

# EL PROYECTO PALIMPSESTO Y LA CIUDAD DE LA CULTURA “PUERTA DE MADRID”

## ESPACIO TALLERES DE RENFE EN VALLADOLID

### INTRODUCCIÓN

Tras romper y arrinconar numerosos planos y bocetos sobre la disposición de la futura urbanización y diseño de los terrenos ocupados por los Talleres Generales de RENFE en Valladolid y dado que, desde siempre, se estaban manejando soluciones de compromiso, convencionales y forzadas, incluyendo los sistemas tradicionales de ocupación con plaza, calle, calzada, acera, edificio, etc. se ha proyectado una propuesta radical y muy clara, al margen de lo común y corriente, que tendría carácter internacional, que es nítidamente respetuosa con los edificios industriales a proteger y que aspira a ser absoluta vanguardia a nivel mundial respecto a los grandes conjuntos urbanos de residencia, de equipamientos, de centros de ocio y comercial, de oficinas y de espacios expositivos y verdes.

### EL PROYECTO PALIMPSESTO

Se trata del **Proyecto PALIMPSESTO**<sup>1</sup>, que se denomina así porque superpone tres períodos urbanos: el anterior a 1856, es decir, antes de la implantación ferroviaria de los terrenos, el de la utilización y desarrollo de la Estación y de los Talleres, que va desde 1856 hasta el momento presente y el del período futuro, que propone un diseño vanguardista para los nuevos hábitats de asentamiento humano del siglo XXI, sin comprometer la presencia, valoración, integridad y reconocimiento de cada uno de ellos y de los bienes patrimoniales que albergan.

El método consiste en reivindicar la rehabilitación el espacio situado por debajo y por encima de las cotas de rasante de la edificación existente, desarrollando la ocupación subterránea (restauración arqueológica y utilización del subsuelo), la edificación vertical en altura y las comunicaciones aéreas mediante viaductos o vehículos especiales (diseño de un conjunto de torres accesibles entre ellas).

La edificación del nivel de la rasante se utilizaría para ubicar usos culturales y comerciales conservando los edificios actuales, que están en buen estado de acondicionamiento y uso (espacios expositivos, restauración de vehículos ferroviarios y automóviles, estudios de cinematografía, teatro, Feria de Muestras, Palacio de Congresos, etc.

La edificación bajo rasante ubicaría aparcamientos, Estación de autobuses, espacios de exposición arqueológica, reconocimiento de las edificaciones antiguas, archivos nacionales de historia, salvaguarda e investigación del transporte y las comunicaciones, accesos rodados a todos los niveles con prioridad para los vehículos especiales, galerías de instalaciones, etc.

La edificación sobre rasante albergaría arquitectura residencial con tipologías en altura, con varios tipos de vivienda, hoteles, oficinas, espacios nido para vivero de empresas, conexiones colectivas e individuales entre todas las edificaciones mediante rampas, fc cremallera o monorail, bicicletas, patinadores, paseo con equipamiento comercial urbano, plataformas

---

<sup>1</sup> Palimpsesto, según la Real Academia Española, es un “manuscrito antiguo que conserva huellas de una escritura anterior borrada artificialmente” Aquí se conservaría el sustrato edificado de los Talleres Generales de RENFE y se haría valer la presencia de la arqueología para reconocer el sustrato urbano anterior.

panorámicas y helipuertos, instalaciones pasivas de acondicionamiento, protección y seguridad, etc.

Este proyecto inaugura la manera del futuro crecimiento de las ciudades históricas, hasta ahora dominadas por el tradicional binomio de destrucción y nueva construcción, con procesos muy costosos de sustitución, de retirada de detritus y materiales contaminantes, de pérdidas patrimoniales, de falta de planificación bien orientada del subsuelo, etc. Sin hablar de los costes sociales de desplazamiento de la población, de los costes inmateriales de la regeneración urbana y del peaje político en el tanteo de los procesos de evolución, en tiempo transcurrido, en crispación social, en pérdida de oportunidad y de captura de inversiones, penalizados por una pléyade de fases burocráticas bastante rígidas, relativas a un calvario documental de presentaciones, alegaciones, aprobaciones, modificaciones y legalizaciones.

Ni las ideas que aquí se exponen son nuevas en el sentido de la evolución de la teoría de la ciudad, ni se propone nada que no se pueda hacer desde **los medios materiales, humanos y técnicos** de que se dispone en la ciudad de Valladolid. Pero, además de eso, la singularidad de la coyuntura histórica presente, con el daño incalculable que la pandemia ha hecho a la organización de nuestra cultura y con el sentimiento crítico y necesidad de cambio que ello comporta, hace aconsejable que muchas cuestiones que hasta el momento presente eran utopía y estaban paralizadas por la inercia de las costumbres del pasado, puedan devenir en realidad.

En cuanto a los **medios materiales**, el punto más crítico es el de la financiación, que no puede ni debe buscarse sólo en la propia ciudad de Valladolid, puesto que la propuesta es de nivel territorial, no sólo urbano, sino que tiene interés extraordinario para los ámbitos nacional e internacional. Este punto de vista es perfectamente coherente con la historia y forma de ocupación de este suelo, donde se implantó la base de la construcción del ferrocarril Madrid-Irún y de los Talleres Generales de Le Crédit Mobilier y de la Compagnie de Chemins de Fer du Nord de l'Espagne.

La impresionante apuesta de nuestros conciudadanos de 1856 fue de índole territorial y de repercusión nacional e internacional. La liquidación de lo que entonces fue vanguardia ofrece ahora la oportunidad de rescatar el patrimonio de aquellos hechos memorables que propiciaron la hegemonía industrial de la ciudad durante un siglo y la posterior implantación de FASA-RENAULT, cuya presencia felizmente se sostiene. De la misma forma, el proyecto Palimpsesto tiene sus usuarios en un ámbito que trasciende la influencia de la ciudad y que no se detiene sólo en Castilla y León o sólo en Madrid, sino que abunda en extensiones nacionales e internacionales.

En cuanto a los medios **técnicos y humanos**, lo que se propone desde el punto de vista proyectual se viene haciendo ya con los subsuelos (arqueología, aprovechamiento de la estabilidad térmica, bombeos y nueva reconducción de capas freáticas, construcciones subterráneas, etc.) o con los viaductos aéreos y aprovechamiento de los vientos para la refrigeración o los aero-desplazadores. La ingeniería y la arquitectura de nuestra ciudad y de nuestro país están sobradamente desarrolladas para acometer estas tareas.

## CONCEPTO Y CONTENIDO

El **Proyecto PALIMPSESTO**, se inspira no sólo en el aspecto conceptual de superposición, como ocurre en los manuscritos así denominados, sino que va más allá y tiene profundas raíces en el contenido del mismo. En el manuscrito del Palimpsesto de Arquímedes se pueden encontrar copias de diversas obras del físico y matemático griego, cuya temática fundamenta directamente una nueva Ciudad de la Cultura, exactamente lo que aquí se pretende. Así, si repasamos los títulos originales de los manuscritos, encontraremos un paralelo en la conformación de dicha ciudad del futuro:

- *Sobre el equilibrio de los planos*

Tres planos en equilibrio bien diferenciados van a caracterizar la ocupación:

1.- El plano arqueológico, rescatado, visitable y legible en lo que respecta a la existencia de los elementos anteriores a mediados del siglo XIX como la última muralla, las Arcas Reales.

2.- El plano de la ocupación actual, que debe ser una permanente visita guiada y una eclosión permanente del equipamiento cultural ya mencionado

3.- El plano de la ciudad del futuro, donde la utilización de todo el espacio en altura va a caracterizar toda la ocupación con un diseño acorde con su impronta futurista, ecológica y sostenible, además de convertirse en emblema signficante que puede verse desde cualquier punto de la ciudad y que puede dominar la visualización de la misma.

- *Sobre las espirales*

La traza general se mueve en espirales

- *Medida de un círculo*

El círculo está en las rotondas iniciales y luego en los planos de las parabólicas que recogen las curvas de la traza. El origen de las aproximaciones sucesivas.

- *Sobre la esfera y el cilindro*

Volúmenes que van a presidir muchas edificaciones. Principio de los elementos diferenciales.

- *Sobre los cuerpos flotantes* (única copia conocida en griego)

En las torres cada 15 o 20 plantas hay que hacer depósitos de agua comunicados con las demás torres entre sí y pudiendo conducirse por gravedad o como vasos comunicantes.

- *El método de los teoremas mecánicos* (única copia conocida).

Desarrollo del conocimiento de la matemática contemporánea, anticipándose 2.000 años al siglo XVIII, cuando se comienza a evolucionar hacia herramientas como el cálculo diferencial y el cálculo integral, además del concepto de límite.

- *Stomachion* (copia más completa de todas las conocidas).

El reconocimiento de la geometría y del territorio como un multipuzle, capaz de rehacer numerosísimas piezas, dotadas de número entero.

Además, el palimpsesto también contiene discursos del político ateniense Hipérides, del siglo IV a. C., un comentario de Alejandro de Afrodiasias sobre la obra de Aristóteles y algunas otras obras.

## CONTENIDO DE LA PROPUESTA. EXPLICACIÓN DE LOS PLANOS.

La descripción y justificación de los planos que se presentan a continuación tienen el objetivo de hacer comprensible la propuesta. No es un proyecto acabado; se trata de un esquema que trasciende de la mera idea porque se compromete con un diseño formal y material. Por lo tanto estos bosquejos se manejan aún a escala territorial y urbana. Habrá que hacer aproximaciones sucesivas a las arquitecturas de los edificios (que deberían ser de vanguardia) y a todos los detalles necesarios para la construcción de los mismos y la definición de los proyectos de urbanización.

El tratamiento afecta a los terrenos de RENFE, sin entrar en la parte de ADIF del Depósito de locomotoras ni de la Estación de Valladolid, para facilitar la gestión y respetar en su integridad el Depósito (Ricour, 1863) y los magníficos edificios de la Estación. Los edificios de Renfe en los antiguos Talleres Generales de Reparación se conservan también íntegros, la vista de su calidad (incluidos los de los años 1940 a 1970) y de la posibilidad de su aprovechamiento directo, ya que están actualmente en uso.

PLANO Nº 1A.- LA GEOMETRÍA DE LAS RAMPAS. - La geometría de las rampas que unen todas las torres mediante un circuito aéreo tiene su base en los contenidos geométricos del manuscrito del Palimpsesto. Círculos, espirales, elipses, etc., buscan aquí un trazado periférico para mejor desahogo de los edificios y procurar no interrumpir la edificación existente de los Talleres históricos, dejando, además el libre funcionamiento de estos en planta baja, así como de las vías que convengan, carros transbordadores, etc.

PLANO Nº 1B.- LA DISPOSICIÓN. - En color rosa fuerte se indica la ubicación de las torres, sin que la forma de la planta en cruceta, en círculo, en cuadrado o en rectángulo quiera decir nada más que una indicación del lugar de la implantación. Estas torres tienen su propia estructura, liberan las zonas bajas si hay edificios históricos existentes y no se comprometen con los mismos.

En color rosa suave todos los edificios a conservar, Igual que en el Plano 2 (la parte de viajeros, con un estudio especial) y en rojo la urgente actuación de las cubiertas del depósito de Locomotoras.

PLANO Nº 2.- PLANTA Y SUPERPOSICIÓN DE EDIFICIOS. - Las rampas comienzan a ras del suelo en el Paseo de Farnesio, entre las torres 11 y 15. Sigue ascendiendo junto a la torre 1 hasta llegar a la torre P, principal, la que debe ser más alta y situarse en el eje del Paseo de Recoletos, significándose como, en su día, se significó la enorme chimenea fabril de los talleres en el mismo eje y desde 1.860. Esta rampa es cubierta del PC (Palacio de Congresos), que se localiza bajo la misma entre las torres 10, 1, P y 2, como ocurre en el edificio de la Filarmónica de Jean Nouvel en París.



Philharmonie de París. Rampa peatonal sobre espacios de ocio y talleres. Arquito: Jean Nouvel.

Las tres rampas (vehículos, mixta blanda y sólo paseos y bicicletas) tienen diferentes pendientes y la misma traza sigue ascendiendo y conectando con las torres 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 y 11, llegando al plomo del punto de partida, mucho más arriba, tras haber hecho un primer bucle. La comunicación a modo de viaducto aéreo sigue por las torres 12, 13, 14, 17, 19, P, 2, 8, y 15 (otra vez el plomo del punto de partida. Hasta aquí varias torres han conectado ya con las rampas al menos en dos niveles distintos.

Realizados así el segundo y tercer bucle (estos últimos siguiendo la figura ovoide que se presenta), las trazas continúan por las torres 16, 17, 18, 19 y F, cerrando el último círculo. La torre F sería el tramo final y, seguramente, la torre más alta, junto con P, salvando la posible conexión con la misma, que tendrá que estudiarse, sea en enlace con pasarela o plataforma.

Bajo el Palacio de Congresos, PC, y las torres 15, 10, 1, P y 2 se ubica la Estación de autobuses, situada en el primer sótano habilitado, salvando el estrato arqueológico, que se conserva, con visualización del movimiento de los autobuses desde el nivel de la rasante. Los accesos al nivel de estación de autobuses.

PLANO Nº 3A.- ALZADO-SECCIÓN A PASEO DE FARNESIO. En este alzado se percibe con claridad cómo las tres rampas van hilvanando y comunicando las torres. Tales rampas permiten arriostar las torres, evitando fenómenos de vibraciones y resonancia, comunicando con instalaciones la parte edificada y permitiendo un acceso rápido y despejado ante cualquier emergencia, además de depósitos y plantas de instalaciones que permitan socorrer inmediatamente cualquier anomalía.

La primera rampa, con dos tableros, dibujados en negro soporta un fc cremallera o bien un monorail (mejor este último), dos calzadas y paseos peatonales cubiertos donde pueden establecerse espacios de ocio. Esta rampa es, sobre todo la de acceso colectivo, rodado y de vehículos especiales. Alcanzará una pendiente máxima del 12 % con una anchura mínima de 12 m.

La segunda rampa, dibujada en rojo, es más peatonal y de ocio tiene un máximo del 8% de pendiente, es alternativa de refuerzo para vehículos especiales rodados y tiene funciones comerciales y de ocio.

La tercera rampa, que no excederá del 5% o 6% de pendiente, está dibujada en azul y será netamente peatonal, de bicicletas y de uso de personas que necesiten accesibilidad mediante rampas de pendientes normales

Las alturas de las torres irán creciendo como mínimo para que todas las rampas lleguen a ellas a medida que van ascendiendo. En los puntos donde las rampas conectan con las torres se establecerán lugares de ocio, comercio, intercambio, instalaciones, accesos directos a comunicaciones y a sus registros. El fc cremallera o monorail, parará en cada torre y los vehículos rodados y peatones tendrán fácil desembarco en las mismas.

Se proyectan así torres de hasta 350 m. de altura, tal y como nos indica la escala situada a la derecha del dibujo. Se prevé la ocupación del espacio aéreo, de forma privada, mediante aerodeslizadores colectivos o particulares, puesto que es una tecnología ya muy desarrollada que comenzó a trabajarse en 1962 por la NASA, para facilitar, con autopropulsores, el alunizaje a los vehículos de los astronautas. Por ello, las plataformas de los puntos de conexión entre torres y rampas tendrán en cuenta espacios para depósitos de estos vehículos aéreos.

En la rasante se conservan los edificios patrimoniales ferroviarios y los carros transbordadores, con usos culturales y sociales. Son los alzados que se representan en línea de color negro.

En la sección dibujada en azul, bajo el subsuelo, se contempla un primer estrato de respeto exposición e investigación arqueológica, dibujado con puntos salteados y bajo el mismo el nivel de la Estación de autobuses, a la que se accede mediante sendas rampas, de un lado y de otro del Paseo de Farnesio, cuya mayor parte de la superficie se convierte en totalmente peatonal, permeabilizando así, sin barreras de vehículos todo el Barrio de Delicias que linda con Farnesio. El tráfico rodado de Farnesio puede seguir existiendo como ahora, pero bajo la rasante. En el mismo nivel de la estación de autobuses pueden ubicarse aparcamientos, que serán ampliados con más sótanos, al igual que la Estación de autobuses. En la sección se han dibujado tres niveles, además del arqueológico, pero pueden ser más, siempre que se tenga en cuenta el funcionamiento de las capas freáticas y de las escorrentías subterráneas.

Con independencia de las comunicaciones aéreas mediante los viaductos-rampa que se plantean, cada torre tiene su propio sistema vertical de ascensores y escaleras, además de sus aparcamientos y los equipamientos que sean necesarios.

PLANO Nº 3B.- ALZADO-SECCIÓN A AVENIDA DE SEGOVIA.- . En estas secciones los códigos de los dibujos son idénticos a los del plano anterior.

La sección más pequeña es paralela a la Avenida de Segovia y próxima a ella. La escala se puede reconocer en la altura donde están señalados los metros. La longitud total de las rampas medida en planta es de 2.499,11 m, es decir, dos kilómetros y medio.

La segunda sección, más detallada, tiene también indicados los metros en altura y bajo el subsuelo. El estrato arqueológico baja sobre la cota de la rasante hasta -4,5 m: el nivel general de la Estación de autobuses baja hasta -10,5 m y los nuevos estratos subterráneos, tanto con autobuses como con aparcamiento, llegan a -16,5 m y -22,5 m, teniendo en cuenta que si se destinan a aparcamientos de vehículos de turismo normales pueden desdoblarse los estratos para obtener un mejor aprovechamiento.

Esta segunda sección transversal, paralela a la Avenida de Segovia está dada por las torres 15, 10, 1, P y 2, en el eje del Paseo de Recoletos. Se observa en la misma la gran cubierta en rampa del inicio (junto a la torre 15) de las mismas, que alberga todo el Palacio de Congresos. En la propia sección se puede observar, directamente, que se podrían disponer tres auditorios consecutivos bajo la gran rampa-cubierta, además de liberar espacio público bajo estas construcciones y contemplar el movimiento de la Estación de autobuses con su zona comercial.

PLANO Nº 4.- PLANTA DE PRIMER SÓTANO Y PLANO ARQUEOÓGICO.- En esta planta se dibuja la playa de la Estación de autobuses, a la que se accede desde AF, que tendría rampa en espiral alrededor del punto B (donde se podría organizar un gran hueco (tan grande como se quisiera) desde la rasante para comprender el movimiento y los boxes de parada de los autobuses, además de descender, también con rampa, a la visita del nivel arqueológico.

Una gran circunvalación, de la que forma parte el subterráneo a modo de vía de servicio de Farnesio de la Avenida de Segovia, recorre todo el perímetro y da acceso a los sótanos de los edificios y a sus aparcamientos y aparatos elevadores. Se proyecta muy amplia, de 20 m. para tener espacio sobrante de socorro en caso de avería, accidente o recorrido expedito para los vehículos especiales, bomberos, ambulancias, policía, etc. Deberá iluminarse de forma natural cada 50 o 100 metros para facilitar el control y evitar la sensación psicológica de túnel. Se dibuja en azul.

En tinta marrón se han dibujado los aparcamientos que no afectan a los que puedan construirse bajo las torres o bajo las edificaciones históricas existentes, que tendrán los suyos propios. Se han

incluido en las partes de explanada o bajo los carros transbordadores. Todos los carros que ahora existen y funcionan se mantienen: se denominan, de oeste a oriente: Alfa, Locomotoras, Central, Jasón y Omega, según la denominación tradicional de los propios trabajadores del ferrocarril, desde que se instalaron. Bajo los carros, el terreno se abre para dar luz natural y visualizar los aparcamientos. En los puntos a, b, c, d, e f, g, h, i de los carros Jasón y Locomotoras se instalan puentes peatonales algo más bajos que la línea inferior del carro para que puedan pasar las personas y conectar los diferentes talleres sin necesidad de dar ningún rodeo para rebasar el extremo final del carro.

El nivel arqueológico resulta enormemente interesante e instructivo. En el estrato arqueológico se reflejarán los antiguos caminos y todo lo que se pueda de los substratos anteriores.

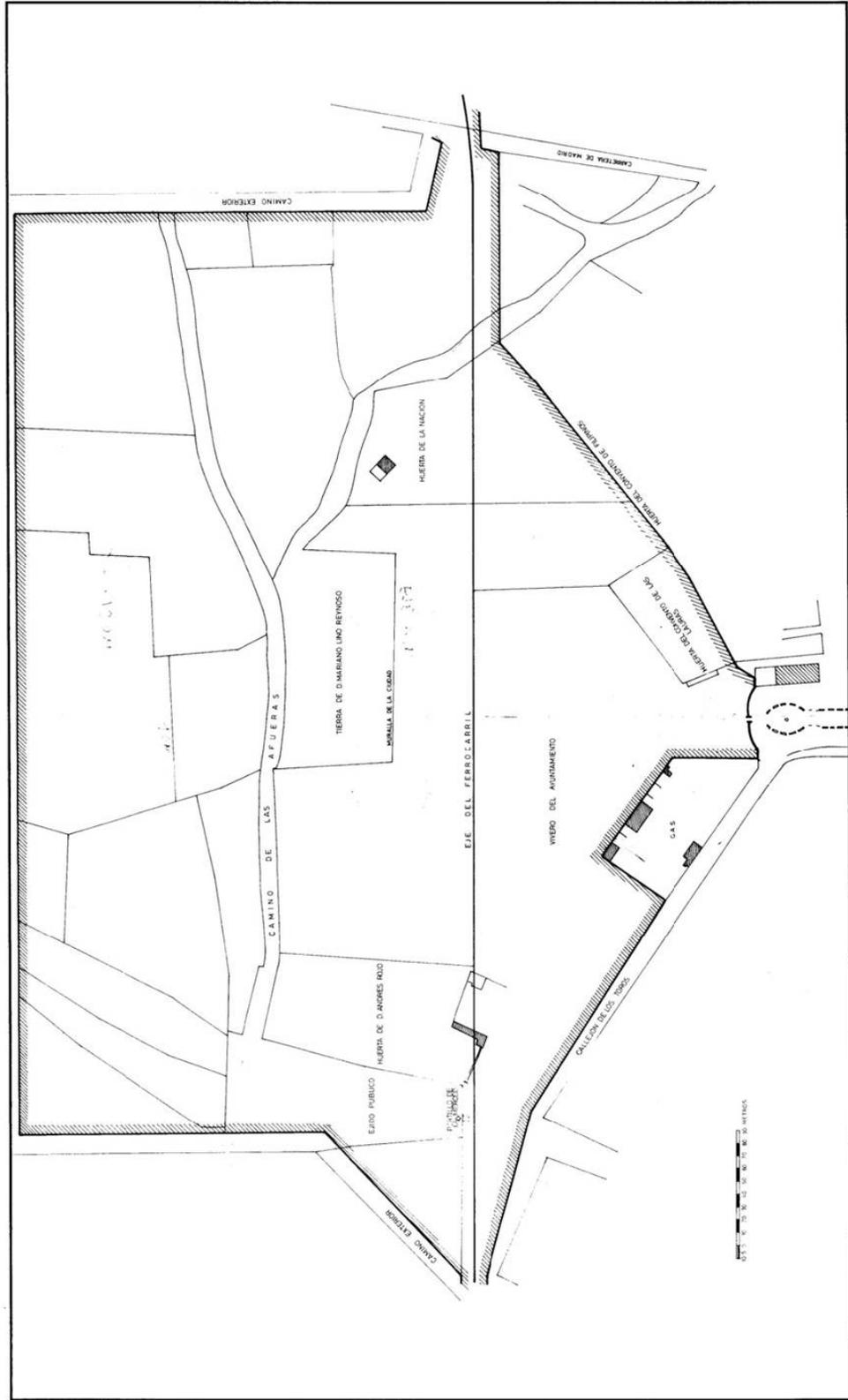
Así, en el plano que se acompaña se observa que buena parte del terreno colindante con el casco histórico era de dominio público (vivero del Ayuntamiento, huerta de la Nación, ejido público), hasta el denominado camino de las afueras, quedando sólo la huerta del Convento de las Lauras y la de D. Andrés Rojo, así como unos terrenos de la familia Reynoso, que fueron donados junto con los del Ayuntamiento. Hay que recordar el papel visionario y vanguardista que tuvo en esa época Mariano Miguel de Reynoso (Valladolid, 1799 - Valladolid, 1863), un político liberal-moderado, perseguido por Fernando VII, que fue alcalde efímero de la ciudad, diputado y, posteriormente, ministro de Fomento. Reynoso contribuyó a traer el ferrocarril a España (línea Madrid-Irún-Paris y otras) y, a buen seguro, a fijar en Valladolid los Talleres Generales de Reparación y la cabecera de construcción de la línea.

Se podrán visitar el corredor y la conducción del viaje de Arcas Reales (línea roja discontinua, AR), así como una fuente que existió dentro de los Talleres, los aledaños de la denominada muralla de la ciudad, de las instalaciones del Portillo de la Merced (donde termina actualmente la calle Panaderos) y de la Compañía de Gas (negocio ligado al del ferrocarril). También se podrán registrar las actuales galerías subterráneas de instalaciones y comprender la evolución histórica de la implantación de este importante conjunto ferroviario. En el mapa de la página siguiente pueden situarse estos elementos que se han dibujado en el Plano nº 4 en línea discontinua verde, para poder localizarlos con facilidad. En el mencionado plano se dibujan las torres en color gris para dar la referencia de su posición respecto de los demás elementos.

PLANO Nº 5.- ALZADO PASEO DE FARNESIO. SECCIÓN ESTACIÓN DE AUTOBUSES. .- Aquí se indica el mismo dibujo que en el plano 3A, pero con mayor tamaño, para mejorar la comprensión del mismo. En puntos rojos, bajo el subsuelo, se indica la vía perimetral de circulación bajo el Paseo de Farnesio. Se ubican las rampas y accesos ya explicados, con los puntos de desembarco en cada una de las torres y su altura en metros sobre la cota de rasante.

PLANO Nº 6.- DETALLE Y SECCIÓN DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES Y DE LA RAMPA.- Se trata de mejorar la visualización de los detalles de la Estación de Autobuses con dibujos de mayor tamaño e indicación de cotas. Hay que hacer notar que las rampas aéreas que comunican entre sí los edificios podrían bajar directamente hasta todos los niveles subterráneos, recogiendo los viajeros de los autobuses para ir directamente al fc cremallera o monorail que les llevará a los hoteles, centros de ocio, muelles, palacio de Congresos, viviendas, oficinas, etc. Otro tanto puede hacerse comunicando el ferrocarril actual o disponiendo este en trinchera y penetrando en el nivel arqueológico, si se considera interesante. Desde el hueco de la rasante hacia la Estación de Autobuses puede contemplarse a diferentes niveles la espiral de la rampa por donde bajan los vehículos.

**Plano 4**  
**FERROCARRIL DEL NORTE, ESTACIÓN DE VALLADOLID. PLANO DE TERRENOS QUE SE DEBEN OCUPAR**



La evolución urbana del Ferrocarril en relación con Valladolid, de Margarita Jiménez García. Pág. 42  
 Junta de Castilla y León. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del territorio.  
 Dirección General de Urbanismo y calidad ambiental. ISBN 84-86770-65-3

## **SOSTENIBILIDAD E INNOVACIÓN**

Se indican a continuación diversos sistemas de climatización pasiva o los aprovechamientos de recursos naturales y de tradiciones, por desgracia desaparecidas, a los que se recurriría en los distintos edificios y que constituyen ahora auténticas innovaciones y puestas al día de lo que nunca se debió olvidar.

**ANEXO 1.- LA GEOTERMIA NATURAL.-** Todo el conjunto incluye sistemas de aportación de energía pasiva, de forma directamente natural mediante sistemas geotérmicos (ver ANEXO 1, experiencia del Centro de Educación Infantil de Candeleda en Ávila), que se basa en comunicar diferentes plantas con el aire que está en contacto con el terreno, cuya temperatura es de alrededor de 15 a 17 °C, de forma que en invierno asciende calefactando la mayor parte de los edificios, para que sólo se necesite un pequeño suplemento. En verano, colocando lucernarios o miradores, el aire se va a calentar y crear un tiro propio, succionando el aire fresco del terreno. Es un efecto invernadero que se puede conseguir con cuerpos acristalados o con la tradición de miradores en las casas de renta de la ciudad.

**ANEXO 2.- EL BADGIR O LA TORRE DE LOS VIENTOS.-** Son torres de refrigeración natural que se siguen utilizando en la meseta de Irán, en la ciudad de Yazd y todavía en diversas zonas del mundo islámico. Parece ser que hubo tradición en España, en concreto en los palacios (de ahí nuestra tradición de torres laterales), pero que se perdió a partir del Renacimiento. Es ideal para climas secos y desérticos y para aprovechar la humedad y temperatura de las capas freáticas. En la zona de los talleres habrá que buscar el equilibrio y la igualdad de presiones de las capas freáticas a uno y otro lado del ferrocarril mediante vasos comunicantes o nuevas canalizaciones o drenajes para estabilizar los terrenos y aprovechar la evaporación del agua que se deje aflorar para el mejor rendimiento del Badgir.

**ANEXO 3.- LAS GALERÍAS DE VENTILACIÓN DE LAS FUNDACIONES.-** Tanto para los edificios históricos como para las nuevas torres hay que dejar galerías de ventilación registrables junto a los cimientos, evitando así que los mismos puedan deteriorarse y consiguiendo vigilarlos de continuo. Esta tradición procede de las civilizaciones griega y romana. Todavía la aplicaba Juan de Herrera en los grandes edificios, durante el Renacimiento.

**ANEXO 4. ADECUACIÓN PARA DISTINTAS FUNCIONES Y USOS DE CONSERVACIÓN.** Las condiciones de estabilidad térmica de los terrenos, los hacen ideales para usos de conservación de documentos, materiales u objetos museísticos que haya que exponer. En el Anexo 4 se expone el caso del Castillo de Chamarande, al sudeste de París, donde se han hecho los archivos Departamentales con gran inteligencia y economía.

**COMPONENTES REDUNDANTES.-** Otros sistemas son muy necesarios en edificios públicos o particulares, como el hecho de construir con componentes redundantes, de manera que si un elemento constructivo entra en colapso, otro pueda hacerse cargo de su función, al menos provisionalmente, en lo que se repara la anomalía. Las normativas de los países occidentales están exigiendo cada vez más estos sistemas, que ya utilizaban en la arquitectura tradicional y que, sin ser más onerosos, consiguen que la conservación sea impecable y barata.

## REFERENTES, VIABILIDAD Y NOMINACIÓN

El conjunto tiene referentes muy próximos en la zona del Middle Town del Manhattan neoyorkino, donde se está haciendo la intervención de regeneración urbana del Hudson Yards y referentes más lejanos en Hong Kong, Shanghái y Shenzhen de China.

El Hudson Yards es una zona de 11 Ha. de superficie, un poco más de la mitad de la superficie de los Talleres de Valladolid sobre dos y tres niveles ferroviarios de playas de vías y construcciones que se respetan en toda su integridad, ya que está en pleno funcionamiento. Allí se edifican plataformas y torres de escala similar a las de la propuesta que se presenta, también con usos similares. La operación está revolucionando la economía y dando de nuevo a Nueva York el liderazgo internacional de la vanguardia de las ciudades. En la propuesta mejoramos el sistema de conjuntos de torres con las rampas, que permiten unos niveles de seguridad y de accesibilidad jamás contemplados en ninguna intervención urbana.

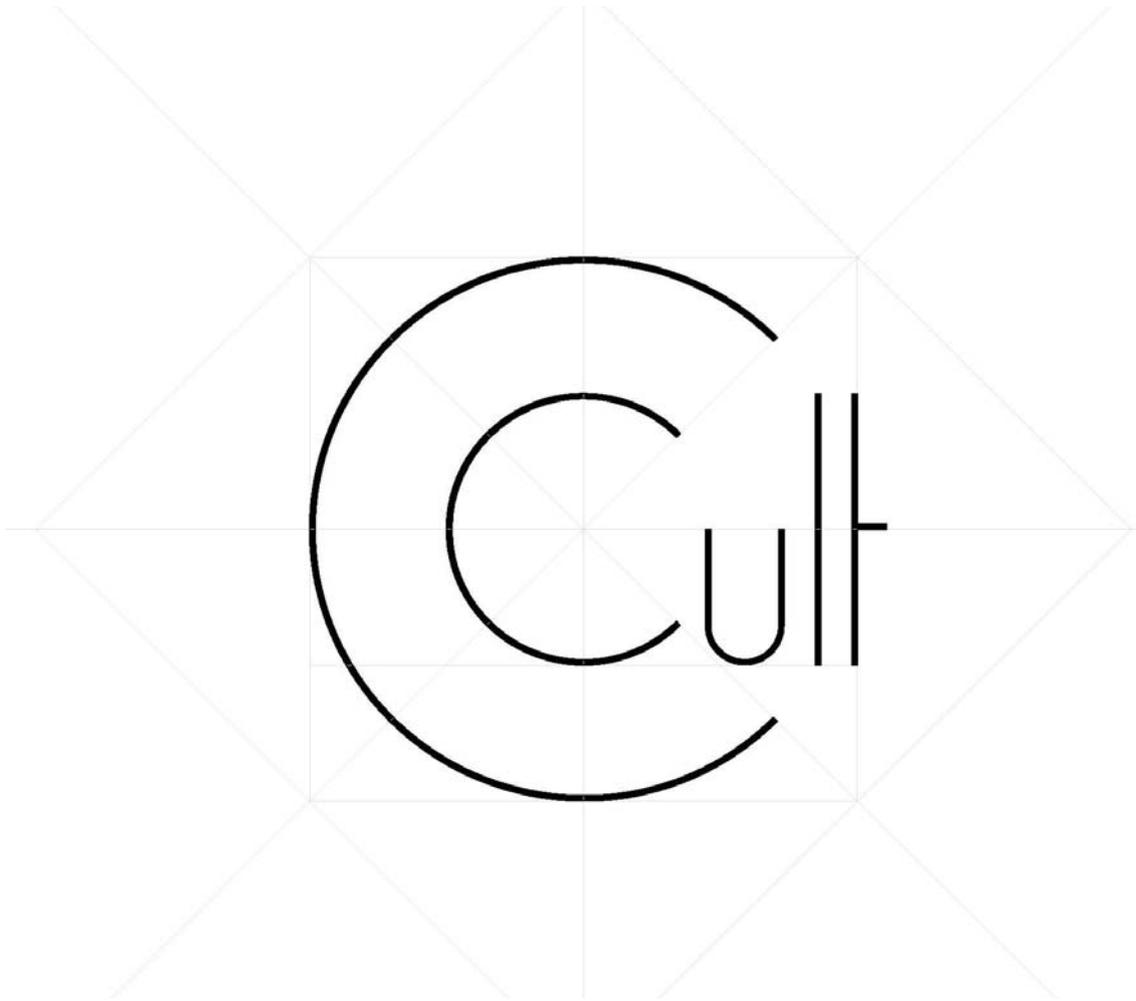
La propuesta tiene viabilidad a nivel de intervención nacional y carácter de atracción para inversores internacionales, creando miles de empleos, preservando las industrias locales y nacionales (la construcción, la investigación, producción y cualificación de hormigones y materiales, la cultura, las industrias punteras de Valladolid, el cine, el transporte, las telecomunicaciones (respecto a estas últimas, en el Plano nº 5 puede verse el aprovechamiento de las curvas de las rampas para instalas enormes parabólicas, bien para la radioastronomía o para recoger energía. Los sistemas de suscripción de inversiones pueden ser perfectamente viables y válidos. El Plan Madrid Norte no es, en absoluto, competencia de esta propuesta.

El aprovechamiento de los edificios ferroviarios existentes convierte a la propuesta en una intervención de aprovechamiento riguroso con bienes patrimoniales fuera de duda, donde puede seguirse la evolución de la industrialización de los siglos XIX y XX. Los edificios de la segunda mitad del siglo XX son también excepcionales, como lo demuestra la publicación en su momento (años 40, 50 y 60 del siglo pasado) en la Revista Nacional de Obras Públicas, indicando los logros en una etapa de carencias absolutas de hormigón y de hierro. El conjunto de los edificios históricos es, obligadamente, merecedor de declararse Patrimonio de la Humanidad.

En el ANEXO 5 se recogen algunos estudios personales sobre los Arcas Reales, viaje de aguas de Valladolid. En el ANEXO 6 se presentan fotografías de la antigua chimenea situada en el eje del paseo de Recoletos, que daba presencia al FFCC. Ahora son las torres P y F las que funcionan como gran hito que hace de referente para toda la ciudad. En el ANEXO 7 se reflejan los posibles usos de los edificios históricos junto con las superficies. Los aprovechamientos en metros cuadrados de las edificaciones exceden con mucho los del PGOU, al haber un planteamiento urbano de torres y de rescate de patrimonio.

En cuanto a la nominación, se trata de una auténtica **Ciudad de la Cultura** que tiene todos los atractivos para ser una ciudad del Futuro, que debería nominarse como **PUERTA DE MADRID**, ya que se localizaría inmediatamente y en esta zona hubo tres puertas de MADRID primero junto al Portillo de la Merced, luego en las del Paseo Nuevo a del Príncipe, que atraviesa el Campo Grande y luego, identificada con la la de El Carmen, en el Paseo de Zorrilla.

Finalmente, se presenta aquí un anagrama purista y elegante de esta auténtica **Ciudad de la Cultura: PUERTA DE MADRID**

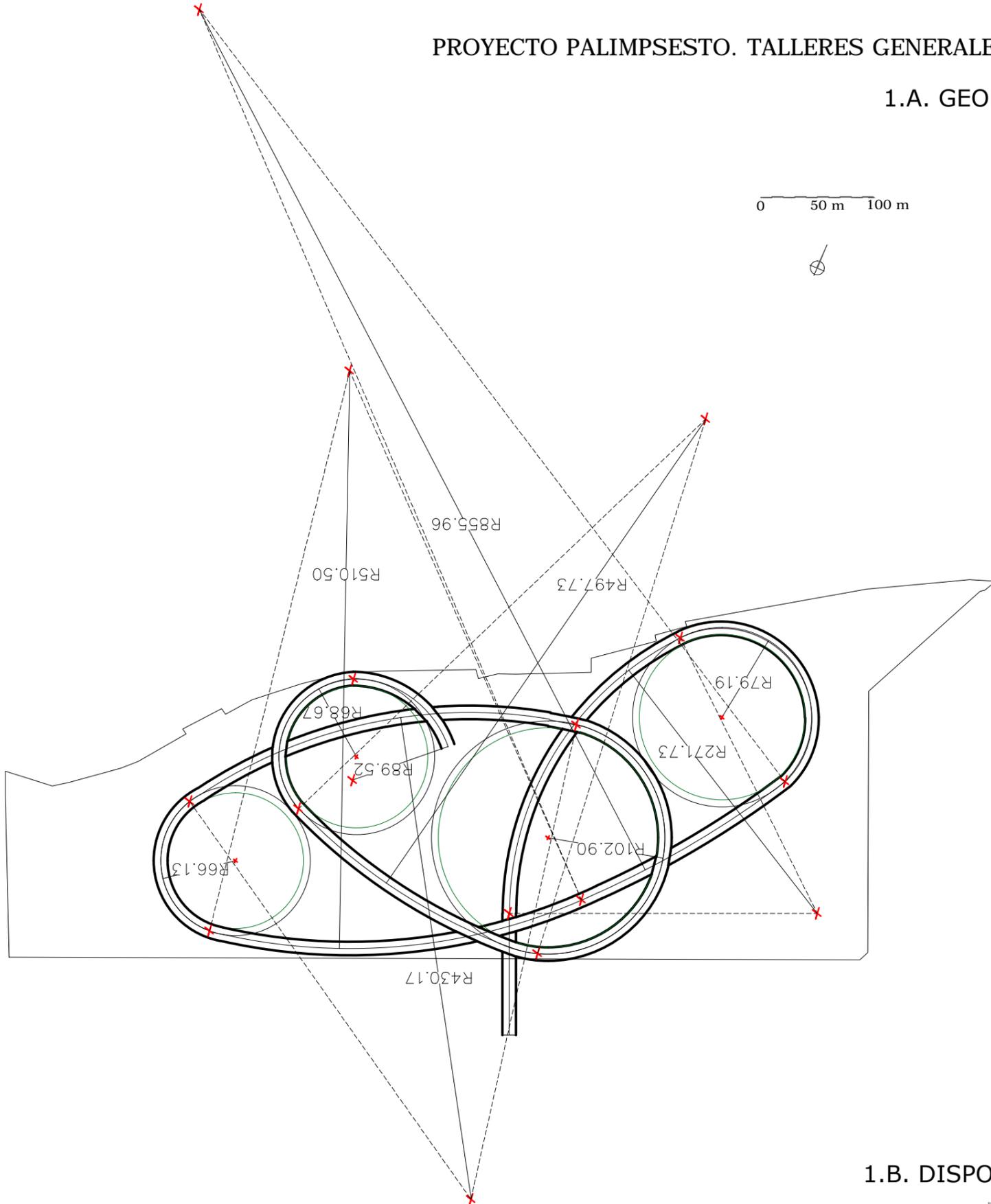


Fdo.: Eduardo Miguel González Fraile

Catedrático de Proyectos Arquitectónicos y Proyectos de Restauración Arquitectónica.

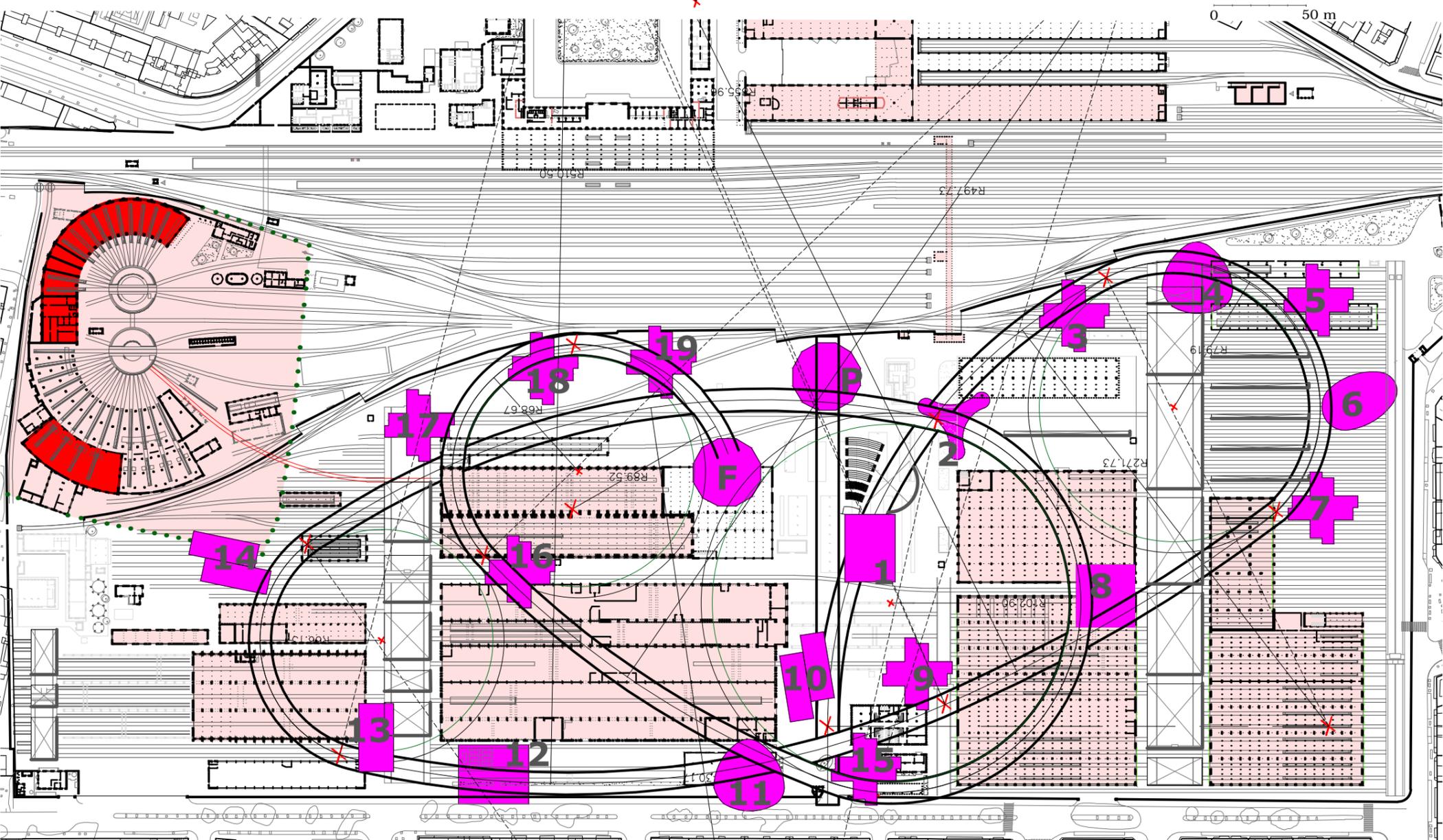
1.A. GEOMETRÍA RAMPA

0 50 m 100 m



1.B. DISPOSICIÓN

0 50 m



# PROYECTO PALIMPSESTO. TALLERES GENERALES RENFE (BIM)

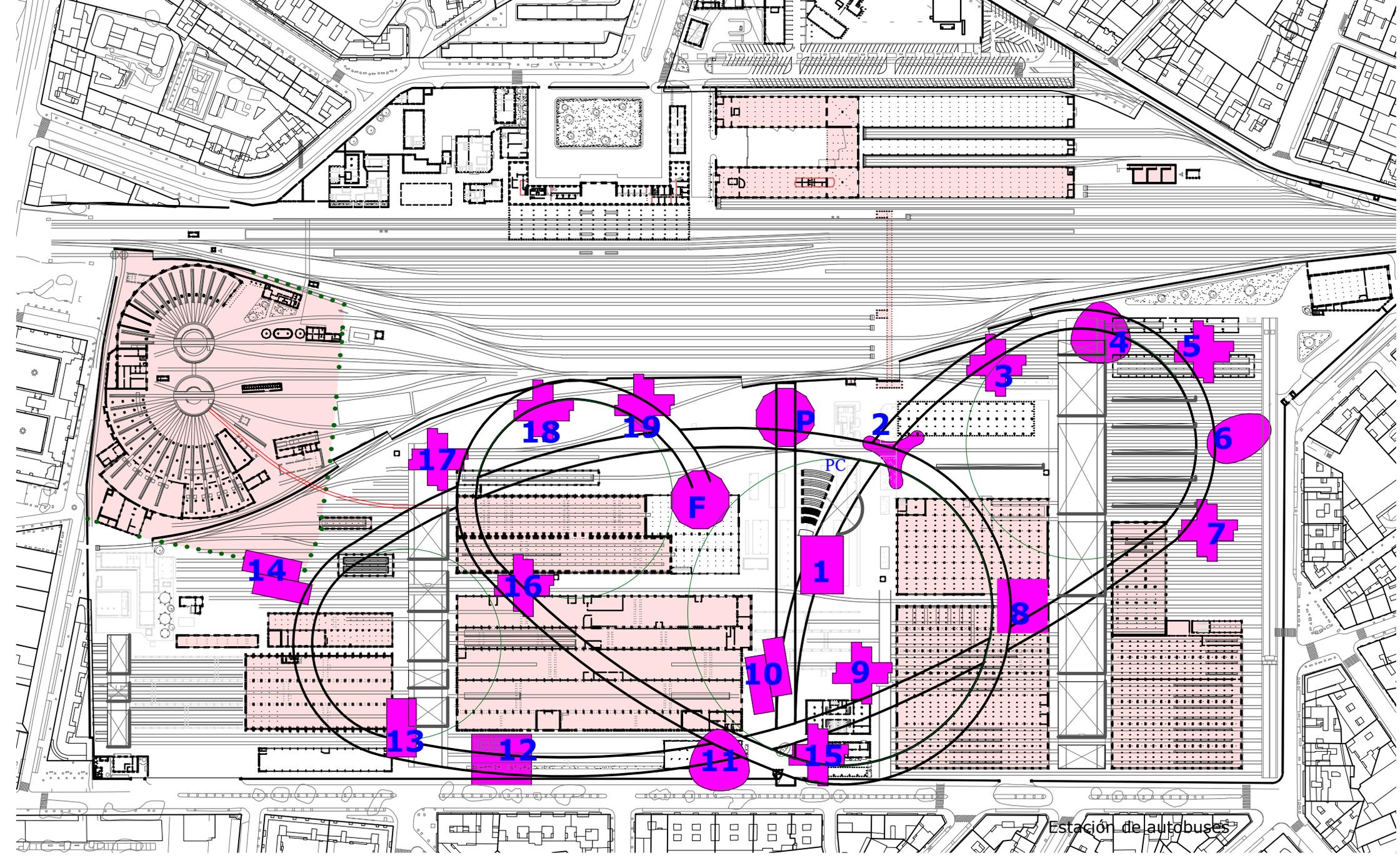
0 50 m 100 m

## 2. PLANTA Y SUPERPOSICIÓN EDIFICIOS

— Edificación 1856 - 2020

■ Propuesta Proyecto Palimpsesto

PC Palacio de Congresos



3.B. ALZADO-SECCIÓN Avda. SEGOVIA

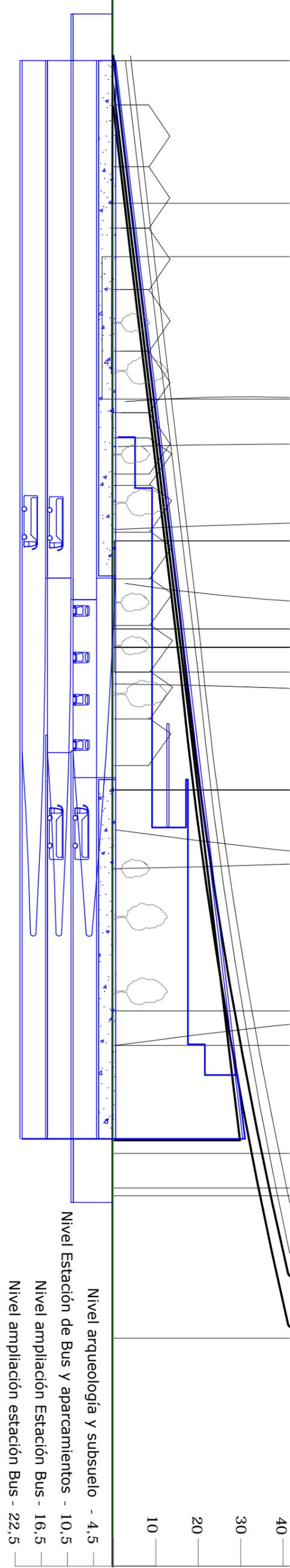
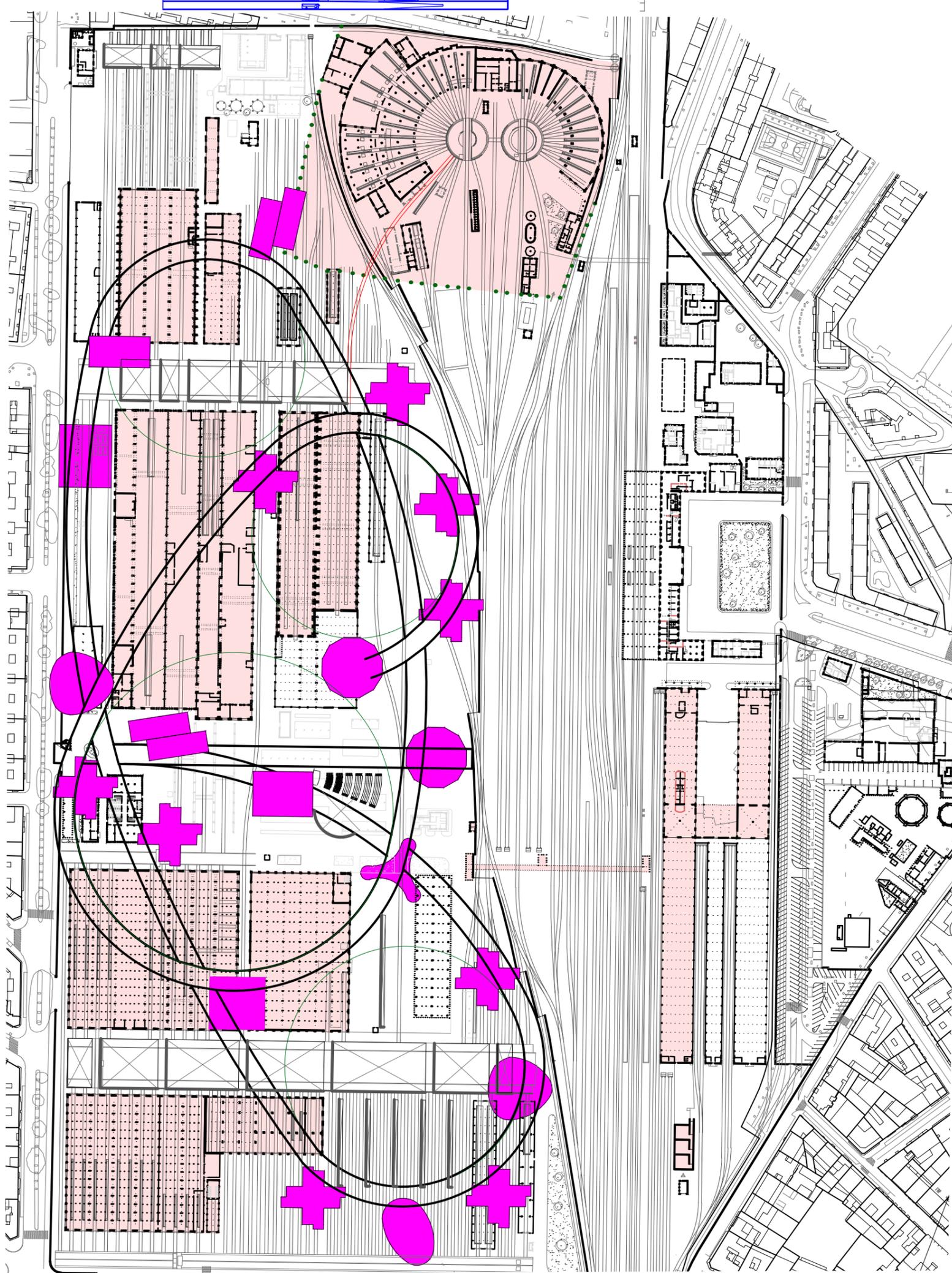
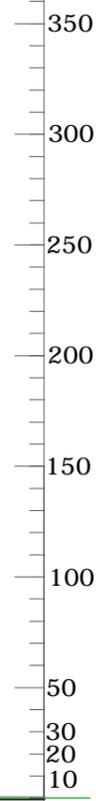
Relación con planta y composición aérea

Altura alcanzada con  
pte. 12% coches  
299.89 m

Altura alcanzada con  
pte. 8% coches  
199.93 m

Altura alcanzada con  
pte. 6% sillas de ruedas  
149.94 m

Longitud rampa 2499.11 m



Nivel arqueología y subsuelo - 4,5  
Nivel Estación de Bus y aparcamientos - 10,5  
Nivel ampliación Estación Bus - 16,5  
Nivel ampliación estación Bus - 22,5



# PROYECTO PALIMPSESTO. TALLERES GENERALES RENFE (BMI)

## 4. PLANTA PRIMER SÓTANO. PLANO ARQUEOLÓGICO Y PROYECTO PALIMPSESTO

— Edificación 1856 - 2020

■ Propuesta edificios Palimpsesto

AF\_ Acceso por el Paseo Farnesio

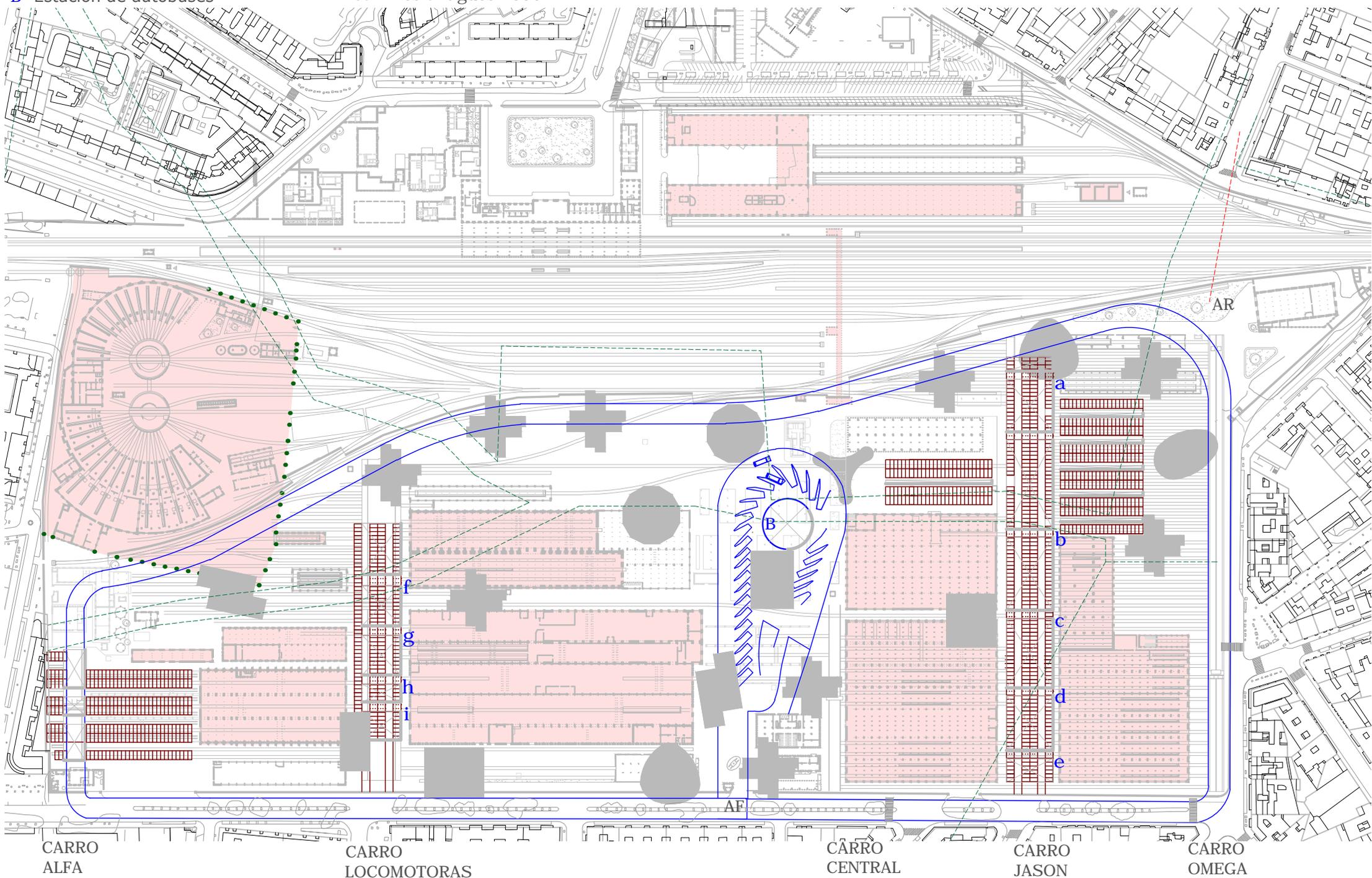
▤ Aparcamiento subterráneo

--- AR\_ Arca Real

B Estación de autobuses

--- Caminos antiguos 1856

0 50 m 100 m



# PROYECTO PALIMPSESTO. TALLERES GENERALES RENFE (BMI)

## 5. ALZADO PASEO FARNESIO\_SECCIÓN ESTACIÓN DE BUS

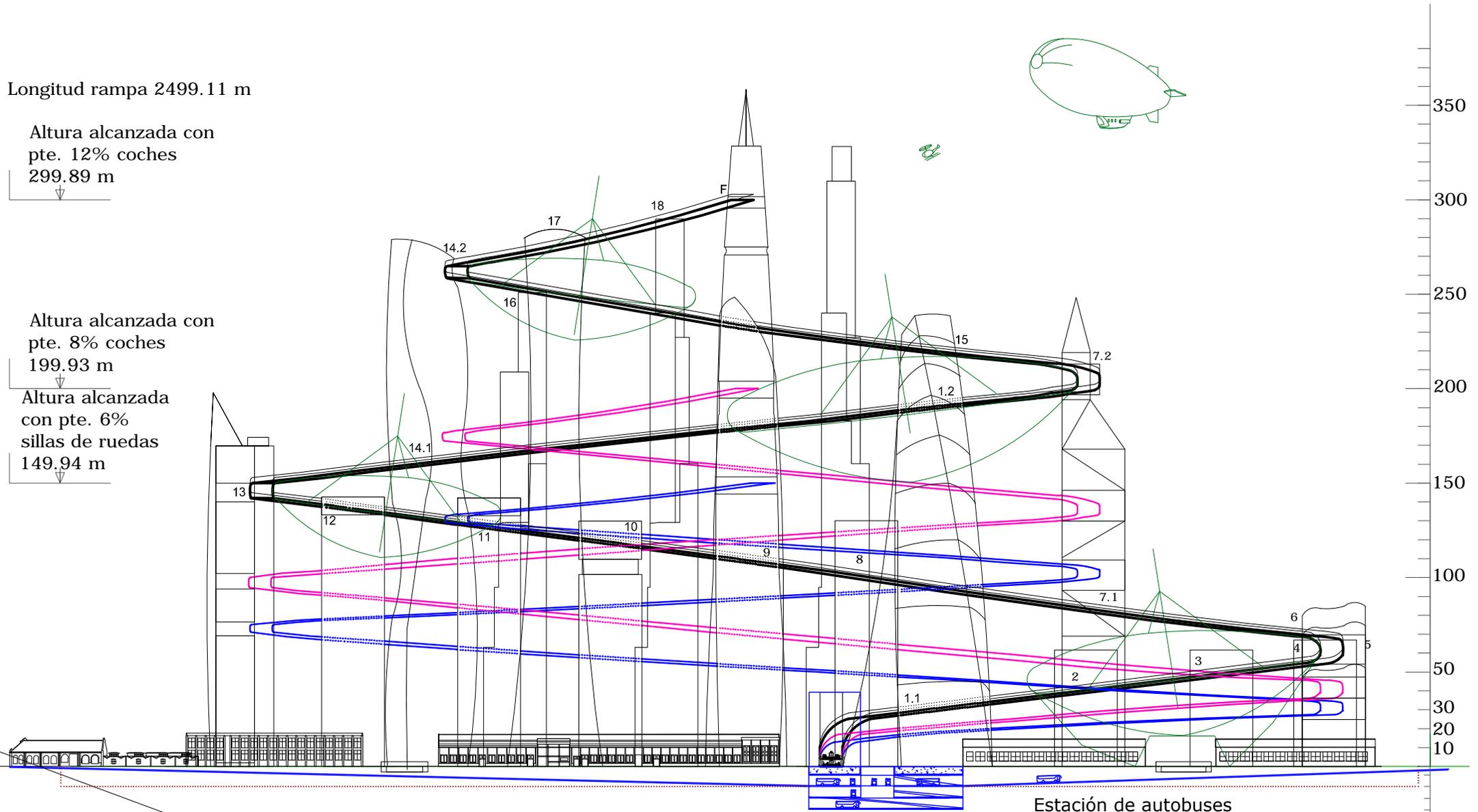
Longitud rampa 2499.11 m

Altura alcanzada con  
pte. 12% coches  
299.89 m

Altura alcanzada con  
pte. 8% coches  
199.93 m

Altura alcanzada con  
pte. 6%  
sillas de ruedas  
149.94 m

Anchura rampa 12 m

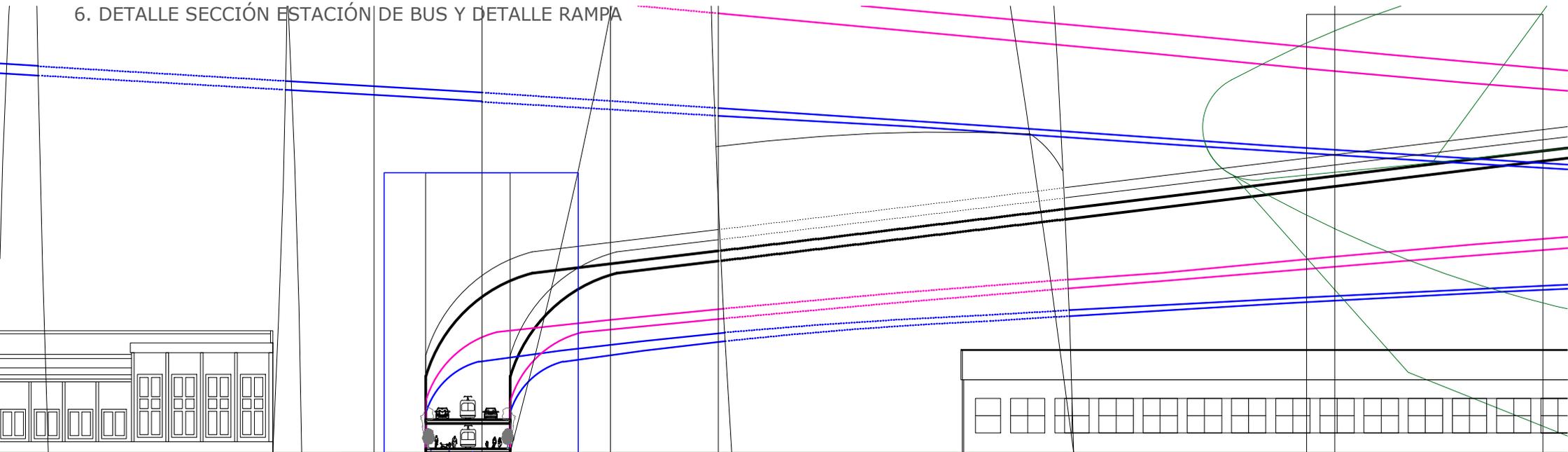


14.2. h=265 m	17. h=280 m	18. h=290 m	1.2. h=195 m	2. h=42 m	3. h=51 m	4. h=58 m
14.1. h=162 m	16. h=250 m	F. h=300 m	1.1. h=33 m	7.2. h=210 m		5. h=62 m
13. h=150 m			15. h=222 m	7.1. h=84 m		
12. h=140 m	11. h=132 m	10. h=125 m	8. h=103 m			6. h=70 m

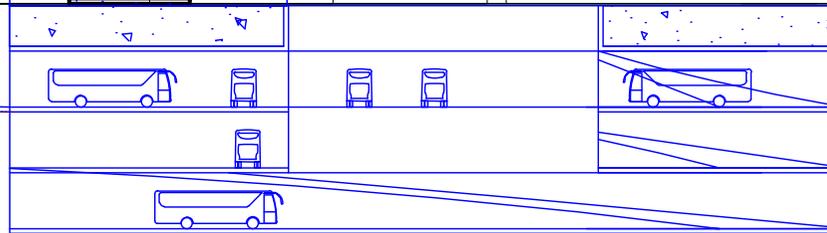
Estación de autobuses

# PROYECTO PALIMPSESTO. TALLERES GENERALES RENFE (BMI)

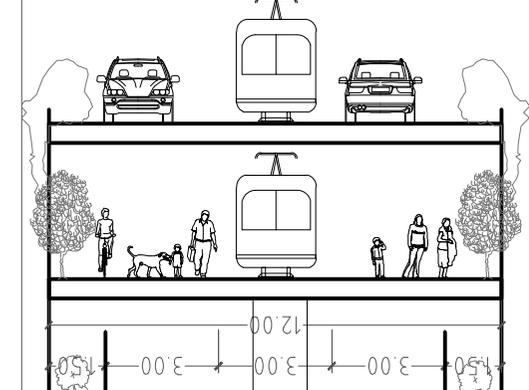
## 6. DETALLE SECCIÓN ESTACIÓN DE BUS Y DETALLE RAMPA



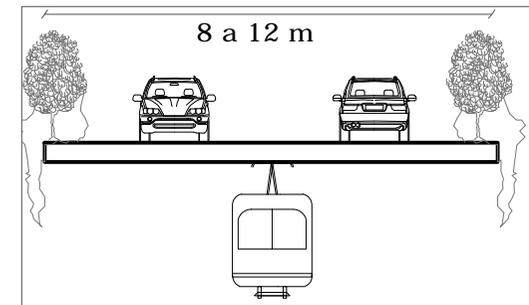
- Nivel arqueología y subsuelo - 4,5
- Nivel Estación de Bus y aparcamientos - 10,5
- Nivel ampliación Estación Bus - 16,5
- Nivel ampliación Estación Bus - 22,5



Sección transversal de rampa



Alternativa Monorail



Planta sótano Estación Bus

