

(01) Buenos días. Damos las gracias a la Universidad de Valladolid y a su Escuela de Arquitectura por haber organizado este Congreso, y al comité científico del mismo por haber seleccionado esta comunicación, la cual lleva por título: **Rehabilitación de la Estación Central de Autobuses de Alicante para Espacio Séneca**, y que pasamos a exponer a continuación siguiendo un orden cronológico de los hechos.

(02) El proyecto y la obra original, 1943-1947

La Estación Central de Autobuses de Alicante, obra del arquitecto Félix de Azúa Guart entre 1943 y 1947, ocupó una manzana de la retícula del Ensanche al colmatarla con cuatro bloques de viviendas sociales. Esta dotación estaba conformada por un edificio destinado a viajeros y una explanada con andenes y una marquesina central. (03) El inmueble se definió con un volumen en planta de U y dos niveles que arropaban un vestíbulo de unos 500 m² y 9 metros de altura bañado por la luz de estrechas ventanas horizontales y de los paveses de vidrio incrustados en su bóveda. En un lateral de este espacio se disponían los cubículos —con bajo y altillo— de las empresas, el cual estaba rodeado por los servicios necesarios para los usuarios: consignas y taquillas, puesto de información, reloj, servicios higiénicos, la entrada desde la ciudad, las bajadas al túnel de paso a las calles rodadas y la conexión con la cafetería y la hospedería; esta sita en el nivel superior. El *hall* funcionaba como el distribuidor de flujos de viajeros.

(04) Del otro lado estaba la explanada, finalmente distribuida con cuatro viales paralelos al propio *hall* equipados con tres pérgolas en T de protección, de las que ha sobrevivido solo una. Andenes y vestíbulo se conectaban mediante un pasaje soterrado y cuatro pares simétricos de escaleras (uno bajo la bóveda al interior y otros tres bajo las marquesinas), separando las circulaciones de las personas y las del tráfico mecánico.

(05) La Estación de Autobuses, resuelta compositivamente con un eje de simetría y con un discreto lenguaje historicista en las fachadas, propio de las directrices culturales de la autarquía, se vincula con la arquitectura moderna de las infraestructuras, funcional y desornamentada, del periodo de entreguerras en Europa, en concreto, con las estaciones ferroviarias italianas que alardeaban sus estructuras y contaban con pasos por debajo de las vías para llegar a las plataformas.

(06) En el caso de Alicante, la Estación destacaba, tanto por la explanada, como por su generoso y luminoso *hall*, protagonizado por dejar a la vista los pórticos y losas de hormigón armado con sus dieciséis vigas curvas de traza carpanel que evocaban el ambiente industrial de una factoría impoluta. Se trataba de un espacio moderno por su luz, sus paramentos blancos, la nitidez de su geometría y la ausencia de decoración añadida. Resulta muy difícil encontrar una 'plaza cubierta' de estas características en la España de los años 40. (07) Este vestíbulo contaba con dos grandes murales del artista

local Gastón Castelló, pintados entre 1947 y 1949, dedicados a la provincia y a la propia ciudad, dando la bienvenida. **(08)** Todas estas particularidades (vestíbulo fluido, lógica en la distribución, separación de tráficos y relevancia de los elementos portantes) han contribuido a que el inmueble sea considerado bien de relevancia local en el catálogo municipal y que figure en el registro general de DoCoMoMo-Ibérico, pero no impidieron la obsolescencia de su uso como nodo de transporte de personas y pequeños bultos. La Estación fue clausurada en 2011, sobrepasada por el incremento de pasajeros y del tráfico de autocares, y por el desgaste material, a la vez que se demolieron los bloques de viviendas. A partir de esa fecha se planteó su rehabilitación y reutilización.

(09) El primer concurso y el proyecto *Gourmet*, 2008-2012

A principios del siglo XXI era evidente que esta infraestructura quedaría sin uso y convenía encontrarle un nuevo rol que fuese capaz de mantener la identidad entre arquitectura y ciudadanía, no siempre fácil. En el aire flotaba la aspiración de destinar la manzana a la plaza verde que nunca fue. Ante esta oportunidad, el Consistorio anunció, en 2008, el “Concurso de ideas para la redacción del Proyecto de la Plaza de Séneca” sobre la totalidad de la manzana, a la vez que se tramitaba su inclusión en el Catálogo de Bienes Protegidos. El certamen lo ganó el equipo de Santatecla Fayos con un proyecto que mantenía en pie parte del volumen de la Estación funcionando como un umbráculo abierto a la plaza resultante del derribo de los bloques y los andenes que desaparecían para incorporar el aparcamiento subterráneo y el jardín. Sin embargo, el diseño fue rechazado por los vecinos y el Consistorio abandonó el proyecto.

(10) En 2011 el Ayuntamiento demolió los bloques residenciales, con la intención de que el solar resultante se reconvirtiera “en una plaza con arbolado de gran porte”. El ajardinamiento de la plaza se llevó a cabo con un diseño de las arquitectas municipales Carmen Pérez Molpeceres y Miriam Jareño García, que culminaría en junio de 2014. La ejecución de este espacio urbano eliminó las dos verjas que delimitaban la Estación en las entradas de los autocares y destruyó dos de las tres pérgolas, mutilando la Estación. Durante las obras se descubrieron las bocas de un refugio anti bombardeos oculto en el subsuelo desde el fin de la guerra civil que se incorporarían al jardín. **(11)** Paralelamente, en 2013, se encargó al estudio de arquitectos de Isaac Peral y Luis Carreira el proyecto de reutilización de la obsoleta infraestructura (inmueble y pérgola) para Mercado *Gourmet*, operación que los autores prefirieron llamar ‘reciclaje’. En esta primera propuesta de conservación de la vieja Estación, con un programa híbrido que unía los usos comercial, cultural y de ocio, primó la idea de potenciar en el vestíbulo el concepto de distribuidor de flujos, puesto que resultaba inevitable el tránsito bajo la sala abovedada para disfrutar de las posibilidades que se ofrecían: paso desde la ciudad

hacia la nueva plaza, compra en los locales de las antiguas taquillas, así como el acceso, a través de las escaleras mecánicas, a la planta donde se ubicarían cafeterías en el lugar de la antigua hospedería; por otro lado, se proponía el uso del pasaje subterráneo como sala de exposición. (12) Las nuevas funciones se distribuían replicando la lógica de la reconversión de otros viejos mercados: en las plantas inferiores se preveían los locales y en las superiores se situaría el ocio y la restauración. Se requería un nuevo núcleo de escaleras y ascensor para facilitar la accesibilidad interior y la evacuación: este núcleo —previsto con perfilería metálica, un material ausente en la Estación— permitía alcanzar la cubierta que se habilitaba por las vistas.

(13) Así pues, el programa de Mercado *Gourmet* con 35 puestos se encajaba en el viejo contenedor respetando el volumen exterior y el espacio interior: las oficinas de las empresas se transformaban en locales, las circulaciones en el vestíbulo se potenciaban a la vez que su fachada recayente a la nueva plaza se abría para capturarla. Ahora bien, la intervención no era mínima, pero el escrupuloso respeto de la silueta de la Estación y de su marquesina en el andén, garantizaban la fijación del imaginario construido a lo largo de seis décadas en la memoria de los habitantes, reafirmando la pertenencia de esta arquitectura a la ciudad. Sin embargo, el concurso de explotación quedó desierto y las autoridades se replantearon el proyecto para adaptarlo a un nuevo uso cultural.

(14) El Espacio Séneca, 2013-2017

El mismo estudio de Isaac Peral y Luis Carreira, en 2015, reajustó la solución inicial a un amplio elenco de actividades culturales y expositivas para dar lugar al Espacio Séneca, uniendo en nombre plaza y arquitectura. Se modificó el proyecto suprimiendo las escaleras mecánicas y el uso del pasaje subterráneo (clausurado durante las obras de la Plaza Seneca), se reservó la planta primera para uso administrativo y se renunció a habilitar la terraza superior, pero se mantuvo el vestíbulo con la nueva luminosidad que entraba por la ‘cortina de vidrio’ de poniente que había transformado el introspectivo *hall* en uno extrovertido que se ampliaba visualmente hasta la plaza-jardín. (15) En este segundo proyecto había premisas de actuación que se repetían: el mantenimiento del volumen primigenio, la devolución a origen del hangar de viajeros, la apertura de los ventanales hacia los andenes, la introducción de la escalera y el ascensor (desplazados a la crujía de fachada), la renovación de los servicios higiénicos, la estanqueidad de las cubiertas, la implementación de la red eléctrica y del aire acondicionado, la recuperación de los acabados superficiales primigenios, la limpieza de los dos grandes murales al temple de Gastón Castelló y la restauración de la única pérgola superviviente.

(16) Las intervenciones previstas ahora fueron más puntuales, permitiendo conservar el máximo del legado histórico quedando cerca de los criterios del *restauro científico*

planteado por Boito: respetar el pasado, suprimir lo superfluo y añadir lo estrictamente necesario para una nueva vida. De hecho, la recuperación del color original se dedujo de catas realizadas *in situ*, por lo que el *hall* se enlució de nuevo con yeso, rematándose con las debidas capas de pintura blanca, color que amplifica el espacio más allá de sus dimensiones físicas. También en las fachadas exteriores y en la única pérgola de los andenes se lograron los colores primitivos blanco y gris. (17) Todos los nuevos revestimientos añadidos se fundían con los materiales de la preexistencia sin distinguir la fractura del tiempo que mediaba entre la obra pretérita y la rehabilitación: la autenticidad se depositaba antes en la forma que en la materia, ya que su amalgama garantizaba recuperar la imagen primigenia de la vieja Estación registrada en la memoria de los alicantinos. No se podía alcanzar esta imagen unitaria si se seguían los preceptos de Boito de distinguir lo nuevo de lo viejo porque se desfiguraría el recuerdo de esta arquitectura. Como señala el profesor Calduch, en los procesos de restauración del patrimonio moderno, ya impregnado en la retina de sus usuarios, conviene ser flexible y no aplicar “miméticamente criterios inapropiados derivados de las teorías decimonónicas de la conservación patrimonial”.

(18) Quizás la parte más controvertida del proceso —y que merece un debate— se dio cita en la adecuación de las oficinas de las compañías. Primigeniamente había un total de 20 ‘cajas’ de planta baja y altillo (con escasas alturas libres) alrededor del *hall*. Estos cubículos se mantenían como puestos de venta en la primera propuesta y como salas o despachos adyacentes al *hall* en la segunda. Los forjados iniciales descansaban sobre unos zunchos a 2.00 metros de cota, impidiendo el recorrido atravesando los cubículos. Durante la ejecución de las obras, dirigidas en 2016 por José Luis Rosique y Mirian Jareño, surgió la tentación lógica de unir las antiguas oficinas para dar lugar a una nave lateral abierta al vestíbulo, por lo que se decidió suprimir los zunchos y sus paredes de apoyo. El vestíbulo se ensanchaba modificando su configuración histórica al ampliar su espacio. Ello acarreó el rediseño de las instalaciones que se integraron en un falso techo y en el zócalo perimetral en la parte baja de la pared de cierre de la nueva nave lateral y de menor altura. Las obras de rehabilitación y restauración de la vieja Estación de Autobuses llegaron a su fin en diciembre de 2016 inaugurándose al año siguiente.

(19) Balance de actuaciones

En el reciclaje de la vieja Estación Central de Autobuses ha prevalecido la conservación del edificio tras la obsolescencia de su función inicial. No obstante, el vestíbulo principal ha sido siempre objeto central en los dos proyectos, procediendo, finalmente, a una restauración más allá de su forma primigenia, hecho que requiere una doble reflexión. Por un lado, el generoso y amplio vestíbulo ha sido devuelto a un inexistente estado

inicial al sumar al diáfano hangar de viajeros los cubículos de las oficinas, expandiendo más el propio *hall* que parece ahora aproximarse más a los axiomas modernos de la planta libre y que, tras la actuación, se extiende con acierto hacia la plaza-jardín al haber mutado la fachada con una ‘cortina de vidrio’. Se ha logrado un lugar con aspiraciones más modernas que aquel de posguerra proyectado en adversas condiciones culturales para planteamientos de vanguardia y con restricciones de materiales. (20) Por otro lado, este vestíbulo es portador de un gran valor histórico, aunque pueda argüirse que la arquitectura moderna, por cercana, pertenece a nuestra época. Aun salvando estas sutilezas, el resultado final permite leer el espacio primitivo y su presencia evoca con inmediatez la envolvente histórica. Quizás habría sido mejor revitalizar la vieja Estación como Mercado *Gourmet* —con un tráfico diario de viajeros— que como Espacio Séneca —con una afluencia intermitente de público—, ya que su nueva vida recuperaría el intenso tránsito de personas.

(21) La antigua Estación ha cambiado de uso y nombre: su destino ahora es cultural y se denomina Espacio Séneca, concordando con la plaza donde se ubica. La pérdida de la función como nudo de comunicaciones no ha supuesto su derribo, sino la excusa para su reutilización, mediante la metamorfosis del viejo inmueble en un nuevo contenedor. Restan todavía elementos pendientes de incorporar, estos son: el túnel subterráneo que permitía a los viajeros alcanzar los andenes desde el vestíbulo, la segunda pérgola derribada cuya reinterpretación ya cuenta con proyecto, y las dos verjas de cierre de los andenes que, seguramente, ya no se recuperen. Que se rehabilite la galería subterránea como sala de exposiciones retoma una idea del primer proyecto de intervención. Que se construya una segunda pérgola con un diseño contemporáneo, puede resultar excesivo. De hecho, apenas ha transcurrido una década desde que se demolió la pérgola que se pretende reinterpretar, por lo que convendría plantearse su reconstrucción sobre las mismas zapatas, cuestión inmediata que compensaría el atropello que supuso su demolición injustificada. Ciertamente se trataría de una copia, pero una copia que serviría pedagógicamente para entender mejor este patrimonio.

(22) Quedamos a su disposición. Muchas gracias.