al conductor el lugar de enlace entre el equipamiento y el transporte público. Desde el interior, el espacio funciona como un telescopio que proyecta al usuario hacia el paisaje o le absorbe bañándole de sombras lineales. Esta cualidad direccional se ve reforzada con la utilización de un falso techo metálico (*DO roosters*) proporcionando un efecto de transición propio de los *fin-gers* aeroportuarios.

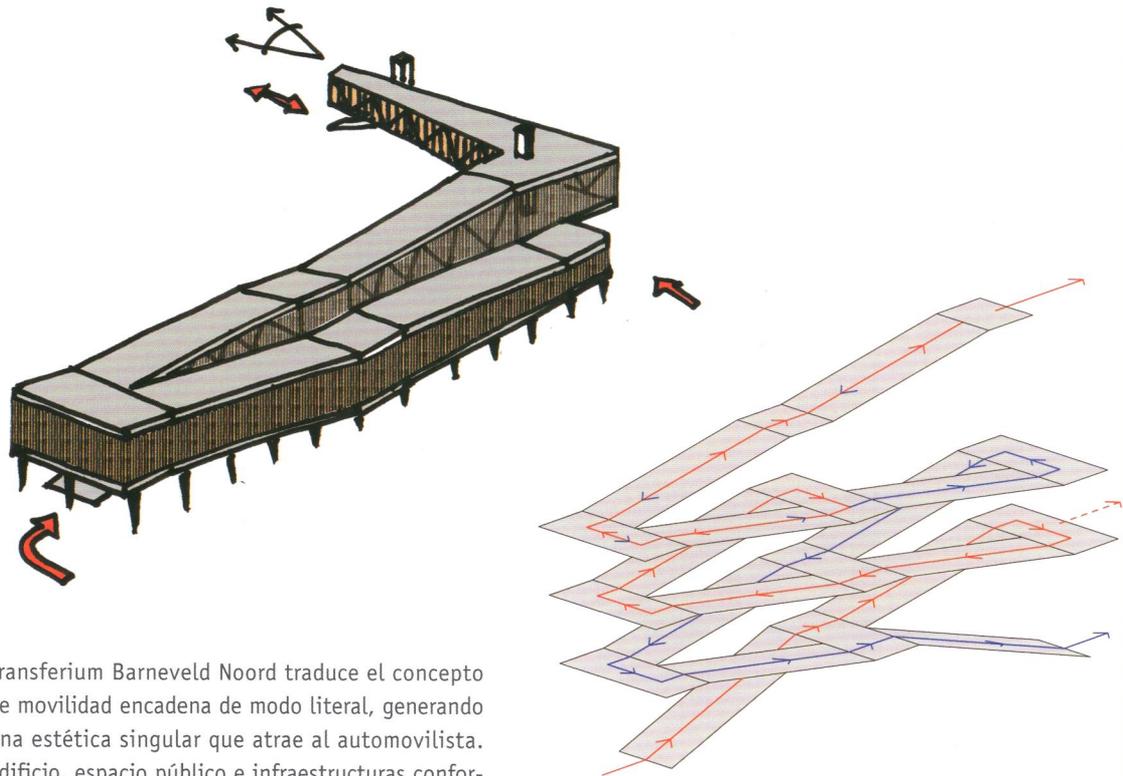
/2/

En la Grecia Antigua y Anatolia, espacio constituido por una estancia cerrada, en doble altura, de planta rectangular, precedida de un doble pórtico con el exterior abierto a un patio.

Por otra parte, buscando la distancia más corta entre garaje y andén se determinó la posición final del puente y del andén-plaza. Este último ocupa el espacio mínimo necesario, en una zona con un carácter meramente paisajístico, para resolver el enlace con Barneveld en su escala local. Se distribuyen, además del andén-plaza, un *kiss&ride*, un aparcamiento para bicicletas y un acceso peatonal.

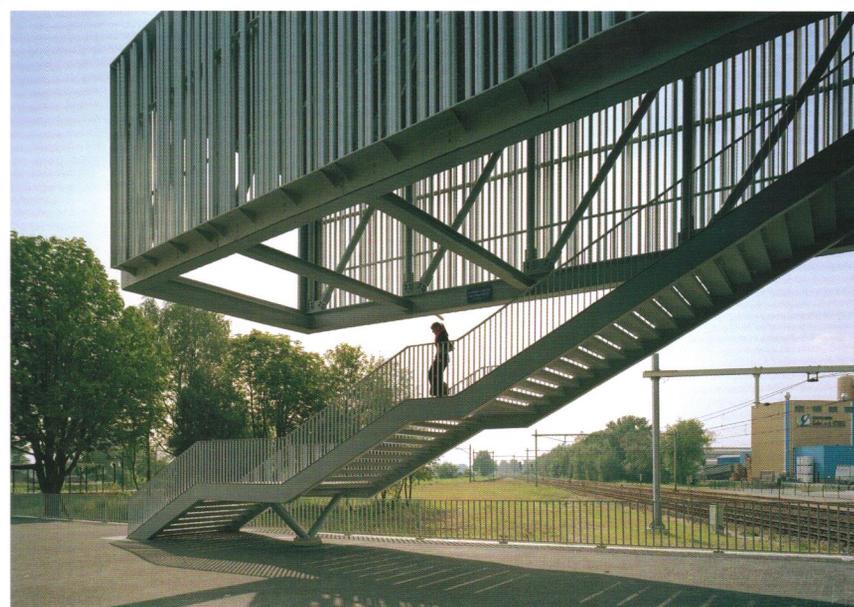
Se pretende reforzar el carácter del paisaje manteniendo los árboles y utilizando la zona de pradera de césped natural como espacio para la acumulación e infiltración de agua. Elevando la conexión entre el puente y el andén se facilita el movimiento del usuario y refuerza el contraste entre lo construido y lo natural. Estas plataformas se diferencian mediante el uso de un marco de hormigón prefabricado en el perímetro, un relleno de asfalto con distintos tonos grises y un pavimento de baldosas con una capa de acabado de carborundum. Este material aparece de nuevo en las escaleras y puente para conseguir la continuidad entre interior y exterior.

A la continuidad en la conceptualización volumétrica del transferium se le añade el recurso del contraste lumínico para generar variaciones en su apreciación sensorial: la percepción de pesadez material diurna frente a la ingravidez de una cortina iluminada nocturna.



Transferium Barneveld Noord traduce el concepto de movilidad encadena de modo literal, generando una estética singular que atrae al automobilista. Edificio, espacio público e infraestructuras conforman una solución de continuidad formal y funcional, piezas clave para la regeneración del polígono de Harselaar y su entorno además de englobarse en un proyecto integral estratégico flexible —con el objetivo de convertir este enclave en una puerta urbana a escala regional— atento a los recursos preexistentes y entendiendo el potencial de las infraestructuras que le afectan. ■

Transferium forma y funcionamiento



Fotografías de Hans Pattist.

Título del proyecto: **Transferium Barneveld Noord**

Autor proyecto: **VHP a+s+l. Gijs Wolfs y Oriol Casas Cancer** (desde 2006 wUrck architectuur, stedenbouw, landschap)

Fecha proyecto: **septiembre 2003**

Promotor: **Heilijgers-BAM. Ayuntamiento de Barneveld**

Situación: **Baron van Nagellstraat, Barneveld. Holanda**

Superficie: **parking 9.100 m². Puente 830 m²**

Presupuesto: **parking 2,7 millones de €; puente 3,8 millones de €; espacio público 0,9 millones de €**

Fecha obra: **agosto 2005-enero 2006**

Constructores: **parking: BAM; puente: Ballast Nedam; espacio público: BAM infra; fachada: Van Campen**

Web: **www.vhp.nl y www.wurck.nl**