

# Una red de espacios públicos subterráneos

**SITUADAS A AMBOS** lados del río Danubio, las estaciones gemelas de la nueva línea M4 del metro de Budapest, tér Szent Gellért y Fovam tér, son parte de la obra de infraestructura de comunicaciones y transporte más importante de los últimos 30 años de Hungría



# E

l Metro de Budapest es el segundo sistema de metro subterráneo más antiguo del mundo, y su histórica Línea 1 fue declarada Patrimonio de la Humanidad en 2002. La "línea amarilla", llamada Kisföldalatti, fue inaugurada en 1896 siendo el primer ferrocarril subterráneo en la Europa continental y el primer metro eléctrico del mundo.

Después de un largo período de tiempo, durante la era socialista en los años 50 construyó la M2 o "línea roja", que corre de este a oeste, que se completó hasta 1973. En 1970 inició la construcción de otra línea que corre en el sentido norte sur: la M3, la cual se completó en 1990.

También en la década de los 70, se planificó la construcción de la línea M4, pero esta no se llevó a cabo sino hasta bien entrado el siglo XXI. Después de 40 años de intentos fallidos, en marzo de 2014 finalmente fue abierta al público, ampliando así esta red de transporte colectivo en 7.3 km de longitud con 10 estaciones que conectan el centro de la ciudad con la estación de trenes del Este, las grandes urbanizaciones y la Estación Kelenföld en el suroeste de la ciudad. El proyecto fue realizado con fondos gubernamentales y la cofinanciación de la Unión Europea.

La firma húngara Spora Architects fue la encargada de realizar el proyecto de las estaciones gemelas tér Szent Gellért y Fovam tér, enclavadas a ambos lados del Danubio, en el corazón de la histórica capital húngara. Para los arquitectos, el principal reto fue cerrar la brecha de más de 30 años entre el concepto, el pensamiento y los planes realizados para la M4 hace 30 años y el espíritu del siglo XXI. Uno de los objetivos actuales es animar a la



Isaura González Gottdiener

[www.facebook.com/Cyt.imcyc](https://www.facebook.com/Cyt.imcyc)

[@Cement\\_concrete](https://twitter.com/Cement_concrete)

Fotos: Cortesía Spora Architects



gente a utilizar el transporte público gracias a la calidad arquitectónica de las estaciones. "El metro debe estar a la moda. Budapest es una ciudad ecléctica y el romántica que vive en el pasado.



La M4 es un mundo diferente, un mundo subterráneo, un espacio público bajo tierra”, dicen los arquitectos de Spora, quienes concibieron, entre los andenes y la superficie, un espacio inspirado en la serie de grabados de cárceles del artista veneciano Giambattista Piranesi: una caja de concreto soportada por tres niveles de vigas, también de concreto, que conforman una azarosa red, una lúdica estructura ósea que cumple con su función estructural y convierte a la zona de las escaleras mecánicas en un espacio

público espectacular en el que penetra la iluminación natural desde la superficie, a través de unos domos.

La idea arquitectónica partió de un cambio en la distribución de algunas travesas previamente diseñadas por los ingenieros del metro y otras nuevas de carácter ornamental; cabe señalar que los arquitectos fueron invitados a intervenir un espacio pre-determinado cuya estructura ya estaba resuelta, con la “telaraña” de travesas, ellos buscaron ofrecer una respuesta espacial flexible que también simboliza los diferentes niveles del sistema de transporte y las rutas de los pasajeros. Ádám Hatvani, socio de Spora Architects, dice que el espacio no es sólo funcional, sino que también tiene un estado de ánimo místico.

“Lo que hicimos fue ‘levantar el telón’ para mostrar la estructura y así crear un espacio público bajo la tierra. La utopía estructural y social de Yona Friedmann fue una de las fuentes de inspiración durante nuestro proceso, es importante que se vea que es un espacio público bajo tierra, un lugar concebido para que las personas puedan compartir, vivir y viajar”. Para dotar de identidad a ambas estaciones, algunos muros tienen intervenciones artísticas. Mención especial merecen las paredes —de sección transversal curvada— y las columnas

## Spora Architects

Fundada en 2002 por Tibor Dékány, Sándor Finta (hasta 2013), Ádám Hatvani y Orsolya Vadász, Spora Architects es una oficina con sede en Budapest integrada por arquitectos, diseñadores y pensadores que operan dentro de los campos de la arquitectura, el urbanismo, la investigación y el desarrollo. Los proyectos del despacho se sustentan en una intensa investigación y análisis de la práctica, así como cuestiones teóricas en las fuerzas motrices de diseño. Ellos buscan ver con ojos experimentados el potencial inesperado de las cosas que nos rodean en la vida cotidiana. El despacho ganó este año el premio que otorga la revista de arquitectura en línea Architizer en la categoría: Estaciones de Autobuses y Trenes, con los proyectos de las estaciones gemelas tér Szent Gellért y Fovam tér de la Línea M4 del Metro de Budapest.

de los túneles, recubiertas con mosaicos diseñados en colaboración con el artista visual Tomás Komorócky, inspirados en la cerámica de porcelana de la fábrica Zsolnay con la que está decorado el célebre Hotel Gellért, uno de los balnearios termales más famosos de Budapest, ubicado a unas calles de las estaciones.

## GEMELAS, PERO NO IDÉNTICAS

Si bien son estaciones gemelas, tér Szent Gellért y Fovam tér tienen sus particularidades. Más que una estación de metro, tér Fovam es un cruce de tráfico complejo, un lugar de intercambio para tranvías, autobuses, metro, barcos, coches y peatones, que en conjunto crean un espacio público abierto único por encima y debajo de la tierra. La estación se encuentra un nuevo cruce de la ciudad de varios niveles bajo tierra y es la puerta de entrada al centro histórico de Budapest. La sección del espacio subterráneo es proporcional a la sección transversal de las calles construidas en el siglo XIX. Por su parte, tér Szent Gellért es una de las estaciones más profundas de la línea —la plataforma de los trenes está a 36 m de profundidad—. Situada dentro de la zona declarada por la UNESCO como Patrimonio de la Humanidad, entre el Danubio y la colina



de Gellért, estructuralmente hablando está dividida en dos partes que requirieron de dos procedimientos constructivos distintos ya que una de las secciones quedó por debajo de un edificio existente.

Abierta al público en el mes de marzo del presente año, la Línea M4 corre en dos túneles separados con un diámetro interior de 5.20 m y un ancho de vía de 1.435 m. Entre las innovaciones técnicas realizadas destacan: la arquitectura interior de los espacios, la ventilación, la pantalla de información de pasajeros, la plena accesibilidad en toda la línea y el control automático y seguimiento de los trenes. Esta es la obra de infraestructura de comunicaciones y transporte más importante de los últimos 30 años en Hungría. **C**

