



Tomás García, en el tejado ajardinado que ha diseñado en las cocheras del Metro. JORGE PASTOR

«El diseño de la cubierta del metro remite a los perfiles de Sierra Nevada»

Tomás García Píriz Arquitecto

El tejado, de 9.000 metros cuadrados, se plantea como un jardín elevado que es visible desde la autovía, por la que pasan 150.000 conductores al día

JORGE PASTOR

GRANADA. Los 150.000 conductores que transitan a diario por la Circunvalación han observado que, en apenas un año, ha emergido una cubierta de 9.000 metros cuadrados en las cocheras del metro. Un tejado que no solo protege los trenes, sino que es un inmenso jardín. El diseño es del arquitecto granadino Tomás García Píriz. **«El metro echó a andar en 2017, pero ha sido en 2024 cuando se ha acometido esta gran cubierta. Supongo que el proyecto estará ligado al crecimiento y la ampliación del sistema...»**

«En efecto, el origen del proyecto es dotar de protección adecuada a la flota. La que existe y la que existirá. Hemos valorado un espacio que sirva no solo para dar cobijo a las unidades móviles, sino a su mantenimiento técnico, que hasta ahora se había hecho a la intemperie porque en

los talleres solo cabían seis trenes.

«Pero usted no se ha limitado a plantear una sencilla cubierta.»

«El encargo se amplió por la necesidad de que la infraestructura ofreciera algo más. No solo un servicio técnico, sino configurar un espacio con cualidades relacionadas con la sostenibilidad.

«A primera vista, parece la fusión del gris urbano e industrial con el verde de la Vega.»

«El proyecto aspiraba a convertirse en paisaje. Hay un arquitecto muy interesante, que se llama Luis Barragán, premio Pritzker, que decía «piensa el jardín como si fuera una casa y piensa la casa como si fuera un jardín». Esto nos sitúa en otro punto de vista. En vez de centrarnos solo en el servicio técnico, prestamos atención a las relaciones con el medio. Es importante valorar el impacto de una superficie de 9.000 metros cuadrados en un lugar que tiene 150.000 visitantes al día, que son los conductores que pasan por la autovía a apenas 150 metros de distancia.

«¿Cuál es la idea primigenia de diseño?»

«Esta pregunta se responde con otra que nos hicimos previamente: ¿por qué no construir un jardín? Un jardín sobre elevado que

fuera visible desde la autovía. Por eso la cubierta se pliega. Para dar inercia a una estructura importante que tiene que ver con la sujeción de un sustrato vegetal en un entorno sísmico como Granada, buscando al mismo tiempo una percepción más suave desde la autovía. Todo generando, además, una superficie hábil para un sistema de captación solar, que también se ha incorporado. Esta infraestructura es un sumidero de sol y anhídrido carbónico.

«¿Es un proyecto complejo desde el punto de vista técnico?»

«La idea es sencilla y la solución técnica tampoco es compleja, pero sí muy elaborada. La estructura se fundamenta en 120 apoyos con una altura máxima de doce metros y cerchas diferentes buscando la adaptación de la geometría a la cubierta. Aquí ha intervenido un equipo de ingeniería muy potente tanto en el proyecto como en el desarrollo y puesta en obra. Y se ha hecho en un año con las vías en funcionamiento.

«¿Hay referentes de soluciones arquitectónicas de este tipo?»

«Sí existen porque cada vez está más en boga la construcción de infraestructuras desde la lógica del paisaje. Debemos de pensar en términos de sostenibilidad. Hay referentes en Holanda, Alemania...

Respecto a las soluciones técnicas, también hay referentes. La originalidad está en la hibridación de la cubierta. En cooperación con Paisajes Resilientes, hemos aplicado una patente que permite reducir de 22 a 11 centímetros el espesor de la superficie verde a partir de placas independientes que permiten una rápida sustitución y mantenimiento.

«Expliquenos cómo se construye un jardín de 3.300 metros cuadrados sobre un tejado.»

«Las cubiertas intensivas necesitan un espesor de unos veinte cen-

MIMETIZADO CON EL ENTORNO

«Este proyecto fue concebido con la intención de convertirse en paisaje»

INGENIERÍA

«Ha intervenido un equipo de ingenieros muy potente tanto en el proyecto como en la obra»

tímetros que, elevados a doce metros, generaban unos movimientos de sismo brutales, además de la repercusión en peso. Es interesante el trabajo de investigación realizado y llegamos a la solución de unas placas preplantadas, que son unas bandejas de treinta por sesenta; que se ensamblan y llevan su propio riego. También tiene unos alveolos en la parte inferior que permiten acumular el agua. El montaje fue sencillo y desde el minuto cero estaba todo sembrado. Se retroalimenta con un pozo que permite la recirculación del agua hacia arriba. La Agencia Pública calcula que la superficie absorbe veinte toneladas de anhídrido carbónico.

«Aquí hay mucho de arquitectura, pero sobre todo mucho de ingeniería.»

«Sí, hay un maridaje estupendo. A mí me llamó Manuel Escamilla García-Galán, director de Pontem, y me incorporé como coordinador del diseño de arquitectura para la fase de proyecto con la ayuda de Luis Miguel Ruiz Avilés. El trabajo de la dirección de obra ha sido espléndido, con un tiempo de ejecución de menos de doce meses.

«Otro de los aspectos relevantes de este proyecto es la generación energética a partir de la instalación de 1.400 placas solares.»

«Fue una licitación independiente, pero lo tuvimos en cuenta desde el principio. La geometría obligaba a orientar las placas tumbadas, aprovechando la inclinación de los tejados. Se estima que los captadores generan casi el veinticinco por ciento del consumo del metro en un año. Esto es un ahorro considerable.

«Tomás García Píriz es un arquitecto de larga trayectoria, pero supongo que ha sido toda una responsabilidad plantear un diseño que, de alguna forma, cambie el 'skylline' de Granada.»

«Sí, lo ha sido. Este proyecto redibuja el 'skylline', que era otro objetivo. La fragmentación del edificio te remite a los perfiles quebrados de Sierra Elvira y Sierra Nevada. Por momentos te preguntas si es edificio o es paisaje. Si es infraestructura o es arquitectura. Si pertenece a la Vega o a la ciudad. La fachada da sombra, facilita la ventilación y el tono bicolor genera un suave efecto 'moiré' que hace que cuando te aproximas desde la autovía al edificio se ve blanco y cuando te alejas, negro.

«¿Qué aporta esta cubierta al panorama de la arquitectura contemporánea en Granada?»

«Es mi pequeño gran manifiesto de cómo se puede hacer una infraestructura desde la lógica del paisaje, lo que implica una mirada sostenible y consciente de la biodiversidad.

«¿Qué significa esta obra en su trayectoria?»

«Significa un cambio de escala evidente. Todo lo que he producido en mi vida cabe debajo de esta cubierta. Toda mi trayectoria en la docencia, la investigación y la práctica profesional me ha servido para hacer este edificio.