Estación Central, Valencia

ARQUITECTURA, MOVILIDAD Y CIUDAD

ERRE, el prestigioso estudio británico RSHP (Rogers Stirk Harbour + Partners) y Sener desarrollarán una infraestructura ferroviaria subterránea que integrará distintos servicios de transporte y abrirá nuevas posibilidades de conexión urbana entre la histórica Estación del Norte y el futuro Parque Central.

Valencia avanza en la definición de una de las intervenciones ferroviarias y urbanas más relevantes de su transformación reciente. La futura Estación Central, concebida como una infraestructura subterránea y pasante, aspira a reorganizar el funcionamiento del transporte ferroviario en la ciudad y, al mismo tiempo, modificar la relación de este espacio con su entorno. La propuesta seleccionada por Adif Alta Velocidad está desarrollada por un equipo liderado por Sener, junto con los estudios de arquitectura RSHP (Rogers Stirk Harbour + Partners), prestigioso estudio británico de arquitectura con proyección internacional, y ERRE, estudio valenciano. Ambos equipos de arquitectura abordarán conjuntamente los retos de ingeniería, organización funcional e integración arquitectónica que plantea una actuación de esta escala.



La selección del equipo se anunció en septiembre de 2026, después del proceso de valoración de Adif Alta Velocidad. El encargo contempla el desarrollo de los trabajos técnicos necesarios para definir la nueva infraestructura, cuya relevancia va más allá de la construcción de una terminal de viajeros. La operación forma parte de la transformación ferroviaria de Valencia y está vinculada a otras actuaciones estratégicas, entre ellas el Canal de Acceso y el futuro túnel pasante. Su coordinación será determinante para establecer un sistema de transporte más continuo y mejorar la conexión entre los diferentes ámbitos de la ciudad.

De una estación terminal a un nodo ferroviario pasante

Uno de los principales cambios que introduce la futura Estación Central es su funcionamiento ferroviario. Frente al esquema en fondo de saco de la actual Estación del Norte, la nueva infraestructura se proyecta como una estación pasante. Esta configuración permitirá que los trenes atraviesen Valencia de norte a sur sin tener que invertir el sentido de circulación, evitando las maniobras que requiere el modelo terminal actual.

La transformación facilitará la integración de servicios de proximidad, alta velocidad y Corredor Mediterráneo, además de contemplar la conexión con la red de Metro. La intención es concentrar diferentes modalidades de transporte en un mismo nodo, favoreciendo los intercambios entre ellas y mejorando la continuidad de los desplazamientos. Esta organización responde también a la necesidad de adaptar la infraestructura ferroviaria al crecimiento de la movilidad y a las conexiones de largo recorrido que deberá asumir Valencia.

La estación se desarrollará bajo rasante y su configuración estará relacionada con el final del Canal de Acceso y el futuro



túnel pasante. De esta manera, la infraestructura dejará de ocupar la superficie con la disposición ferroviaria actual y permitirá plantear una nueva organización del espacio urbano. La profundidad, las conexiones entre niveles y la integración de los accesos serán cuestiones esenciales en el desarrollo arquitectónico y técnico de la propuesta.

Una infraestructura que busca integrarse en el paisaje urbano

La intervención plantea una relación directa entre la nueva Estación Central, la histórica Estación del Norte y el futuro Parque Central. Para ello, el proyecto propone una estructura de recorridos que conectará estos espacios mediante un eje paisajístico con itinerarios peatonales y ciclistas, articulados en torno a una nueva Plaza de la Estación.

Esta estrategia sitúa el espacio público en un lugar relevante dentro de la actuación. La intención es reducir la presencia de la infraestructura ferroviaria en superficie y favorecer una mayor continuidad entre las diferentes áreas urbanas. Así, la estación no se entiende únicamente como un lugar de llegada y salida de viajeros, sino también como una pieza capaz de intervenir en la organización de su entorno y en la manera en que los ciudadanos se relacionan con él.

La presencia de la Estación del Norte introduce, además, una dimensión patrimonial especialmente significativa. El edificio histórico, declarado Bien de Interés Cultural, constituye una referencia arquitectónica que condiciona la intervención. Desde ERRE, sus socios arquitectos Jose Martí, Amparo Roig y M. Ángeles Ros han explicado que el planteamiento parte del respeto a sus valores arquitectónicos y propone actuar sobre el espacio urbano sin modificar sus fachadas. La actuación contempla asimismo su rehabilitación y adaptación a nuevos usos, manteniendo su presencia dentro del futuro conjunto ferroviario.

Luz natural y una nueva experiencia del espacio subterráneo

Desde el punto de vista arquitectónico, uno de los aspectos más destacados de la propuesta es la manera de abordar la condición subterránea de la estación. En lugar de asumir un espacio interior cerrado, el diseño plantea introducir luz natural, aire y relaciones visuales entre los distintos niveles. La iluminación alcanzará también las zonas de andenes, mientras que los espacios abiertos facilitarán la percepción global de la infraestructura y sus conexiones.

Esta estrategia pretende mejorar la orientación de los viajeros y generar un ambiente interior más confortable. La entrada de iluminación natural y la ventilación se plantean, además, como recursos para reducir la dependencia de determinados sistemas mecánicos y contribuir a un funcionamiento energéticamente más eficiente.

RSHP ha señalado igualmente su aspiración de desarrollar una estación resiliente y modular, que aproveche los recur-



> “La futura Estación Central se concibe como una infraestructura subterránea y pasante”.

sos naturales y combine estrategias pasivas con soluciones activas de generación energética. El objetivo expresado por el estudio es avanzar hacia un edificio de balance energético positivo. Se trata de una aspiración de diseño que deberá concretarse en las siguientes fases técnicas.

Modularidad, sostenibilidad y complejidad constructiva

La constructibilidad constituye otro de los cinco principios sobre los que se organiza la propuesta, junto con la funcionalidad ferroviaria, la integración urbana, la identidad arquitectónica y la seguridad operativa. El equipo plantea un sistema constructivo modular que favorezca la prefabricación y permita organizar de forma eficiente los diferentes componentes de la infraestructura.

Esta decisión adquiere especial importancia en una intervención que deberá coordinarse con las instalaciones ferroviarias existentes y con las actuaciones de integración urbana que se desarrollan en Valencia. Mantener la seguridad y la operatividad del ferrocarril durante las distintas fases de construcción forma parte de los criterios expresamente recogidos en el planteamiento del equipo.

La sostenibilidad se aborda, por tanto, desde diferentes escalas: el aprovechamiento de la iluminación y la ventilación naturales, la optimización de los materiales, la reducción de la huella de carbono y la integración de la estación en un entorno urbano más conectado y accesible.

Un proyecto todavía en fase de desarrollo

La futura Estación Central representa una oportunidad para redefinir la relación entre movilidad, arquitectura y espacio público en Valencia. Sin embargo, su materialización requiere todavía un importante recorrido técnico y administrativo. La selección del equipo en 2026 supone el inicio del desarrollo de los estudios y proyectos correspondientes, no el comienzo de la construcción de la estación.

Será necesario concretar las soluciones estructurales, funcionales y constructivas, así como coordinar la intervención con el Canal de Acceso, el futuro túnel pasante y la transformación del Parque Central. Estos trabajos determinarán cómo se trasladan los objetivos arquitectónicos de la propuesta a una infraestructura ferroviaria de gran complejidad.

Con ERRE y RSHP en el desarrollo arquitectónico y Sener al frente de la ingeniería, Valencia comienza a definir una nueva pieza para su sistema de transporte y su estructura urbana. El alcance de la intervención dependerá de su capacidad para resolver conjuntamente las exigencias de una gran estación ferroviaria y la oportunidad de recuperar espacios de relación entre la infraestructura y la ciudad.

Sundolitt®

Soluciones de EPS

para una edificación más eficiente, sostenible y confortable.

60 AÑOS

- Excelente aislamiento térmico
- Ligero y fácil de instalar
- 100% reciclable
- Alta resistencia y durabilidad
- Aislamiento acústico
- Contribuye a edificaciones más sostenibles









60 años aportando soluciones.
Seguimos construyendo futuro.

91 653 09 00

www.sundolitt.es