



PRESENTACIÓN DEL NUEVO EDIFICIO  
DE VIAJEROS DE LA ESTACIÓN DE  
SANTIAGO DE COMPOSTELA

*La pasarela incluye en su extremo un mirador sobre la naturaleza del parque das Brañas do Sar.*

# **i**ntermodalidad e **i**ntegración urbana

■ **Texto: Javier R. Ventosa**  
**Fotografías: Adif AV**

**Integrar en un mismo conjunto las soluciones que satisfagan las necesidades de movilidad sostenible de la población y contribuir a la transformación y mejora de la ciudad en un entorno ferroviario complejo son los dos principios que rigen el proyecto de la estación intermodal de Santiago. Este proyecto, un modelo de colaboración entre administraciones públicas, estrenó en mayo dos de las tres actuaciones que lo componen y, en el mes de junio, ha licitado la obra que lo culminará, el nuevo edificio de viajeros de la estación ferroviaria. Cuando todo el conjunto esté en servicio, la capital gallega dispondrá de un gran nodo de intercambio de transporte modal bien integrado en la ciudad que recibirá casi 3,5 millones de viajeros al año.**

## El transporte ferroviario

se está configurando como la columna vertebral de la estrategia de movilidad sostenible que promueve el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma). Las estaciones de tren, como nodos de las redes de ferrocarril, deben estar preparadas para afrontar las nuevas tendencias de movilidad social del siglo XXI, marcadas por el incremento de

la demanda (tanto en Alta Velocidad como en Cercanías), la intermodalidad, la conectividad y la integración urbana. Todas estas características están siendo potenciadas por el Mitma

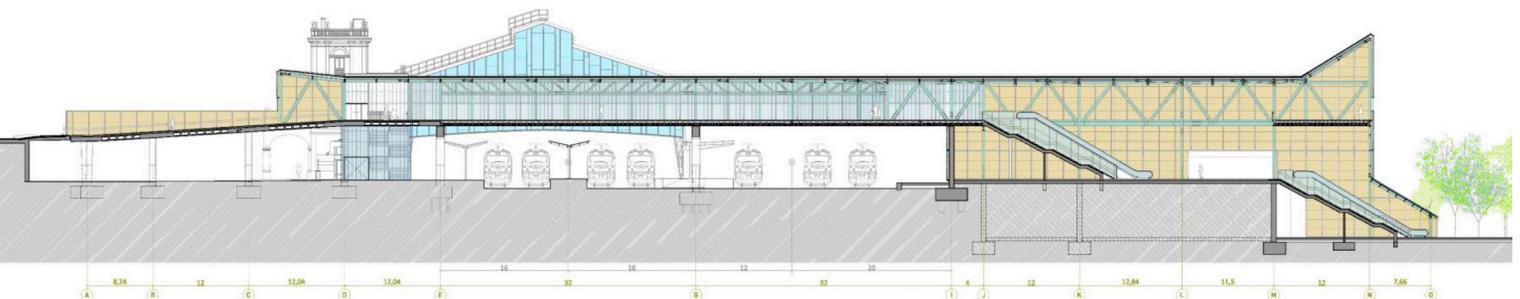
y Adif Alta Velocidad (AV) en las principales estaciones de la red ferroviaria gallega, que próximamente quedará conectada a la red de Alta Velocidad con la prevista entrada en servicio del tramo final del Acceso a Galicia (Pedralba de la Pradería-Ourense). En la red gallega, la estación de Santiago de Compostela tiene un carácter estratégico como punto de conexión con la nueva línea procedente de la Meseta y con el Eje Atlántico que recorre la fachada atlántica gallega, donde se sitúan cinco de las siete principales ciudades de esa comunidad autónoma.

La modernización en marcha en la estación de Santiago pretende dar respuesta a los retos que plantea la nueva movilidad. Esta modernización se ha enmarcado hasta ahora en el convenio suscrito en junio de 2016 por el entonces Ministerio de Fomento, Adif AV, la Xunta de Galicia y el Concello de Santiago para el desarrollo de una nueva estación intermodal y su entorno urba-

---

**El Mitma asume íntegramente, a través de Adif AV, la financiación del nuevo edificio de viajeros de la estación.**

---





*Acceso principal futuro al nuevo edificio de viajeros de la estación.*

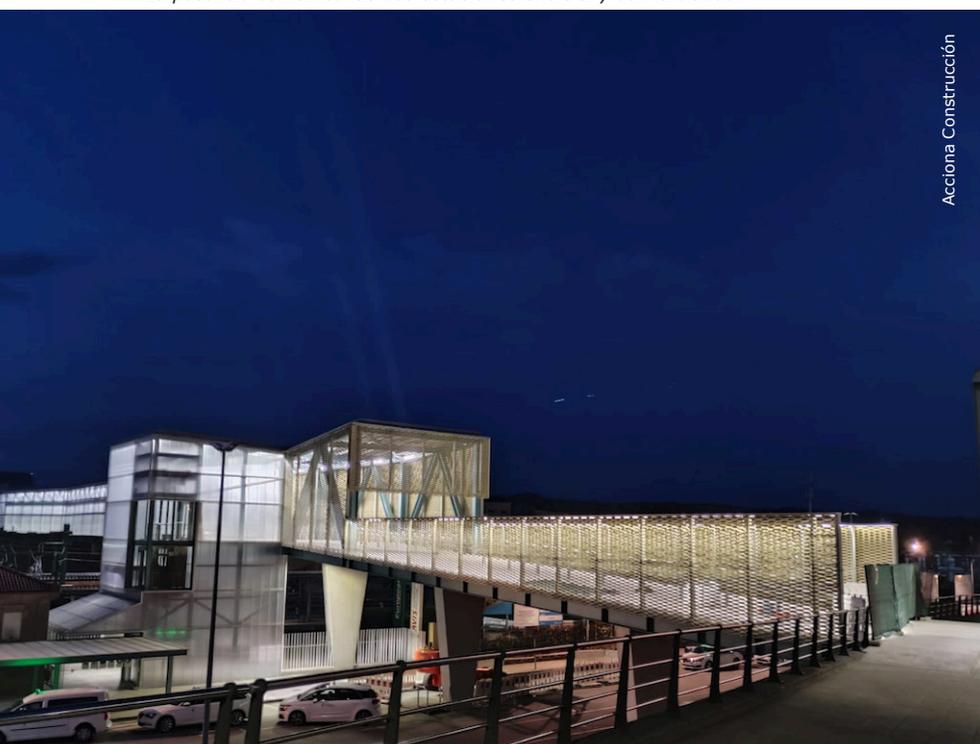
no. El convenio, que estableció el reparto de las tareas y de la financiación de los más de 25 M€ del presupuesto de obra, encargó a Adif AV varias tareas: la redacción del anteproyecto de la estación intermodal (incluida la solución de permeabilidad transversal sobre las vías), la ejecución y financiación de las obras de la parte ferroviaria, la redacción del proyecto constructivo y cofinanciación de las obras

de la solución de permeabilidad transversal (pasarela), así como la cesión de los terrenos para la construcción de la terminal de autobuses. Encomendó a la Xunta la redacción del proyecto constructivo y la ejecución de la nueva terminal de autobuses en el lado sur de las vías, así como las obras de mejora de la permeabilidad transversal tomando como base el proyecto de Adif AV. Y al Concello compostelano,

la modificación del planeamiento urbanístico, la obtención de terrenos para edificar la estación de autobuses y la remodelación de la calle de Clara Campoamor.

Las tres administraciones públicas implicadas han venido desarrollando desde 2017 las respectivas actuaciones contempladas en el convenio de colaboración, que se completaron el pasado mes de mayo con la puesta en servicio, el día 22 de ese mes, de dos de las tres principales actuaciones del proyecto intermodal: la terminal de autobuses y la pasarela peatonal sobre las vías.

*La pasarela comunica las dos estaciones entre sí y con la ciudad.*



Acciona Construcción

### Nuevo edificio de viajeros

A principios del mes de junio, el proyecto de la estación intermodal de Santiago entró en una nueva fase con la licitación directa de la que será su tercera y última pata, la ampliación y reforma de la estación de ferrocarril, que se materializará en la construcción de un nuevo edificio de viajeros adosado al existente. Esta actuación no requiere la formalización de un nuevo convenio de colaboración con las otras administraciones implicadas en el desarrollo del área intermodal, dado que su financiación es asumida íntegramente por el Mitma a través de Adif

## La estación intermodal de Santiago pretende dar una respuesta eficaz a los retos que plantea la nueva movilidad.

AV. El coste de la construcción del nuevo edificio de viajeros fijado en los pliegos de licitación asciende a 33,5 M€ (IVA incluido) y el plazo de ejecución se ha establecido en 30 meses. El proyecto del nuevo edificio, promovido por Adif, que contará con la subvención de los fondos Next Generation de la UE, ha sido redactado por la consultora pública Ineco y el estudio de arquitectura de Juan Herreros, en colaboración con las ingenierías Prointec y BAC.

La anterior presidenta de Adif, Isabel Pardo de Vera, realizó el pasado 19 de junio una presentación pública de este proyecto con el que se culminará la estación intermodal compostelana, una de las mayores obras públicas de los últimos años en Santiago. Cuando esté en servicio en su totalidad, el moderno conjunto intermodal estará preparado para dar una respuesta eficaz a las principales demandas de transporte de la capital gallega, tanto en términos de movilidad sostenible (fomenta la utilización del transporte público frente al vehículo privado y propicia la intermodalidad entre distintos modos de transporte, básicamente el ferrocarril y el autobús) como del aumento de la demanda (los estudios auguran un importante crecimiento de usuarios del ferrocarril y del autobús). La integración del conjunto en la trama de la ciudad también aportará beneficios en términos de accesibilidad (se facilitará la llegada y salida a pie de la estación) y, sobre todo, de permeabilidad urbana en el entorno del recinto ferroviario, algo que, de hecho, ya ha mejorado. Por estas razones, la estación intermodal tiene un carácter estratégico para la ciudad.

El proyecto del nuevo edificio de viajeros plantea la construcción de un volumen elevado sobre la actual playa de vías, en perpendicular al edificio actual y los andenes, en el espacio existente entre la marquesina principal de la estación y la nueva pasarela peatonal que conecta la

nueva terminal de autobuses (lado sur) con la rúa do Hórreo (lado norte). Ambos –edificio de viajeros y pasarela– quedarán unidos por dos amplios accesos e integrados en una unidad volumétrica. Esta ubicación elevada resolverá además el problema del desnivel de 7 metros exis-

NUEVA ESTACIÓN DE TREN DE ALTA VELOCIDAD DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

PASARELA PEATONAL

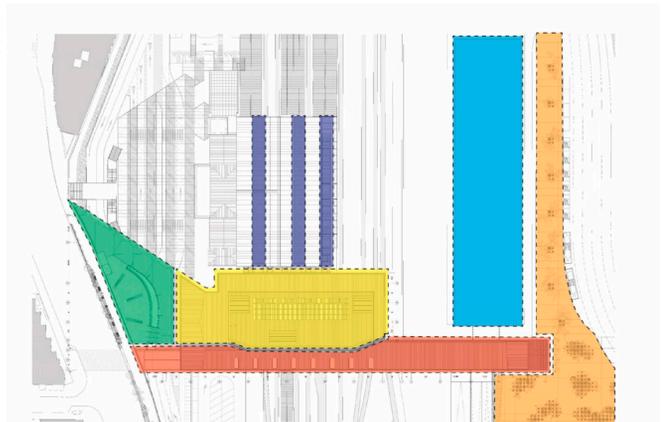
PLAZA DE LA ESTACIÓN

EDIFICIO DE VIAJEROS

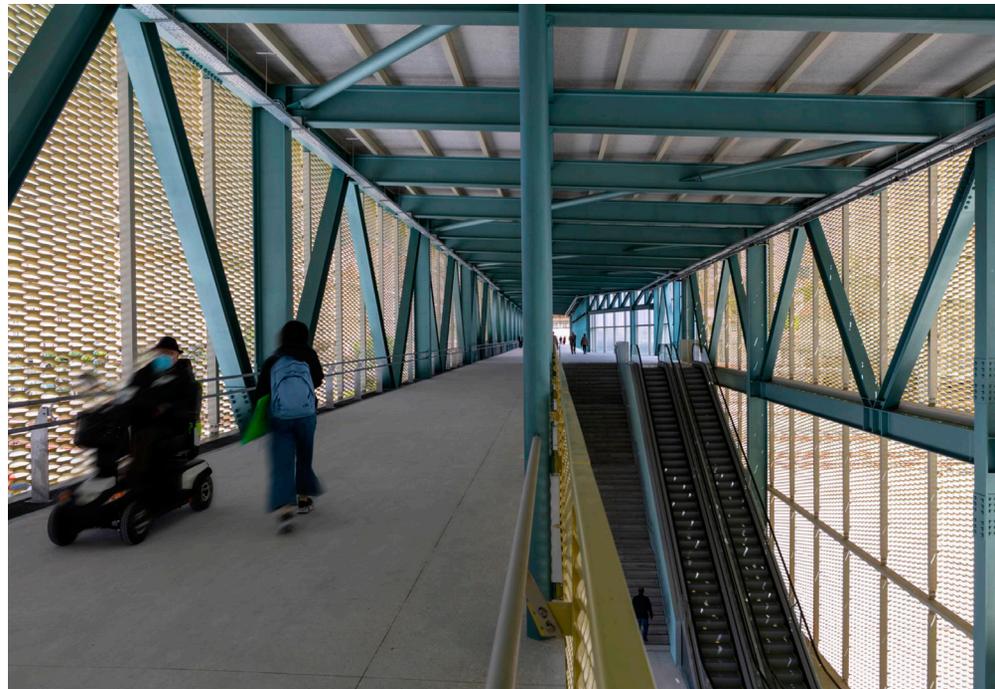
FINGERS

ESTACIÓN DE AUTOBUSES

PLAZA DE CLARA CAMPOAMOR



Arriba, esquema de la nueva estación intermodal de Santiago de Compostela. Abajo, el diseño de la terminal intermodal, con rampas de suave inclinación, facilita la movilidad inclusiva.





*Vista de los niveles existentes en el lado norte de la pasarela.*

**La ubicación elevada del edificio de viajeros resuelve el problema del desnivel existente entre la estación y el casco urbano.**

tente entre el casco urbano y la zona de andenes, facilitando el acceso de los usuarios: los viajeros que accedan a la estación a pie (la mayoría) llegarán a la cota del nuevo vestíbulo sin cruzar ningún vial ni tener que utilizar, como ahora, la escalera monumental de bajada a la estación. La elección de este emplazamiento respecto a otras opciones no solo optimiza los accesos a los andenes y a los aparcamientos, sino que también crea buenas conexiones con la ciudad, la pasarela y la nueva terminal de autobuses, así como un esquema general que mejorará los itinerarios peatonales.

El nuevo volumen que se construirá sobre las vías, de cerca de 5.000 m<sup>2</sup> de superficie, se desarrollará en dos plantas. La baja, al nivel de la pasarela peatonal, dispondrá de todos los usos accesibles para los viajeros: vestíbulo diáfano de casi 900 m<sup>2</sup> con vistas sobre el espacio de la marquesina histórica y área de embarque con vistas a los andenes y las vías, donde se organizará el control de acceso a los trenes y los flujos de bajada a los andenes; la zona de venta de billetes y de atención al cliente de Adif; locales comerciales y aseos. La planta superior será de uso exclusivo del personal de Adif. La comunicación entre el nuevo vestíbulo y la zona inferior de uso ferroviario de la estación se resolverá mediante conexiones verticales (tres pares de escaleras mecánicas, escaleras pedestres y ascensores), lo que requerirá el acondicionamiento de los tres andenes de la terminal. En el edificio de viajeros existente se realizarán las obras de adecuación necesarias para adaptarlo a la nueva realidad funcional de la estación, según Adif.

# Casi 80 años de historia

De Santiago de Compostela partió la primera línea de ferrocarril en Galicia, la del Compostelano, que en 1873 enlazó el concejo de Conxo (al sur de la ciudad) con el puerto de Carril (actual Vilagarcía de Arousa). La primera estación gallega, asociada a esta línea, se levantó en el barrio de Cornes, provisionalmente un edificio de madera y a partir de 1920 de mampostería y piedra. Dio servicio a pasajeros y luego fue estación auxiliar de mercancías de Santiago, hasta caer en desuso. Rehabilitada en 2009, hoy es la Casa das Asociacións, un espacio municipal para fortalecer el tejido asociativo local.

La actual estación de Santiago se inauguró en 1943 para dar servicio al tramo Santiago-La Coruña. Se construyó en una zona periférica al sur de la ciudad, junto al cauce del río Sar. El conjunto está formado por un edificio de viajeros neobarroco en forma de pazo, con una torre de planta cuadrada de tres pisos y un pabellón porticado construido en piedra del país, que por trazo, tono y textura busca asemejarse al

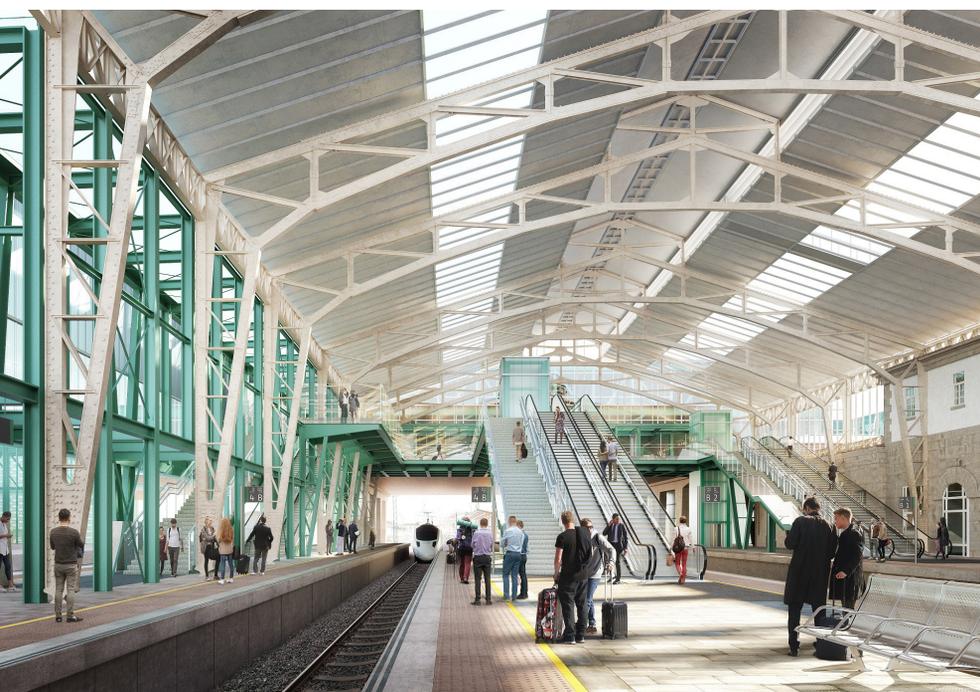
casco histórico compostelano. En paralelo al edificio se sitúan las vías y los andenes, cubiertos por una marquesina metálica. La estación, inicialmente pasante, se convirtió con el paso de los años en un nudo ferroviario al confluir allí las líneas a Coruña, Vigo y Ourense. En el marco del convenio de la estación intermodal de 2016, Adif AV llevó a cabo entre 2017 y 2018 una serie de obras para adaptar las instalaciones a los nuevos servicios de Alta Velocidad, por un importe de 9,25 M€. Las mejoras se realizaron en cuatro ámbitos: edificio de viajeros (ampliación de 375 m<sup>2</sup>), vías y andenes (nueva configuración de vías, recrecido y ensanchado de andenes, adecuación de instalaciones de electricidad, seguridad y comunicaciones, nuevo paso inferior), marquesina principal (rehabilitación integral) y accesos (ampliación del aparcamiento y nuevo ascensor para facilitar el acceso desde la rúa do Hórreo). Además, ha colaborado con la Xunta y el Ayuntamiento en los proyectos y diseños del nuevo conjunto intermodal.

*Fachada del edificio de viajeros histórico, que será adecuado a la nueva realidad funcional de la estación.*





Recreación de la zona del vestíbulo del edificio de viajeros.



Recreación de la zona de andenes y conexiones verticales con el vestíbulo del edificio de viajeros.

**La pasarela es un elemento de integración urbana que une dos partes de la ciudad separadas por las vías.**

En el exterior, el proyecto propone la urbanización completa del recinto de la estación, entre la rúa do Hórreo y las diferentes construcciones del complejo ferroviario y entre sus accesos este y oeste. En la zona colindante con el casco urbano, sobre una superficie de unos 1.500 m<sup>2</sup>, se creará una nueva plaza en la entrada de la rúa do Hórreo, de manera que

“la ciudad entra en la estación”, en palabras del arquitecto Juan Herreros. Con el nuevo esquema, la escalera monumental de piedra, que desde hace casi 80 años salvaba el desnivel entre la ciudad y la estación, perderá su funcionalidad. Además, se reestructurará la superficie de aparcamiento situada entre el primer andén y el talud que traza el límite norte del solar, permitiendo ampliar el número de plazas existentes, que quedarán cubiertas por marquesinas.

Para alcanzar una funcionalidad plena y dar respuesta a las necesidades de transporte de los usuarios, el proyecto del nuevo edificio deberá en el futuro incorporar una planificación que permita la realización de desplazamientos rápidos mediante una adecuada oferta de frecuencias de paso, puntualidad y coordinación entre las diferentes líneas o medios de transporte. Más allá de estos objetivos, el proyecto promovido por Adif para este y para otros edificios de viajeros incorpora mejoras en elementos como la accesibilidad, las zonas de espera y recorridos en la estación, la iluminación, la limpieza o la presencia de personal, “determinantes para garantizar la libertad y la posibilidad de desarrollo personal y de acceso a los servicios en sus ciudades de todas las personas”, según expuso en su presentación la presidenta de Adif. “Y creemos que en Santiago vamos a cumplir con estos objetivos”, agregó.

### Conexión ciudadana

En el esquema de la nueva estación intermodal, las actuaciones puestas en servicio el pasado mes de mayo tienen una importancia capital para la funcionalidad de todo el conjunto,

que alcanzará su plenitud con el futuro edificio de viajeros. La actuación de mayor envergadura ha sido la construcción por la Xunta de Galicia de la nueva estación de autobuses, situada en paralelo y al sur de la terminal ferroviaria. Es un edificio de 8.870 m<sup>2</sup> distribuidos en dos plantas, con 25 dársenas en la inferior (19 para de transporte interurbano y seis para transporte metropolitano, además de vías de circulación y de maniobras de los vehículos), que acoge desde mayo todos los servicios de autobuses que antes se prestaban en San Caetano, estación que será demolida. En la superior se sitúa el vestíbulo. Proximidad a la estación de ferrocarril, acceso directo y rápido a la misma mediante la pasarela de conexión, plena accesibilidad de las instalaciones y buena conectividad con el viario metropolitano (SG-20 y AP-9) son algunas

características de la nueva infraestructura. Según los estudios de demanda, por esta estación pasarán más de 2 millones de pasajeros al año en 2025.

La segunda actuación, la pasarela peatonal sobre las vías del ferrocarril, es el elemento que garantiza el funcionamiento intermodal del conjunto, dado que establece una conexión directa entre las dos estaciones que lo forman (ferrocarril y autobuses), y de estas con ambos lados de la ciudad. Esta infraestructura elevada y cubierta, que se integrará en una unidad con el futuro edificio de viajeros, tiene una longitud de 168 metros, una anchura de 8 a 12 metros según tramos y una altura media de 5 metros, suficiente para salvar las vías del tren y los gálibos previstos por la normativa ferroviaria. Sus fachadas laterales translú-

cidas –una mampara acristalada a un lado, la otra en forma de celosía– y los lucernarios en la cubierta dejan pasar la luz solar y crean un espacio interior muy luminoso, que permite las vistas al entorno. Con tipología de cajón mixto (hormigón y acero), se ha ejecutado de forma autónoma mediante la disposición de módulos prefabricados sobre pilares de altura variable. Su construcción ha sido sufragada parcialmente por Adif, en cumplimiento del convenio de 2016.

Aunque es una infraestructura aparentemente menor, la pasarela peatonal desempeña un papel clave en la integración del entorno urbano al conectar el barrio de Ponte Pedriña y el parque das Brañas do Sar con el Ensanche y el casco urbano de Santiago, históricamente separados por la barrera de las vías del

*Acceso mediante rampas a las nuevas instalaciones.*



# Avances en las intermodales

La de Santiago no es la única intermodal que se desarrolla en Galicia. Actualmente hay en marcha proyectos similares en las principales ciudades gallegas, que prevén la integración de nuevas terminales de autobús con las de ferrocarril para propiciar el trasvase modal en los centros urbanos, además de obras de integración urbana. Estos proyectos se desarrollan mediante convenios entre tres niveles de la Administración pública –central (Mitma y Adif AV), autonómica (Xunta de Galicia) y local (ayuntamientos)–, que se reparten trabajos y financiación. En 2021 se han producido avances en los proyectos intermodales en los que participan el Mitma y Adif AV:

**Ourense.** En febrero, el Mitma aprobó definitivamente el estudio informativo de la intermodal, derivado de un convenio de junio de 2016. El estudio prevé la adaptación del edificio de viajeros (reforma de la playa de vías, nuevos andenes), el cubrimiento de un tramo de la playa de vías y una actuación urbanística similar a la de Santiago, mediante la construcción de una pasarela para unir dos barrios separados por las vías. La nueva terminal de autobuses, que construye la Xunta, funciona desde febrero. El aparcamiento subterráneo, integrado en el conjunto, se encuentra operativo.

**A Coruña.** El 25 de mayo pasado se firmó el convenio entre el Mitma, Adif AV, la Xunta y el Concello para desarrollar el Área de Intermodalidad de Transporte de Viajeros de la ciudad. Contempla la remodelación de la estación de San Cristóbal (modificación de la playa de vías y andenes, nueva pasarela peatonal y aparcamiento), una nueva estación de autobuses adyacente, una conexión vial entre ambas y mejoras de la permeabilidad urbana. Adif AV redactará los proyectos de la parte del área intermodal correspondiente a la estación de ferrocarril, a las zonas comunes con la terminal de autobuses y a la pasarela entre ambas estaciones, además de cofinanciar las obras.

**Lugo.** Adif y la Xunta ultiman un acuerdo para el convenio de la nueva área de transporte intermodal de la ciudad, según dijo la presidenta de Adif en junio. El anteproyecto de la intermodal se presentó en marzo de 2019 y actualmente se redactan los proyectos básico y de construcción.

**Vigo.** La ciudad olívica dispone desde 2015 de una estación soterrada donde antes se situaba la de Urzáiz. Esta terminal es la pieza central del que será el mayor nodo de transporte público de Galicia, que incluirá además una estación de autobuses integrada (tres niveles, 30 dársenas), en ejecución por la Xunta, y nuevas conexiones con la AP-9 (túnel y dos ramales), actuación de próximo inicio que emana de un convenio firmado en 2020. Lo que diferenciará al conjunto intermodal vigués del resto de estaciones gallegas será el Centro Vialia que se está levantando sobre la terminal, obra concesionada a una empresa privada. El nuevo centro comercial y de ocio, desarrollado sobre una superficie de 47.000 m<sup>2</sup> en varios niveles, está coronado por una plaza pública con vistas al mar que será un nuevo espacio de encuentro ciudadano. Se abre al público a finales de septiembre. Adif quiere implantar este modelo en otras ciudades españolas.

*El Centro Comercial Vialia  
Estación de Vigo,  
en su fase final.*





Vista aérea del futuro conjunto intermodal, con el nuevo edificio de viajeros y la pasarela integrados en una unidad volumétrica.

ferrocarril, que ahora ha desaparecido. La nueva "calle" compostelana, una actuación que "cose" la ciudad en esta zona, ejerce simbólicamente como puerta de entrada a Santiago y permite cruzar la zona de la estación en un recorrido a pie de apenas 2-3 minutos, cuando antes se empleaban al menos 15. También salva el desnivel de más de 12 metros existente entre el Ensanche (cota 225,50) y Ponte Pedriña (cota 213) gracias a las conexiones verticales del lado sur (una pareja de escaleras mecánicas, escalera pedestre y ascensor), rematadas en el lado norte con una rampa de inclinación suave, un esquema que facilita la movilidad inclusiva. Además, en su extremo norte se abre un mirador a la naturaleza del parque das Brañas do Sar. "En nuestros proyectos –señaló la presidenta de Adif durante la presentación del proyecto del nuevo edificio de viajeros–, estamos prestando especial atención a la integración urbana de las actuaciones a su paso por los

núcleos, urbanos y periurbanos, y, en concreto, a las actuaciones de permeabilidad".

### Usuarios de la estación

Los estudios de demanda de viajeros realizados por Adif AV para el proyecto de construcción del nuevo edificio de viajeros arrojan datos de gran interés sobre el potencial de la futura estación intermodal. Estos estudios estiman que casi 3,5 millones de viajeros anuales utilizarán la estación compostelana en el año 2025, de los cuales 2,6 millones se moverán por el Eje Atlántico y 0,9 millones accederán hacia/desde Ourense y el resto de España a través de la línea de Alta Velocidad con la Meseta. Estas previsiones no tienen en cuenta la segunda fase de la liberalización del transporte ferroviario de pasajeros en España, ya iniciada en el corredor Madrid-Barcelona, ni consideran las muestras de interés recibidas por Adif por parte de operadores privados interesados en adquirir material rodante para operar en Galicia, y por

tanto para llegar a la estación de Santiago, por lo que la cifra apuntada podrá incrementarse.

Otro estudio realizado por Adif AV para el proyecto del edificio de viajeros arroja nuevas conclusiones sobre la distribución de los usuarios del ferrocarril por modo de transporte en el acceso a la estación. Según este estudio, la mayor parte de los viajeros acceden a pie (54,1%), seguidos de los que llegan en vehículo privado (22,1%), transporte público (15,1%, dividido en ferrocarril con un 5,4%, autobús interurbano con un 5,2% y autobús urbano con un 4,5%) y taxi (6,7%). El porcentaje del acceso a pie es muy elevado en relación a otras estaciones de Adif AV, lo que se relaciona con el tamaño de ciudad y con la óptima situación de la terminal dentro del casco urbano. Por el contrario, la cifra de los que llegan en autobús urbano es reducida respecto a otras estaciones de Adif AV y similar en el caso de los que llegan en autobús interurbano. ■