



FÉLIX ARRANZ

FÉLIX ARRANZ

1961 nace en La Rioja. Arquitecto por la ETSAB de Barcelona, su actividad profesional se ha concretado en obras de edificación, en su mayoría construidas en Aragón y en su mayoría en colaboración con otros arquitectos, como: Edificio de apartamentos en Zaragoza (con Elena Fernández Salas), Plaza de las Eras en Zaragoza (con Sirio Sierra), Instituto de Enseñanza Secundaria en Belchite (con Rafael Pamplona e Ignacio Navarro), Centro de Día para la tercera edad en La Puebla de Híjar, Cocheras de tranvías en A Coruña (con José María Valero, Gonzalo Urbuzu y Jesús Marcuello) y Estación intermodal Zaragoza-Delicias (con Carlos Ferrater, José María Valero y con Elena Mateu).

Paralelamente ha asumido responsabilidades tanto en la organización profesional (Vicedecano-contador del Colegio Oficial de Arquitectos de Aragón) como en la organización cultural (Bienal de Arquitectura de Zaragoza) y académica (Subdirector de la ESARQ UIC). Impulsó las publicaciones WAM, web architecture magazine, e iAZ, en la red internet. En la actualidad es editor de la colección de documentos periódicos de arquitectura SCALAE y Director del Área de Proyectos de la ESARQ UIC.

Presentar a Félix Arranz es revivir muchos momentos de mi vida académica y profesional, ya que no han sido pocas las experiencias que hemos desarrollado juntos.

Más allá de nuestra larga amistad, se inició nuestra primera relación académica cuando Félix cursaba el último año en la escuela de Barcelona y posteriormente compartiendo la docencia en la ya histórica cátedra de proyectos compartida con Enric Miralles, Roberto Terradas, Yago Conde, José M^a Torres Nadal, Joan Pascual, José Luis Canosa y Antonio Sanmartín.

Con Félix organizamos los cursos internacionales de arquitectura de la Universidad Internacional Menéndez y Pelayo durante los veranos del 93 y el 95 en Santander y posteriormente le acompañe en las experiencias de la Bienal de arquitectura de Zaragoza y en la creación del IAZ, una de las primeras aventuras en la red.

Aún así nunca se agota su capacidad para sorprenderme, como en su última propuesta: esa espléndida SCALAE síntesis de revista, icono y objeto con un planteamiento arquitectónico en su esencia editorial. También en la experiencia proyectual en la estación intermodal de Zaragoza compartida en su vertiente arquitectónica con Jose M^a Valero y Elena Mateu y en la que su aportación y conocimientos de la ciudad y sus cielos han sido relevantes.

Me gustaría seguir compartiendo con él experiencias de futuro.

Carlos Ferrater, Febrero de 2004

For me to introduce Félix Arraz is to relive many moments of my academic and professional life because we have shared many experiences together.

Apart from our long friendship, our first academic relationship began when Félix was studying his final year at the School of Barcelona and later we shared a teaching experience in the already historical project classes with Enric Miralles, Roberto Terradas, Yago Conde, José M^a Torres Nadal, Joan Pascual, José Luis Canosa and Antonio Sanmartín.

We organized, with Félix, the international architecture courses at the International University Menéndez y Pelayo during the summers of 93 and 95 in Santander, and later I accompanied him in the architecture Biennial of Zaragoza and in the creation of the IAZ, one of the first ventures on the internet.

Even so he never ceases to surprise me, as for example in his last proposal: that magnificent SCALAE magazine, an icon and a subject which has an architectural position in the essence of its editorial. Also in the planning experience of the Intermodal Station in Zaragoza in which he shared his architectural point of view with José M^a Valero and Elena Mateu and it is where his contribution and knowledge of the city and its skies have been outstanding. I would like to be able to continue sharing future experiences with him.

Carlos Ferrater, February 2004

FÉLIX ARRANZ

Born in La Rioja 1961. Architect for the ETSAB of Barcelona, he has specialized in construction buildings, mainly in Aragon and mostly in collaboration with other architects, such as: Apartment buildings in Zaragoza (with Elena Fernández Salas), Plaza de las Eras in Zaragoza (with Sirio Sierra), a Secondary Education School in Belchite (with Rafael Pamplona and Ignacio Navarro), a Day Centre for Senior Citizens in La Puebla de Híjar, a Tram Depot in A Coruña (with José María Valero, Gonzalo Urbizu and Jesús Marcuello) and the Intermodal Station Zaragoza- Delicias (with Carlos Ferrater, José María Valero and Elena Mateu).

At the same time he has taken on responsibilities as much in professional organizations (Vice dean - accountant of the Official School of Architects in Aragón) as in cultural organizations (Biennial of Architecture in Zaragoza) and academic (Sub director of the ESARQ UIC). He promoted the publication of WAM, an architecture web magazine, and IAZ, on the internet. Nowadays he is editor of the collection of the periodic architectural documents SCALAE and director of the Project Area of the ESARQ UIC.

Hace poco más de 15 años que abandoné, a regañadientes, la condición de estudiante universitario y desde entonces me esfuerzo en comprender del mejor modo posible la realidad, mi tiempo y los lugares que habito, y el modo de contribuir a su explicación, actualización y construcción. Eso ha tenido como consecuencia una implicación, en cuanto a arquitectura se refiere, que traspasa lo estrictamente profesional -el oficio- para sistemáticamente involucrarme en acciones, digamos, periféricas como lo pueden ser el hecho de editar publicaciones, organizar situaciones colectivas como Bienales y seminarios, participar en la organización profesional o poder pensar los objetivos y el sistema de trabajo del profesorado de una escuela de arquitectura española, en definitiva: editar, enseñar, construir para comprender, relacionar, aprender, participar.

Pienso que arrastro en todo ello algunas cuestiones que son comunes, seguramente adoptadas, y que atraviesan transversalmente rutas tan aparentemente diferentes: el aprecio por la relación directa con las personas y con las cosas, y la consecuente vindicación de la escala real como única ajena a intermediaciones y metáforas; el aprecio por un lenguaje de sujeto, verbo y predicado, y la consecuente vindicación de que las cosas sean como son, sin más en desfavor de la apariencia, la ironía formal, el estilo y las figuraciones ornamentales; la ambición de fundir conceptos abstractos, procedimientos constructivos y situaciones edificadas, mediante el proyecto, en una sola cosa (es lo que aprendí de la Escuela de Barcelona), aunque en una actualización de proceder en la que proyecto y obra sean un mismo proceso: sin escala, sin proyecto, sólo obra; y, en suma, la intención de que cualquier acción en la que se solicita, o apporto, mi contribución se resuelva como aprendo que se resuelve la arquitectura.

Entiendo que son estas cuestiones comunes, decía, tanto a mi contribución como arquitecto en proyectos como el de la Estación Intermodal de Zaragoza como al edificio de programas docentes en la ETSAB o en la ESARQ UIC o a la construcción de una publicación como Scalae.

Por otra parte, reconozco el favor de un factor que da la vida, ajeno a cualquier escala y sin embargo en la base de cualquier relación: la suerte. En estos encuentros pude explicar de qué modo los retales que dejan acciones dispersas, cosas que has visto y oído, la amistad con algunas personas que la honran, las ideas abandonadas y depositadas en la papelera, algo que no salió bien, se empeñan en ocasiones en cruzarse para regalar un proyecto casi resuelto de inicio, una obra que estaba esperando. Hacerlo de manera consciente es la escala 1:1 del arquitecto, es lo que nos pide la gente, pienso, además de respuestas habitables a sus deseos. Saberlo explicar inicia la construcción de la arquitectura. Lo intenté explicar para el caso de la estación. La suerte ha sido, en este caso, la posibilidad misma de poderlo explicar, que agradezco.

I reluctantly stopped being a university student more than fifteen years ago, and since then I have made an effort to understand, as best as I can, the situation, my era, and the places that I inhabit, and the way to contribute to their explanation, their modernization and construction. As a consequence this has led to an involvement, as far as architecture is concerned, that goes beyond what is strictly professional - the job - I systematically get involved in, shall we say, secondary activities, such as producing publications, organizing groups such as Biennials and seminars, participating in professional organizations, or being able to propose the objectives and the teaching system in a Spanish School of Architecture, in short: to publish, to teach, to learn to understand, to relate, to participate.

I think that in all this some common questions remain, which I have probably adopted and which apparently seem to go in different directions: appreciation for a straightforward relationship with people and things, and the consistent vindication of objects in a real scale far removed from intermediations and metaphors; appreciation for a language with subject, verb and predicate, and the consistent vindication for things to be as they are, without its appearance, formal irony, style and ornamental figures being out of place; the ambition to merge abstract concepts, constructive procedures and situations by means of planning into one single object (it is what I learnt at the School of Barcelona), although in updating the procedure, the project and the building work become one process: without a scale, without a project, only the building work; and, to sum up, any intention of any activity which is required, or to which I subscribe, my contribution is settled in the same way that architecture is decided.

I understand that these are common questions, as I have already mentioned, in so much as to my participation as an architect in projects like that of the Intermodal Station of Zaragoza as to the building of educational programmes in the ETSAB or in the ESARQ UIC or to the creation of a publication like Scalae.

On the other hand, I recognise the part played by a factor of life, beyond any scale and nevertheless the base of any relationship: luck. In these meetings I was able to explain the way that dispersed actions can leave remnants (things that you have seen or heard, friendship with some people who know how to honour the meaning of friendship, abandoned ideas thrown into the bin, something that did not come out well), and on occasions they insist in crossing each other to make an almost resolved project from the beginning, a building work which was just waiting to begin. To do it consciously is the architect's scale of 1:1, it is what people ask us to do, I think, apart from the usual answers to their desires. To know how to explain it, is how the construction of the building begins. I tried to explain it in the case of the station. I have been lucky, in this case, to have the possibility to be able to explain it, for which I am grateful.

Estación Intermodal Zaragoza Delicias. Zaragoza [España]

Zaragoza es Delicias.

Tras los primeros trenes de alta velocidad, se abrirán los tres vestíbulos de la Estación de Delicias (llegadas, salidas, 'transfer') y un día será operativa la estación de autobuses. Así empezarán a resultar comprensibles los aspectos funcionales de la estación y su urbanización paralela, aunque todavía no todos hasta su finalización. Nuestro amigo, profesor y compañero José Laborda (*) abordaba inteligentemente en *Heraldo* un análisis cuyo fondo esencial comparto respecto de la situación actual. De añadidura, parece oportuno divulgar lo que, en su momento, consideramos los arquitectos del proyecto inicial como aspectos originalmente solventes de la aún inconclusa obra.

Mi vinculación con Zaragoza me facilita, además, hablar de ello: de una arquitectura y un paisaje que aún no existen de modo completo y que las gentes de Zaragoza irán encontrando con el tiempo.

¿Cómo piensan los arquitectos la construcción de una enormidad como esa estación para además conseguir que "sea", se pueda sentir, de Zaragoza? Aún más: ¿cómo pueden comprobar, cuando todavía no se ha movido la primera excavadora, que su idea será adecuada?

Como Laborda comenta sutilmente, la estación había de dar respuesta clara, y con ello alcanzar su propia solvencia, a cuestiones que se soslayan en muchas obras de nuestra ciudad, y en tantas otras, y superar lo que de habitual se reclama o se ignora en la arquitectura, digamos, convencional, técnica aparte: facetas como la sincronía con el paisaje, el modo de usarse en la ciudad o que la singularidad de la edificación entronque con los linajes culturales, sociales, formales, artísticos, propios de su ciudad. No me cabe duda: la estación lo hace, lo hará, como no le cupo al jurado que privilegió los valores de nuestro proyecto frente a opciones con más posibilidades aparentes de éxito mediático. En ese linaje, por dimensiones y significación, están la mezquita-catedral de La Seo, el palacio de la Aljafería, la basílica de Pilar, el Auditorio- Palacio de Congresos y espacios abiertos o de urbanidad como el Parque Grande, la ribera del Ebro, Independencia y la plaza del Pilar.

Sin ser exhaustivo, y dejando para otra vez tantas de las magias que han rodeado al proyecto y su construcción, comentaré tres aspectos sobre estas "cuestiones de solvencia" que quienes han vivido en Zaragoza conocen bien, que modulan algunas de las respuestas que da la nueva estación y algunas de las preguntas que, en adelante, formulará a la ciudad.

El primero se vincula a la forma de la ciudad en el territorio que ocupa la estación: hace tres años era un paisaje ignoto, abandonado a la memoria y a las traviesas de ferrocarril, que penetraba en cuña hasta la periferia última del casco histórico, hasta las puertas (¿traseras, laterales?) del palacio de la Aljafería. Un territorio de franjas escalonadas, que baja en larga pendiente desde la espalda del barrio de Delicias hasta la ribera del Ebro y su meandro. Salta a la vista el desencaje actual del edificio, que hoy parece solo. Pero, como intuye Laborda, la estación asume su situación en ese sistema de "fajas de ciudad", que prepara y ayuda a consolidar mediante su sección y la de sendos parques a ambos lados.

Renuncia así a falsas frontalidades, al esquematismo de perspectiva frontal de la ciudad renacentista que no es Zaragoza -sus mejores arquitecturas se ven siempre de lado- y aprovecha su organización funcional para, si cabe, dar mayor sentido a la estructura de paisajes paralelos. La consecuencia directa es la radical separación entre el espacio interior y el exterior: la urbanización circundante del edificio. El interior se ofrece al viajero y asume una figuración de nuestra ciudad a fecha de hoy. El exterior prepara una ciudad inédita, con el Ebro al fondo. Esta situación alternativa y simultánea -interior y exterior diferenciados, atentos a condiciones opuestas- es ítem tremendamente zaragozana! Piénsese en cualquiera de sus edificios históricos representativos.

Para poder ver cómo será el exterior de la estación se requiere o conocer de antemano sus planos de sección y emplazamiento, o esperar a que la urbanización de franjas paralelas en terrazas aflore con el tiempo. Faltan unos años: el parque aterrazado substituirá un día -sin abandonarlo- el tráfico de la todavía autopista. Y aún entonces la naturaleza necesitará hacer su trabajo. Del lado de la ciudad habrán también de crecer la secuencia de franjas de urbanización que bajan desde la avenida de Navarra: edificación, viarios intermedios, un parque urbano y el museo del ferrocarril.

Segundo aspecto: una arquitectura sería debe hacerse portavoz, responsable, de su propio tiempo y del problema "nuevo" que resuelve: qué será como arquitectura una estación intermodal y de alta velocidad, en Zaragoza. ¿Hoy? Dígase claramente: nunca Zaragoza, ni Bilbao, ni La Coruña, ni Barcelona, ni tantas ciudades españolas habían preparado las condiciones para albergar en su corazón un "aeropuerto para trenes de vuelo rasante". Ni tenían por qué. Así no se han hecho nunca las ciudades, ni la arquitectura, que son vivas y evolucionan -mutan- con las nuevas necesidades sociales, o económicas, o tecnológicas, o...

La crítica valoró la altísima calidad de las arquitecturas de Santa Justa (Sevilla) y de la Nueva Atocha (Madrid), pero también acordó el 'fracaso' de la adopción de tipologías del siglo XIX para un transporte nuevo: el de intermodalidad más alta velocidad ferroviaria que, aunque se parece mucho a un tren de vapor, es, significa y asume otro tiempo: el principio del siglo XXI. Sería difícil exponer "cómo ha de ser una estación intermodal" si no fuese porque ya casi está construida. Delicias es una nueva tipología generada en el laboratorio de los expertos de transporte del GIF y hecha modelo arquitectónico en Zaragoza. La arquitectura que da forma al modelo no es, no lo necesita, "metáfora" de nada, no precisa parecer construcción del futuro ni, menos, del pasado. No requiere huecas exhibiciones tecnológicas para ratificar su contemporaneidad, ni nostálgicas recreaciones del pasado. Es grande porque lo precisan la longitud del andén y la estructura interior sin pilares (requisito, en el fondo, de seguridad). La estación es la misma cosa que aparenta ser. Es como es, como necesita ser. Literalmente. Muy zaragozana en su desdén de las falsas apariencias.

El tercer aspecto alude al cielo de Zaragoza y a la vieja costumbre local de "mirar a lo alto" como origen de la singularización de un espacio, edificio, inédito en la ciudad y en la historia de las tipologías arquitectónicas, pero que, en un futuro inmediato, será una de sus "postales". ¿De qué modo la estación asume ser "zaragozana"? ¿Reconocerán las gentes Zaragoza al ver la estación o una imagen suya, como lo hacen cuando ven una del Pilar? En su linaje histórico -Aljafería, Seo, Pilar, Auditorio...- las arquitecturas zaragozanas se ven de lado, muy de lado -la plaza del Pilar estuvo hasta hace poco totalmente ocupada por el caserío- y sus interiores tienen condición extremada y diferente respecto del exterior. En su interior, ¿dónde miramos?: arriba.

Para un arquitecto, el recuerdo "abstracto" del Pilar es el de su sistema de cúpulas y policromadas bóvedas interiores. El de la Seo es un plano interior de cubierta continua con naves de idéntica altura. El de la Aljafería, su Salón del Trono, cuyo artesonado de piñas y friso literario de arabesco agotan la necesidad de nada más en el espacio. O la sinfonía de bóvedas vaídas del Auditorio. Acaso -o no por la imposibilidad de ver la ciudad desde lo alto. O por el carácter trascendente -de la clase que sea- aragonés. O por lo inhóspito de nuestras calles cuando aprietan el cierzo o el sol vertical en el cielo sin nubes. Pero el resultado es secularmente el mismo: el zaragozano mira a lo alto, donde espera encontrar sus signos de identidad.

En esos elementos zaragozanos pensábamos los arquitectos de la estación cuando un problema estructural nos regaló un cielo de luz y triángulos que nunca antes habíamos visto, pero que, desde la primera vez que se dibujó, supimos que apareció para ser de Zaragoza, para saberse zaragozano. Para que, cuando el viajero muestre una postal del interior de la estación tras un viaje, pueda decirse: ¡Es Zaragoza!

(*) José Laborda, arquitecto, publica una columna periódica sobre arquitectura en *El Heraldo de Aragón*. (publicado por primera vez en 'El Heraldo de Aragón', octubre de 2003)

The Intermodal Station Zaragoza Delicias. Zaragoza [Spain]

Zaragoza is Delicias.

After the inauguration of the first high-speed trains, the three lobbies of the Delicias Station will be opened (arrivals, departures, transfers) and one day the bus station will be operative too. Only then the functional aspects of the station and their parallel urbanizations will be understood, although not all of them until it is completely finished. Our friend, professor and partner José Laborda (*) cleverly approached an analysis in *The Herald*, whose main contents of the current situation I agree with. It also seems opportune to disclose that, at that moment, we considered the architects of the initial project as the original solvent pieces of the yet unfinished architectural structure.

My connections with Zaragoza also make it easy for me to speak about it: of an architecture and a landscape that still do not completely co-exist and that the people of Zaragoza will discover with time.

How do architects come up with the idea of building something so enormous as is a station, and also how do they manage to make it feel a part of Zaragoza? And what's more: how can they know whether their idea will be suitable when the first digger has not even begun to dig?

Laborda comments subtly on this, the station had to give a clear answer, and it had to reach its own solution in matters that are ignored in many of our city's buildings, and in so many other structures, and also to overcome what is usually demanded or ignored in architecture, that is, something conventional, technique aside: different aspects for example, a harmony with the landscape, the way it is used in the city or that the singularity of the structure connects with the cultural, social, formal, artistic lineages, characteristic of its city. I do not doubt this: the station achieves this, in the same way as the panel of judges which favoured the values of our project although faced with other options which had more apparent possibilities of mediocre success. In this same line, because of its dimensions and importance, is the mosque-cathedral of La Seo, the Palace of Aljafería, the Basilica of Pilar, The Auditorium - Palace Of Congress, and the open spaces of the Parque Grande, the riverside of the Ebro, Independencia and Pilar Square.

Without going in to depth, and leaving so much of the magic that surrounded the project and its construction for another time, I will comment on three aspects of these "solvency matters" that those who have lived in Zaragoza know well, that modulate some of the answers that arise from the new station, and some of the questions that, from now on will be formulated to the city.

The first one is linked to the 'shape' of the city on the site where the station is situated: three years ago it was an undiscovered landscape, abandoned to memory and the sleeping railway lines that wedged themselves up to the final boundary of the historical heart of the town, even up to the doors (back door, side door?) of the Palace of Aljafería. Staggered strips of land which slope down from the back of the neighbourhood of Delicias to the riverside of the Ebro and its bends. The fact that the building is out of place stands out, it seems to be alone. But, Laborda senses that the station accepts its position in that system of "city strips" which the station prepares and consolidates by means of its division and by the parks it has on both sides.

In this way it gives up false appearances, to the simple frontal perspective Renaissance city that is not Zaragoza - its best architectural structures are best seen sideways - and it takes advantage of its functional organization, if possible, to give the structure a bigger sense of parallel landscapes. The direct consequence of this is the radical separation of the inside and the outside of the building: the surrounding urbanization of the building. The interior offers itself to the traveller and it takes on a figuration of our city today. The exterior prepares the traveller for an unknown city, with the River Ebro in the background. This alternative and simultaneous situation - a differentiated interior and exterior, attentive to opposed conditions - it is tremendously Zaragozan! Just think of any of its representative historical buildings.

In order to be able to see what the outside of the station is like you are required to either know the plans of its divisions and locations beforehand, or to wait until the development of the parallel land strips in the terraces come to surface. We will still have to wait some years: the terraced park will substitute, one day, without completely abandoning it, the traffic of what is still the motorway. And even so nature will still need to do its job. On the side of the city the series of urbanization strips that descend from Navarra Avenue will still have to grow: construction work, roads, an urban park and the Railway Museum.

The second aspect: a serious architectural structure should be like a responsible spokesman, for its own time and of the new problem that it solves: what kind will the intermodal and high speed station of Zaragoza be. Today? To say it clearly: never have Zaragoza, Bilbao, A Coruña, Barcelona nor so many other Spanish cities had the prepared conditions to harbour in the heart of their cities an "airport" for flying trains. Nor did they have any reason to do so. Cities have never been built this way, neither have architectural structures which are alive and always evolving, and are mutated by new social or economic or technological necessities or

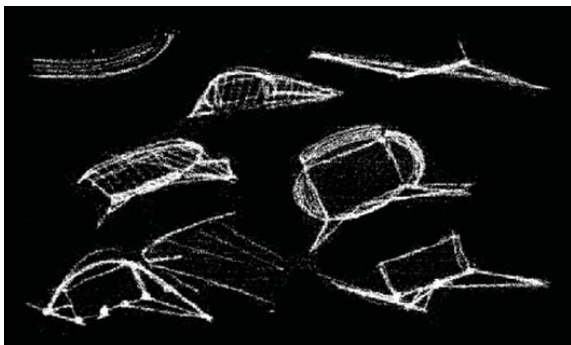
The critics valued the high quality of the architectural structures of Santa Justa (Seville) and of the Nueva Atocha (Madrid), but they also agreed with the 'failure' of the adoption of the XIX century clichés for a new kind of transport: that of intermodality and high speed trains, that although they very much look like a steam train, it implies and embraces another era: the beginning of the XXI century. It would be difficult to show how an intermodal station should be if it were not for the fact that it is almost built. Delicias is a new kind of station generated in the laboratory of the transport experts of the GIF and made into an architectural model in Zaragoza. The structure that gives shape to the model is not, and does not need to be, a 'metaphor' of anything, it does not need to seem to be a building of the future, nor much less, of the past. It does not need hollow technological exhibitions to confirm that it is contemporary, nor does it need nostalgic recreations of the past. It is big because of the longitude of the platform and the interior structure without pillars requires it to be so (a requirement, in reality, of safety). The station is the same thing that it intends to be. It is like it is, like it needs to be. Literally. Very Zaragozan in its contempt of false appearances.

The third aspect makes reference to the sky of Zaragoza and the old habit of "looking up to the skies" as origin of the singularization of space, building, unknown in the city and to the history of the architectural clichés, but that, in the near future, will be one of its "postcards". In what way does the station assume being Zaragozan? Will the people of Zaragoza, when seeing the station or its image, recognize themselves as they do when they see one of the Pilar Square? In their historical lineage - Aljafería, Seo, Pilar, Auditorium...- Zaragozan buildings are best seen from the side, Pilar Square was until recently completely taken up by the village - and its interior was completely different as regards to the exterior. Once inside, where do we look?: up.

For an architect, the "abstract" memory of the Pilar is that of its system of domes and polychromatic interior vaults. The memory of the Seo is a flat interior of continuous cover with naves of identical height. That of the Aljafería it is the Throne Room whose cone ceiling and arabesque literary frieze drain the necessity to have anything else inside. Or the Auditorium's symphony of vaults. Maybe - not for the impossibility of seeing the city from high up. Or because of the transcendent Aragonese character (from whatever society or class). Or for our inhospitable streets when the north wind presses or when the vertical sun is in the cloudless sky. But the result has always been the same one: the people of Zaragoza always look upwards, where they hope to find the signs of its identity.

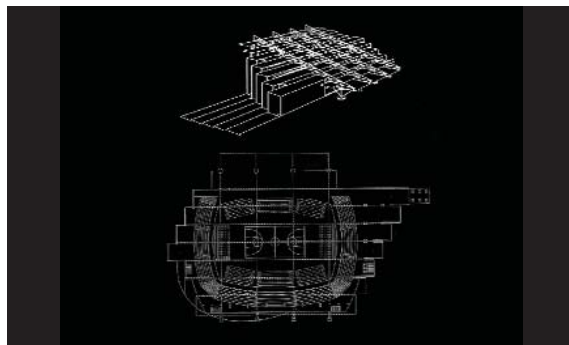
It was in these Zaragozan elements that the architects of the station thought of, when a structural problem gave us a sky of light and triangles that we had never before seen, but that, since the first moment the station was drawn, we knew that it was meant to be for Zaragoza, to be known as Zaragozan. So that when a traveller shows a postcard of the inside of the station after a trip, they can say: this is Zaragoza!

(*) José Laborda, architect, publishes in a periodical column on architecture in *The Herald of Aragón*. (published for the first time in *The Herald of Aragón*, October 2003)



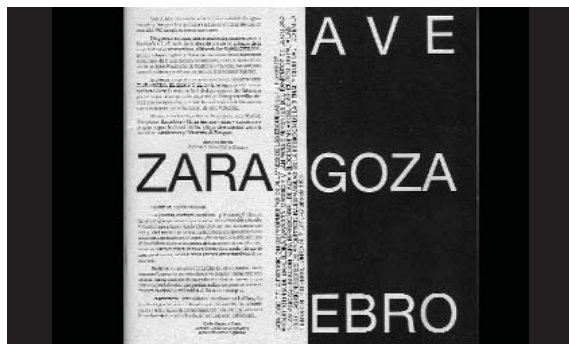
1990. Un concurso que se perdió: Palacio de Deportes de Tarragona (con Carlos Ferrater, José Luis Canosa, Arcadi Pla); las historias: una cercha que se empeñó en colocarse en la diagonal, y que terminó en la diagonal... de la sección; el suelo, como el techo, a franjas, preparado para un territorio organizado en terrazas, para un edificio del que desconocíamos cuál sería su tamaño final, su crecimiento.

1990. A tender that was lost: The Sports Palace of Tarragona (with Carlos Ferrater, José Luis Canoso, Arcadi Pla); the stories: a template that was determined to be placed diagonally, and that ended up being in the diagonal, of the different divisions: the floor, just as the roof, in strips prepared for land which was organized in terraces, of a building which we ignored what its final size and growth would be.



1993. ETSAB UPC. Proyecto de una casa para pájaro, de la estudiante Susana Esteras. Un proyecto en el que 'los planos', uno, coinciden en ser la misma cosa que la construcción... y que la estructura!. El ejercicio, repetido durante tres cursos en la cátedra dirigida por Carlos Ferrater, planteaba un proceso directo: del pensamiento a las manos: un proyecto sin proyecto y sin escala.

1993. ETSAB UPC. Project for a bird house by the student Susana Esteras. A project in which 'the plans' coincided in being the same thing as the actual building of it ...and as the structure itself! This exercise, which was repeated with three different year groups in the class directed by Carlos Ferrater, outlined a direct process: from theory into practice: a project without project and without scale.



1992-93 ETSAB UPC. 200 propuestas para una estación intermodal en Zaragoza, en las Delicias. Lo que entonces resultaba insospechable: el proyecto definitivo habría de elegirse en un concurso internacional sobre propuestas que albergasen de manera disciplinada un programa, una invención tipológica, diseñado por ingenieros del GIF. Habría que esperar a 1999 para ello. Lo que quedó: cientos de soluciones que nunca se pudieron aprovechar, que alimentan la papelerera de la biblioteca de ideas de arquitectura, y un recuerdo: el cielo de Zaragoza.

1992-93. ETSAB UPC. 200 proposals for an intermodal station in Zaragoza in Delicias. What we never imagined: the definitive project would be chosen in an international competition on proposals that would harbour in a disciplined way a programme, an invention, designed by engineers of the GIF. It would be necessary to wait until 1999 for it. What remained: hundreds of solutions that could never be taken advantage of, that feed the library bins with architecture ideas, and a memory: the sky of Zaragoza.



A Coruña. Edificio para las cocheras del tranvía (con José María Valero). O de cómo construir un interior en el que llueva lo que llueva, su espacio esté dominado por la luz y por el cielo... de A Coruña.



A Coruña. A building for a Tram Depot (with José María Valero). Or how to build an interior in where no matter how much it rains, its space is dominated by light and by the sky of....A Coruña.



ESTACION INTERMODAL ZARAGOZA DELICIAS

CONCURSO 1999
PROYECTO 2000
REALIZACIÓN 2001-2003

AUTORES PROYECTO
Y ASISTENCIA TÉCNICA:

UTE: P&T, José M^a Valero, Carlos Ferrater

ARQUITECTURA:

Carlos Ferrater - José M^a Valero
Elena Mateu - Félix Arranz

INGENIERÍA:

Estructura: Pondio, Juan Calvo - CESMA
Instalaciones: P&T, Juan Broseta - Eduardo Bononad - Olga
Guillén

JEFE DE UNIDAD DE ASISTENCIA TÉCNICA EN OBRA:
Amado Vila

COLABORADORES ARQUITECTURA:

Manel Bermudez, Montse Abad
Gonzalo Urbizu, Jesús Marcuello

CONSTRUCTORA:

UTE Fomento - Ferrovial Agromán

FOTOGRAFÍA:

Alejo Bagué

