

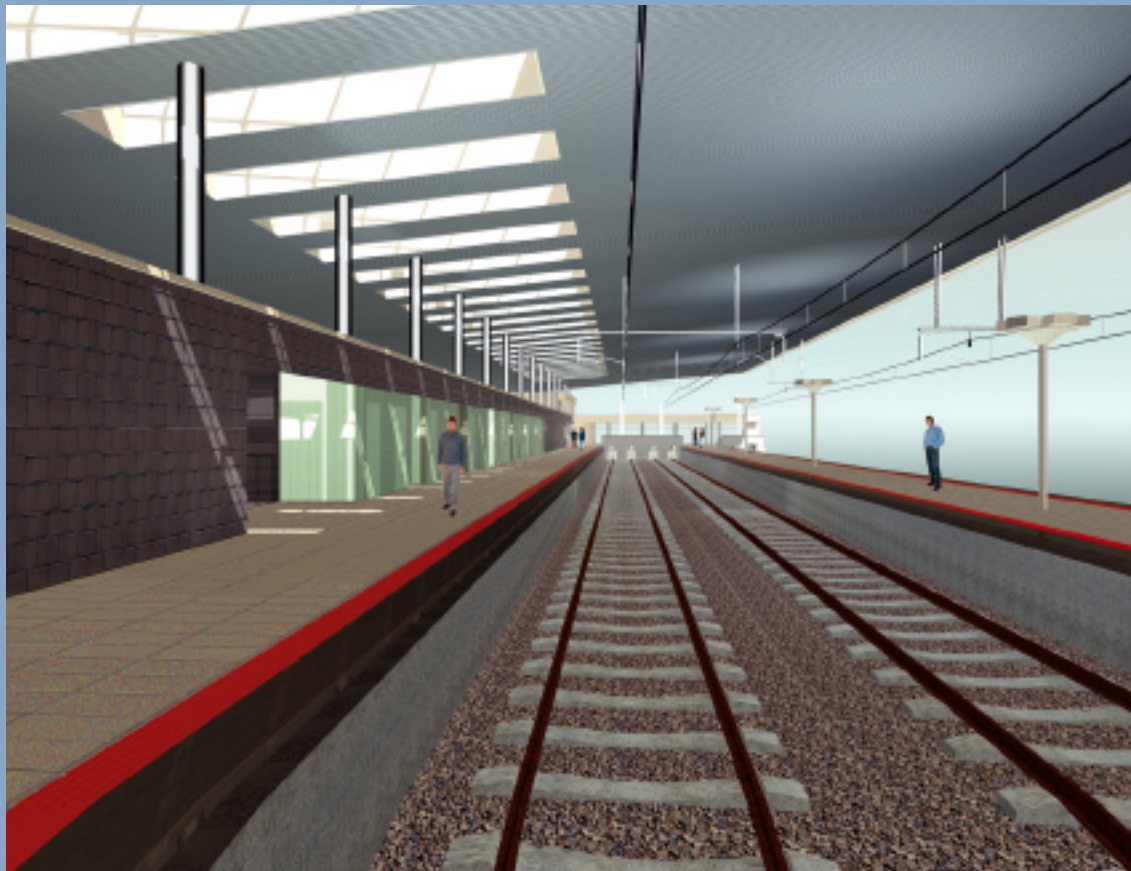
La nueva estación de Cercanías de Renfe en Santurtzi, proyectada por BILBAO Ría 2000 con un presupuesto de casi 300 millones, tiene dos rasgos que la definen: su marquesina plateada ligeramente inclinada y sus pilares con forma de mástil. Estos elementos, que evocan imágenes portuarias (los mástiles atirantados en la cubierta recuerdan a un velero), confieren al edificio una visión externa rotunda y emblemática.

El proyecto, cuyas obras han comenzado ya y podrían estar concluidas a finales de este año, responde al interés del Ayuntamiento de Santurtzi por recuperar espacios de la zona portuaria y ganarlos para el casco urbano de la ciudad, ahora separado del mar. Enmarcado en este proceso de transformación, y en virtud de un convenio suscrito en febrero de 1998 entre la Autoridad Portuaria de Bilbao, Renfe y el ayuntamiento de la localidad, se adopta la decisión de sustituir la actual estación por un nuevo edificio que quede ubicado en el solar adyacente, entre las calles Capitán Mendizabal y el paseo Reina Victoria. Es decir, se trata de desplazar unos 150 metros la terminal en dirección Bilbao.

En realidad, el proyecto, encargado por BILBAO Ría 2000 a los arquitectos Javier Cenicacelaya e Iñigo Saloña, contempla la construcción de dos edificios diferenciados: el de la estación propiamente dicho y unas dependencias para la Asociación DYA, cuyas oficinas han sido derribadas a consecuencia del desplazamiento antes referido. Pero ello no resta unidad al conjunto, puesto que tanto la estación como la DYA o los andenes van a quedar cubiertos por una misma marquesina.

Sin duda, esta cubierta es el elemento básico en el desarrollo de esta actuación. Y no sólo por su singularidad. Hay otra razón: gracias a su configuración es posible realizar las obras sin interrumpir el servicio de la actual estación. No en vano, esta marquesina en voladizo y estructura metálica puede ser montada desde el exterior con un mínimo de apoyos en la zona de vías. Concebida como un plano flotante, al que se incorporan únicamente una serie de lucernarios para evitar tener que iluminar artificialmente la estación durante el día, la cubierta se apoya en una serie de pilares-mástiles que soportan, a su vez, los cables de los que cuelga.

Hay que destacar también que la nueva terminal está proyectada en una planta única. Así, en el edificio de la estación, que se sitúa a la cota de los andenes, las dependencias se desarrollan linealmente a lo largo de las vías, quedando agrupadas en función de su uso: las más cercanas a la entrada y vestíbulo principal son las que tienen mayor relación con los viajeros (taquilla o jefe de estación) y las más alejadas, las que tienen que ver con instalaciones, archivo o vestuario. Esta idea se repite en el edificio de la DYA, que queda separado de la estación por un patio abierto. No obstante, ambas construcciones remarcan su unicidad gracias al tratamiento exterior: filita gris cordillera, que viene a ser una pizarra con brillos metálicos, y acero inoxidable.



Evocación portuaria

Estación de Cercanías de Renfe en Santurtzi

Renferen hurbileko lineak Santurtzian izango duen geltoki berriak, BILBAO Ría 2000ak ia 300 milioiko aurrekontuarekin proiektatu duenak, bi ezaugarri nagusi ditu: bere markesina zilar kolore zertxobait etzana eta masta itxurako zutabeak. Elementu horiek portuko irudiak ekartzen dituzte gogora (bizkarreko masta teinkatuek belautzi bat gogorarazten dute) eta eraikinaren kanpoko irudiari itxura biribil eta enblematikoa ematen diote.

Geltoki hori egiteko lanak hasi dira dagoeneko eta aurtengo urtearen bukaerarako amaitzea espero da; proiektuak, bestalde, portu inguruko espazioak berreskuratu eta, orain itsasoarekin harremanik ez duen hiriarentzat irabazteko Santurtziko Udalak duen interesari erantzuten dio. Eraldaketa prozesu horren barruan eta 1998an Bilboko Portu Agintaritzak, Renfek eta Santurtziko Udalak izenpetutako hitzarmen batekin, egungo geltokiaren orde, geltoki berri bat egitea erabaki zen aldameneko orubean, Mendizabal Kapitaina kalearen eta Victoria Erregina pasealekuaren artean. Hau da, 150 metro mugituko da terminala Bilbo aldera.

Javier Cenicacelaya eta Iñigo Saloña arkitektoek BILBAO Ría 2000rrentzat egin duten proiektuaren arabera, bi eraikin jasoko dira: geltokia bera eta DYA Elkartearentzat egoitza bat, azken hauen bulegoak ere bota egin baitira lehen aipatutako toki aldatzea dela eta. Baina horrek ez dio multzoari batasunik

kentzen, markesina berak estaliko baititu geltokia, DYA eta nasak.

Dudarik gabe, estali hori da oinarritzko elementua jarduketa horren garapenean. Eta ez bere berezitasunagatik bakarrik. Bada beste arrazoi bat ere: bere eraketari esker, egungo geltokiaren zerbitzua eten beharrik gabe egin ahal izango dira lanak. Izan ere, metalezko egitura duen hegalkin erako markesina hori kanpotik ezar daiteke eta trenbideko esparruan oso berme gutxi dituela.

Estalia, hegan bezala dagoen plano bat besterik ez da, sabai leiho batzuk dituen, egunez geltokia artifizialki argitu behar ez izateko; masta-zutabe batzuen gainean bermatzen da, eta zutabe horietatik zintzilikatzen dira, era berean, estaliari eusten dioten kableak.

Terminal berriak solairu bakarra izango du. Horrela, nasen mailan dagoen geltokiaren eraikinean, trenbideak bezala daude kokatuko bulegoak, erabileraren arabera taldekaturik: sarrera nagusitik hurbilen bidaiariekin zerikusi handiena dutenak (txartelen leihatila edota geltoki-burua) eta urrutien, instalazioak, artxibategia edota jatzeko gela. Ideia hau errepikatu egiten da patio ireki baten bidez geltokitik bereizirik dagoen DYArekin eraikinean. Hala ere, nabarmena da bi eraikinen batasuna kanpotik emango zaien tratamendua dela eta: filita gris iluna – hau da, distira metalikoak dituen arbel moduko bat – eta altzairu herdoilgaitza.