



Metro de Bilbao

Arquitectos: Sir Norman Foster & Partners
Fotografías: Richard Davies
Fecha de proyecto: 1987-1988
Fecha de construcción: 1990-1995

El túnel es el elemento principal del proyecto y las cuevas revelan la forma inherente en la ingeniería de túneles. La entrada en la cueva de la estación desde la superficie es muy sencilla y directa a través de escaleras mecánicas. Las cuevas de la estación, de 16 metros de ancho, fueron construidas por NATM con hormigón prefabricado de encofrado perdido como protector estructural secundario, que constituye la superficie de acabado predominante. El modelado interior se realiza a través de un cuidadoso control de la luz artificial. Los componentes prefabricados del sistema (entresuelos, escaleras, barreras de acceso, ascensores, etc.) se perciben como elementos separados dentro del espacio de la cueva y están hechos de materiales duraderos como el acero inoxidable o el cristal. La suave y refinada calidad de los componentes prefabricados ofrecen un impactante contraste al peso y a la solidez de la pared de la cueva.

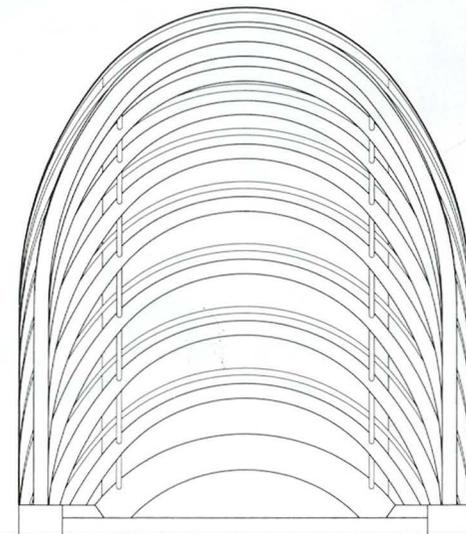
La cueva principal es el corazón del sistema y todas las actividades (compra de billetes, información y acceso al nivel de la plataforma)

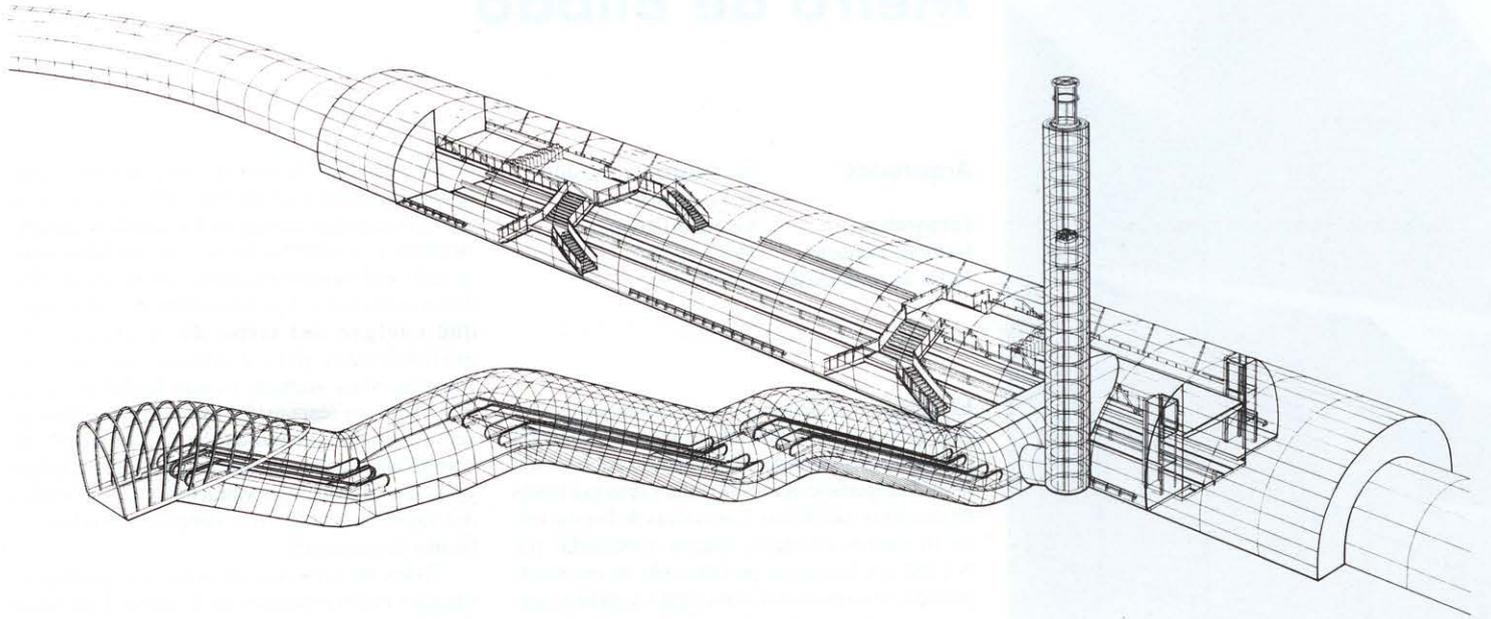
ocurren dentro de la misma a nivel de entresuelo. Como el drama y el disfrute del espacio de la cueva principal se aprecia mejor cuando se percibe su altura y volumen total, la zona del entresuelo se reduce al mínimo necesario para el desarrollo de las actividades. Las estructuras del entresuelo, que cuelgan del techo de la cueva, son prefabricadas para controlar su calidad, construcción y acabado y están hechas de acero inoxidable en respuesta a los requerimientos de seguridad anti-incendios, con una baldosa de hormigón para añadir masa al aislamiento acústico y a la amortiguación de vibraciones. Los acabados del suelo de terrazo son simples, duraderos y fáciles de mantener.

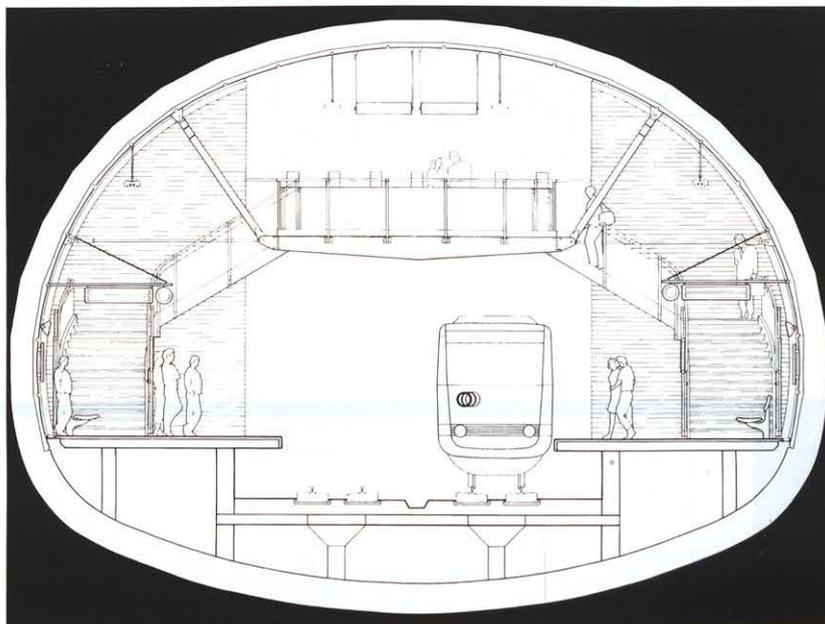
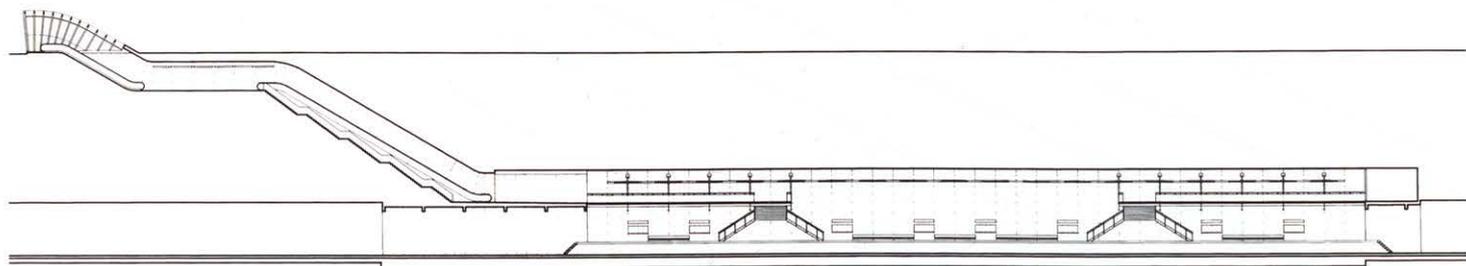
Todos los servicios se reducen a "enchufes" situados en los extremos de la cueva. Una pared final de vidrio permite a la cabina de control tener una vista completa de la estación y es fácilmente accesible para los pasajeros. Los tubos de ventilación y los cables eléctricos pasan por debajo de la plataforma. Los trenes funcionan mediante un sistema catenarío aéreo.

El elemento representativo del Metro en la superficie se reconoce al instante. Limpios recintos de cristal anuncian la presencia del Metro subterráneo e invitan a la gente a entrar en él. La luz natural se filtra a los túneles de acceso donde la luz artificial ilumina las escaleras mecánicas y las escaleras. Por la noche los recintos lucen desde dentro. ■

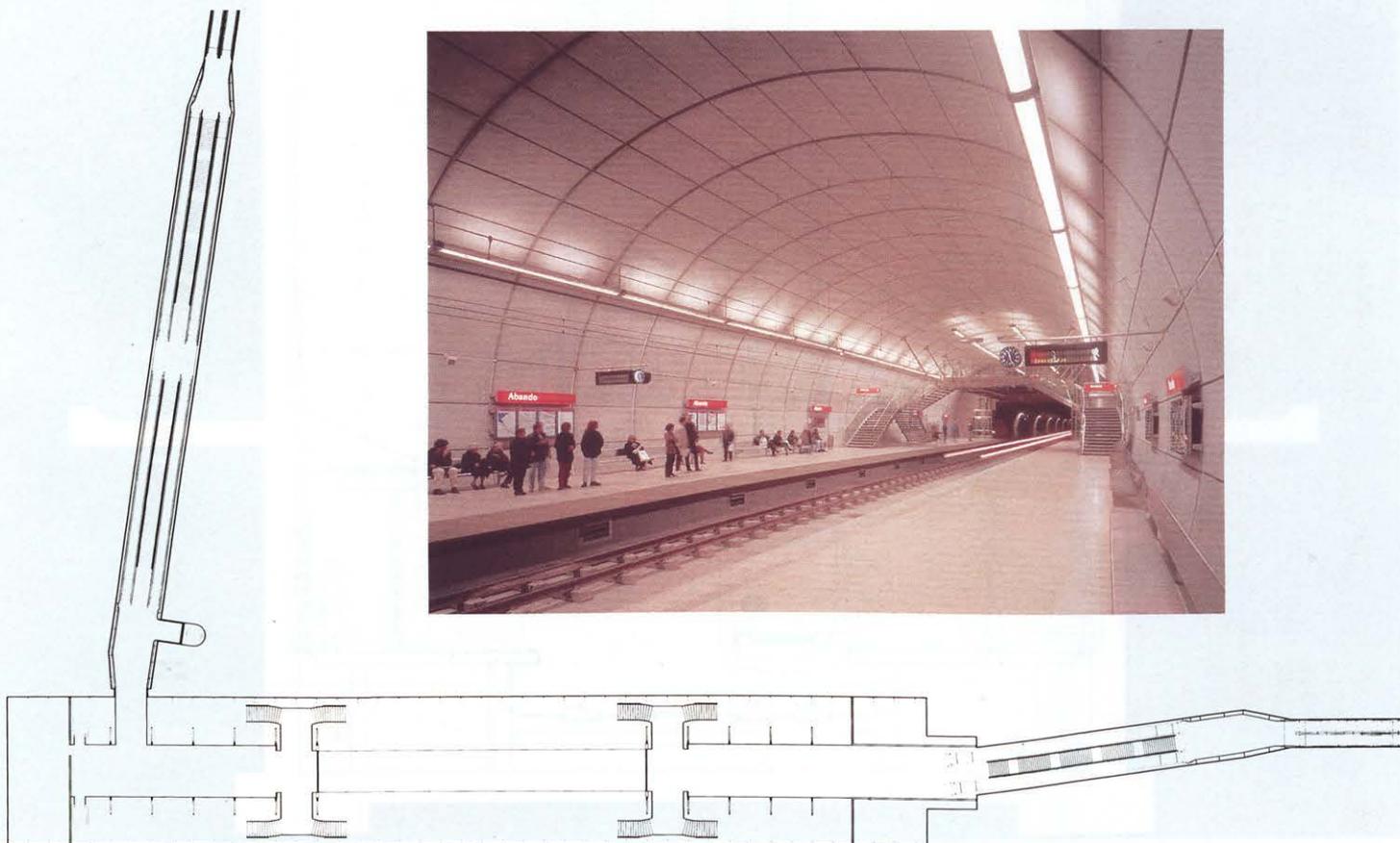
Aizado de "Fosterito".

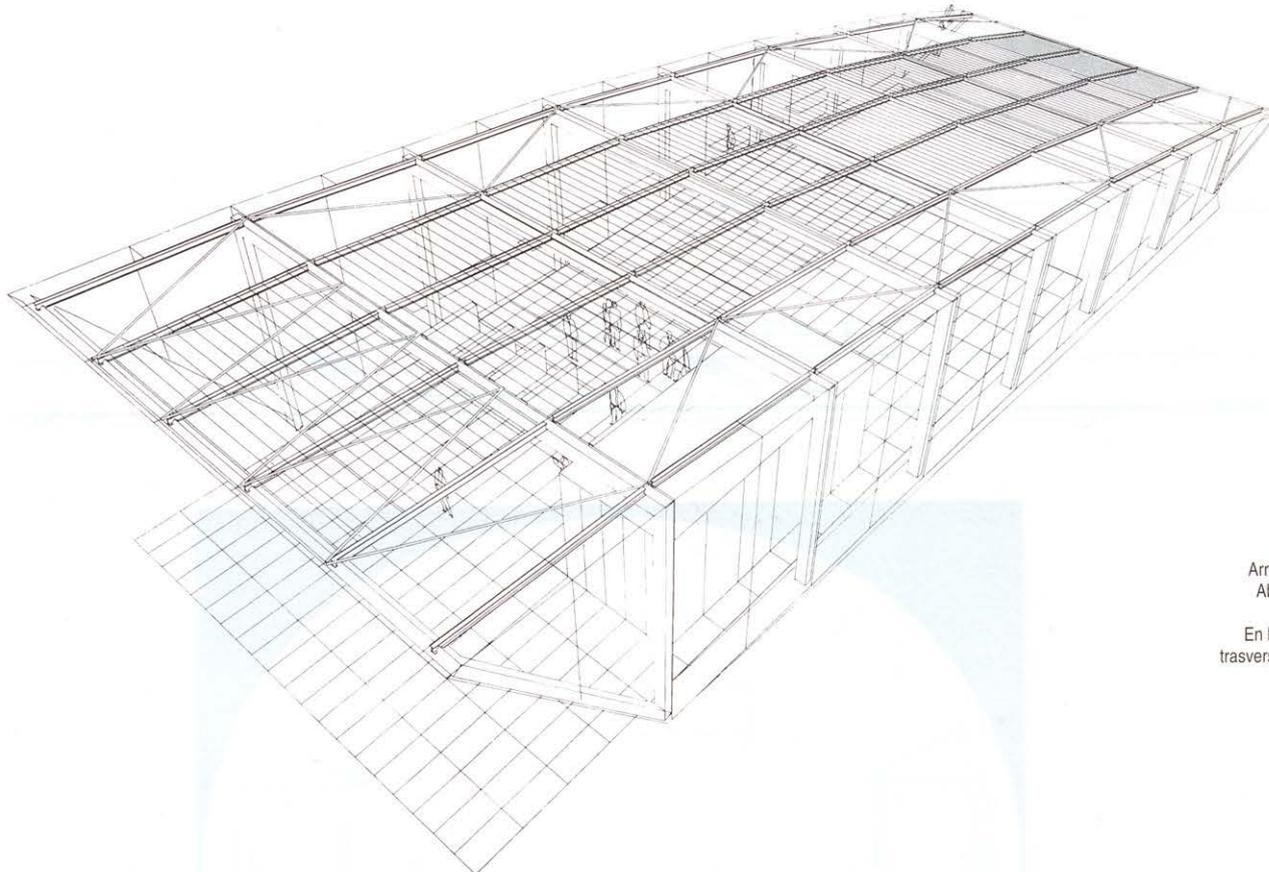






Arriba, sección longitudinal con la entrada del "Fosterito". A la derecha, sección transversal de los andenes. Abajo, sección transversal del conjunto.





Estación de Sarriko:
Arriba, axonométrica del acceso.
Abajo, sección trasversal de los
andenes.
En la página siguiente, secciones
trasversal y longitudinal del conjunto.

