



Alta velocidad entre olivos

1

© F. Scheffel

Estación de tren Olivos y cultivos con edificaciones dispersas a su alrededor rodean el enclave de la nueva estación de tren en Antequera - Santa Ana (Málaga) que forma parte de la línea de Alta Velocidad Madrid - Córdoba - Málaga. Nos encontramos en un lugar sin referencias arquitectónicas directas, lo que planteó un edificio a modo de accidente en el terreno. La imagen de la estación con sus cubiertas ondulantes generadas a partir de un pliegue del terreno, integra en el lugar la terminal y un aparcamiento en superficie para 300 automóviles.

La estación está configurada por cinco vías de ancho internacional y dos andenes de 400 m de longitud, así como por dos vías de ancho ibérico y un andén de 240 m. Los tres andenes cuentan con marquesinas que son parte de la idea inicial del proyecto y siguen el juego de cubiertas de la propuesta. Todos aquellos que accedan por automóvil percibirán un edificio de 13 m de altura que nace del terreno mientras que los viajeros que accedan desde los andenes percibirán un edificio de 5 m de altura oculto por el terraplén de las vías. Una vez en el interior, todos participan del espacio central sometido a sus cubiertas curvas. Este ambiente interior, con abundante iluminación natural difuminada y ocultación parcial del exterior, consigue la atmósfera sosegada tan necesaria durante las esperas.

Con el fin de evitar complicar el volumen principal de la estación así como para diferenciar los usos, se constituyó

el patio Norte, delimitado mediante una pastilla de servicios donde se ubicaron aljibes y bombas cuyas vibraciones, ruidos y tamaño no eran compatibles con la estación. El patio Norte está ajardinado con vegetación autóctona de bajo mantenimiento.

El edificio de viajeros está situado siete metros por debajo de los andenes a los que se accede por medios de elevación mecánicos. Tiene una superficie de 3500 m² repartidos en dos plantas. El vestíbulo principal, venta de billetes, cafetería, locales comerciales y accesos a andenes se localizan todos en planta baja. En planta primera se sitúan las oficinas internas de la estación y cuarto de control, así como un cuarto técnico de aire acondicionado. La diferencia de cota entre el acceso y los andenes genera un gran muro de contención junto a la formación de vías. Con el fin de contrastar dicha contención con las superficies metálicas de la cubierta y el vidrio translúcido de la fachada, ésta se revestirá de lascas de pizarra con un marcado despiece horizontal. Este carácter pétreo enraiza aún más el proyecto en el terreno.

La estructura de la estación es metálica, resolviéndose la cubierta mediante vigas cajón de 400 x 500 mm y 500 x 300 mm. curvadas y sustentadas por pilares inclinados de acero de diámetro 300 mm. Los pilares están pintados previo granallado, método que prepara las superficies eliminando toda impureza, como óxidos



2

© F. Scheffel

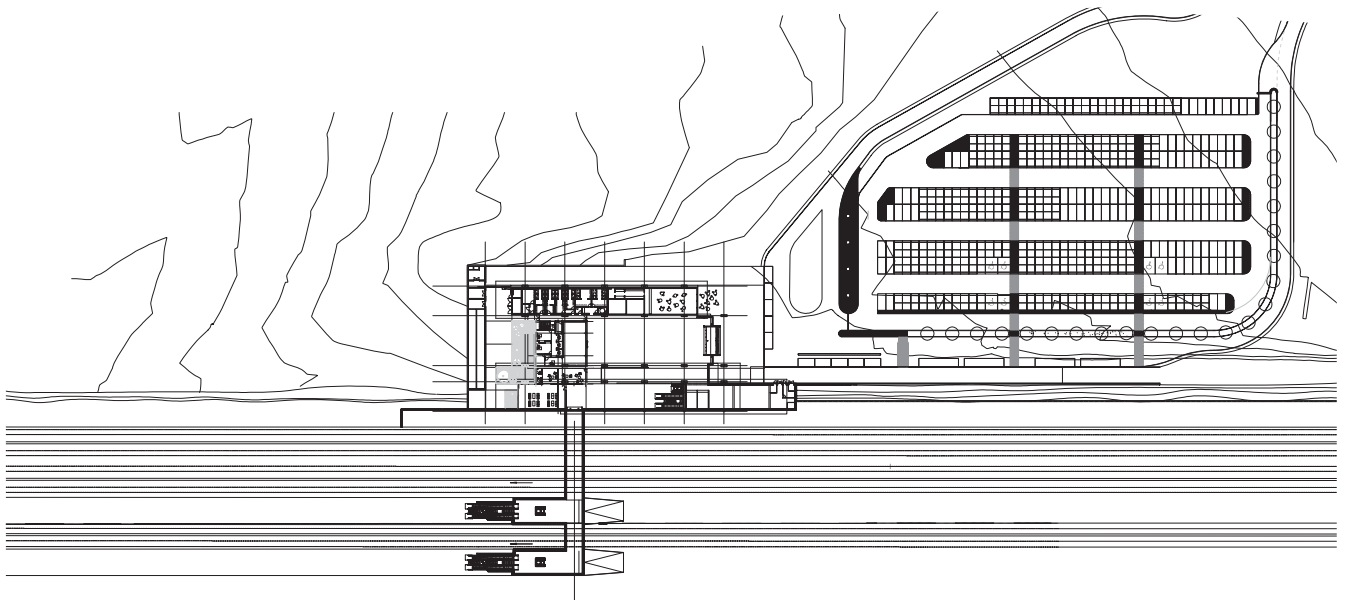
España - 2007
Antequera (Málaga)
Estación de tren
Antequera – Santa Ana

Promotor
 Adif

Arquitectos
 L35 Arquitectos (Tristan
 López-Chicheri, José Luis
 Querol, Alejandro Lorca,
 Stefano Melgrati)
Dirección de obra
 Tifsa

Constructora
 Ute – Copisa - Heliopol
Estructura metálica
 Idesteel

1- La estación por la noche.
2- La sala de acceso a los
trenes.
3- Plano de conjunto.





4



5



6

© F. Scheffel

o grasas, que perjudique al pintado posterior. Sus bases están ancladas a unas zapatas separadas 12 metros entre sí. Sobre esta estructura principal, con una luz máxima de 4,20 metros, se dispone una chapa colaborante de canto 106 mm. a la que se atornilla un tablero hidrófugo de 19 mm. Por último, la cubierta se remata con planchas de zinc de ancho 600 mm.

El centro de viajeros se plantea con una estructura de acero con una cadencia inferior sustentada por pilares HEB. El cerramiento general de la estación es un muro cortina, modulado a partir de una trama de 2 x 1 metros. La decoración interior está basada en paneles realizados con tabloncillos chapados de cerezo, con la intención de dar un aire más cálido al vestíbulo de la estación.

El estudio L35 arquitectos, que próximamente abrirán oficina en París, fueron los encargados de realizar el proyecto de la nueva estación, que está llamado a convertirse en un gran centro distribuidor del tráfico en la zona sur de la península.

Sergio Baragaño Cachón

4 - Vista general en los campos.

5 - El acceso a los andenes.

6 - Los pilares de acero anclados a unas zapatas separadas 12 metros.

7 - La estación entre los olivos.

8 - Sección

a - Viga cajón

400 x 300 x 10

b - Estructura de tubo

descolgada de vigas

principales + tramex

galvanizado + malla

metal estriado prelacado

c - Pilar metálico Ø 300

d - Vidrio isolar

e - Hoja laminada zinc

+ rastrel de madera

+ lamina VM zinc

f - Panel aglomerado

hidrofugo 22mm

g - Chapa colaborante

ACL-106 + poliuretano

proyectado 50mm

h - Estructura secundaria

perfiles L 100.60.40 y

T 100.50

i - Falso techo de tablero

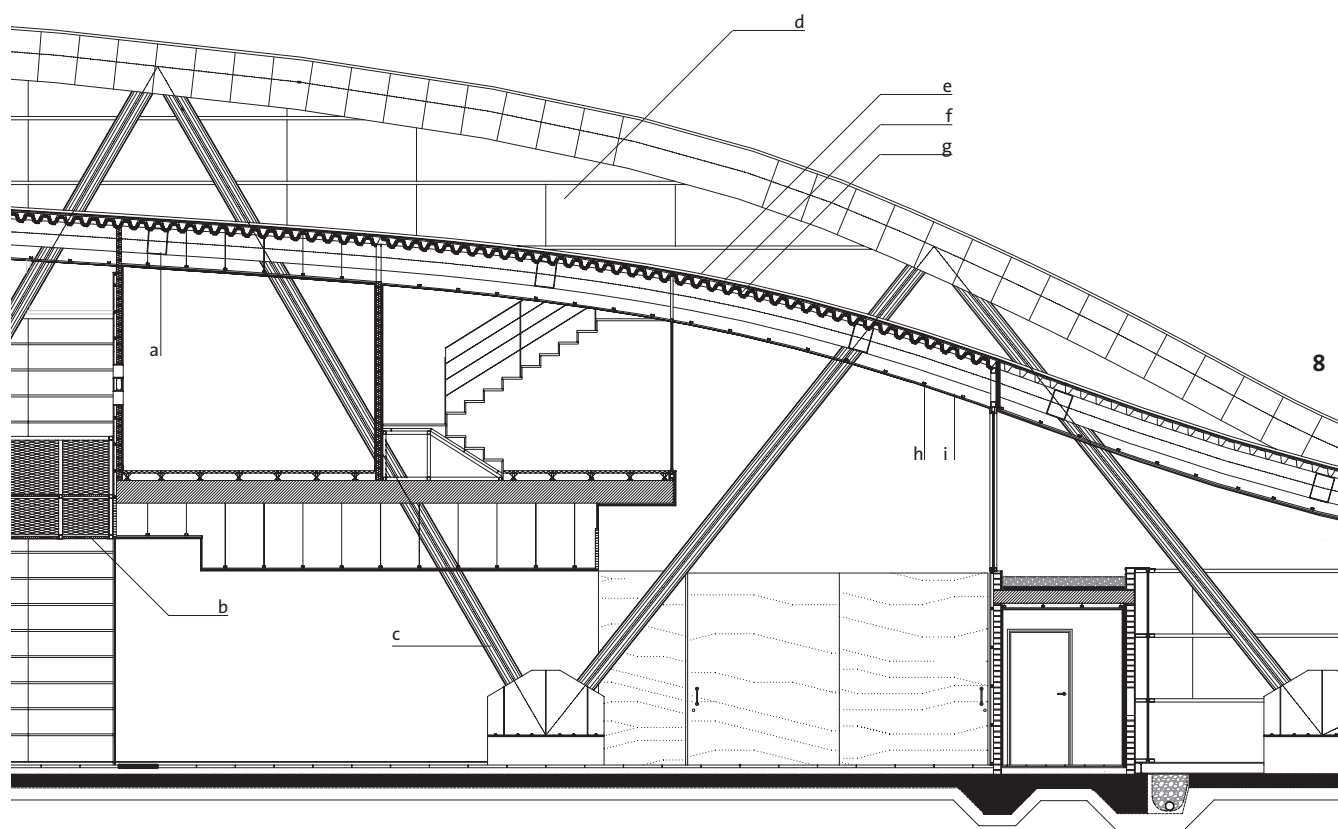
compacto con resinas

fenólicas 6mm.



7

© F. Scheffel



8