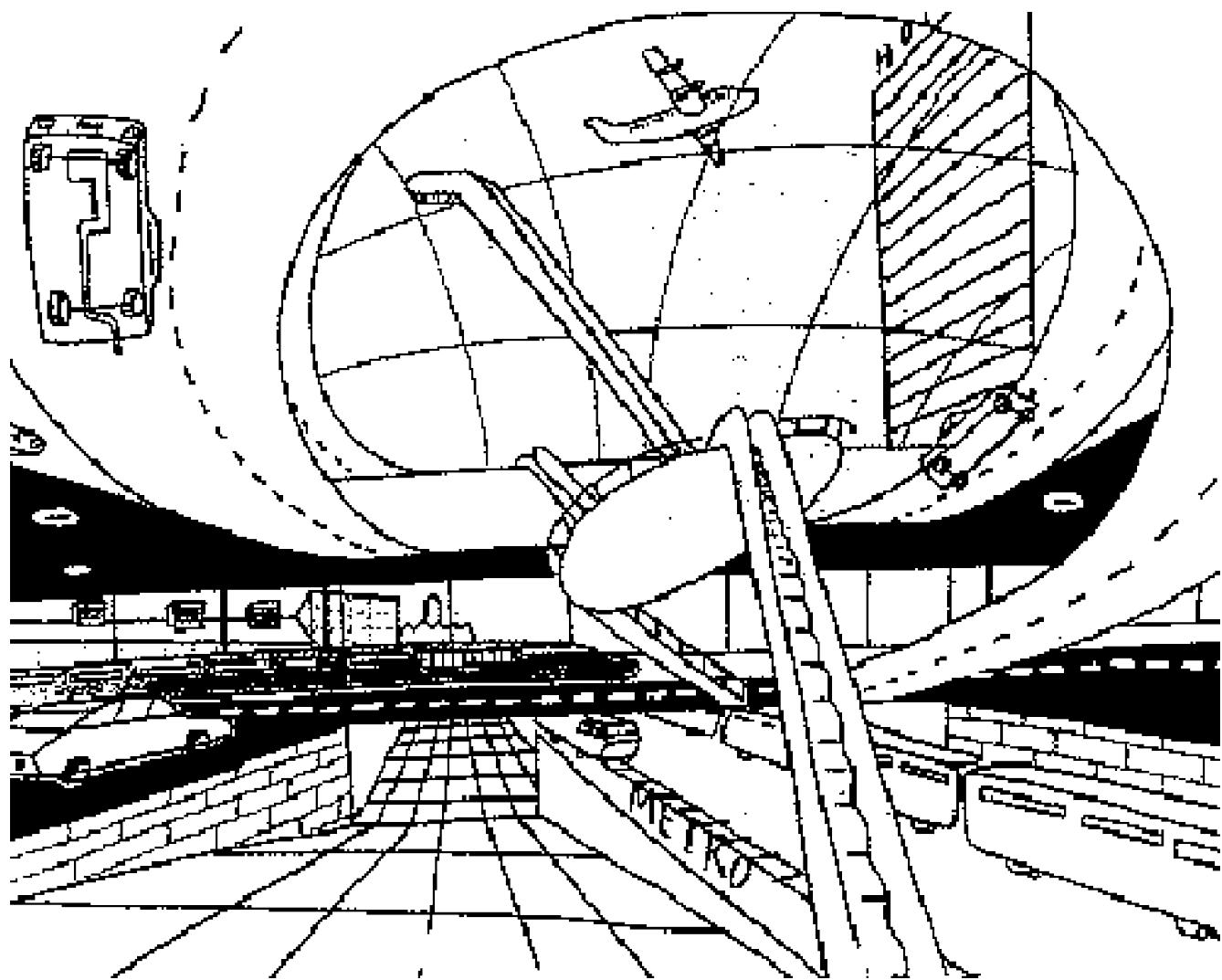


estación de ansio - linea 2 - metro bilbao

ansio station - line 2 - bilbao subway



proyecto/building project:
concurso de anteproyectos
estación de ansio - linea 2 metro - bilbao
lema : hermes
arquitecto/architect:
César Azcárate
fecha proyecto/project date:
febrero de 1.997



"Donde antiguamente la silueta de campanarios y las murallas marcaban la entrada a la ciudad, hoy la repentina densificación de tráfico anuncia la proximidad de una ciudad", Willem Jan Nauteling.

"Las autopistas podrían desembocar allí súbitamente; podrían ser utilizadas para aparcar, y acto seguido coger trenes, tranvías, o autobuses, hasta llegar al centro", Rem Koolhaas.

La arquitectura académica fue capaz de dar buenas soluciones formales y funcionales a las estaciones término, sin embargo nunca encontró una adecuada solución para las estaciones intermedias.

La ubicación de la estación, y el eje del trazado del ferrocarril suburbano, se respetan al máximo. Prolongando su carácter axial en todo el ámbito y en diferentes niveles, conformando así los ejes estructurales y estructurantes de la propuesta.

El objetivo básico de la intervención, además de la reordenación y reconversión del territorio, es un objetivo estético, donde el metro, el acceso, las áreas comerciales, lúdicas, educativas, culturales, y de oficinas, señalan unos itinerarios peatonales con trayectos dispersos, de posibilidades múltiples; el color y la forma se entienden como provocativos, alejados de actuaciones arquitectónicas estandarizadas.

La complejidad del conjunto, fuertemente estructurado, permite un carácter de "opera aperta".

De este modo la Gran Superficie Comercial podrá desarrollarse en otro nivel, o algunos usos propuestos podrían intercambiarse. Planteándose una propuesta interactiva. Incluso la Estación de Metro diseñada es compatible con una alternativa con menos usos contiguos, como la del esquema. Si bien la óptima situación aconseja ir a situaciones más complejas y ambiciosas.

La estación propiamente dicha constituye un centroide de ordenador de la propuesta. La definición unívoca de su geometría y cotas, derivada de la compleja tecnología del transporte, conforma una pieza enterrada a la cota -16,00. La penetración de luz permite la observación del paso de trenes, desde los otros niveles del conjunto. El acceso y evacuación peatonal se realiza a través de un vestíbulo de planta elíptica, conformando un tronco de conoide, que exterioriza e identifica su presencia subterránea, incorporando la luz.

La estación se exterioriza en un contenedor sobre la cubierta con tres niveles, donde se integran 11 Multicines, Salas de realidad virtual y juegos, sirviendo como anunciar y reclamo.

"In the past, the silhouette of bell towers and fortified walls once marked the entrance to a city. Now the city is announced by the sudden increase in traffic", Willem Jan Nauteling.

"The motor ways could end abruptly at these points; private vehicles could be parked and from there the commuters could take trains, streetcars or buses to the city center", Rem Koolhaas.

Academic design solutions for terminal stations have been formally and functionally successful, yet the design of intermediate stations has not been suitably resolved.

The location of the station itself and the axis formed by the underground rail line have remained unaltered. The axis is prolonged and broken into different levels to form the bases- both structural and structuring- of the proposal.

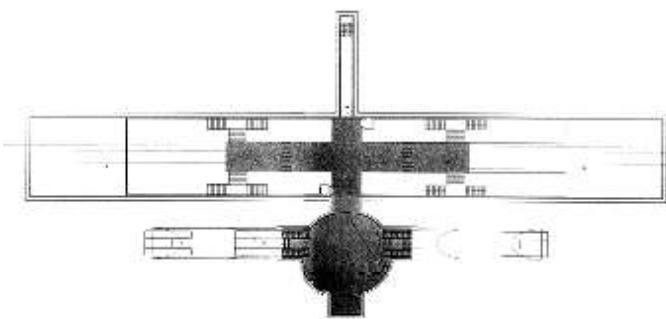
As well as re-ordering and transforming the area, the main objective of the intervention involves the esthetic result in which the subway, entrances, commercial and leisure areas, educational and cultural facilities and offices themselves mark pedestrian itineraries with various trajectories and multiple alternatives; color and form are introduced as provocative elements that have little to do with standardized architecture.

The complexity and rigid structuring of the whole stems from the "opera aperta" character of the intervention.

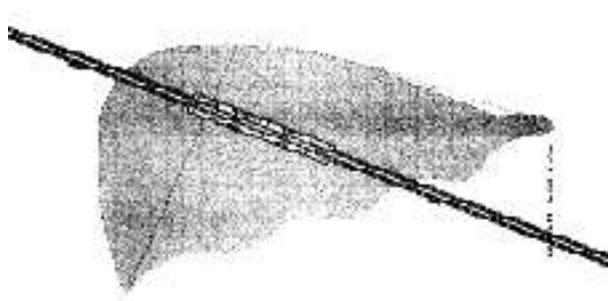
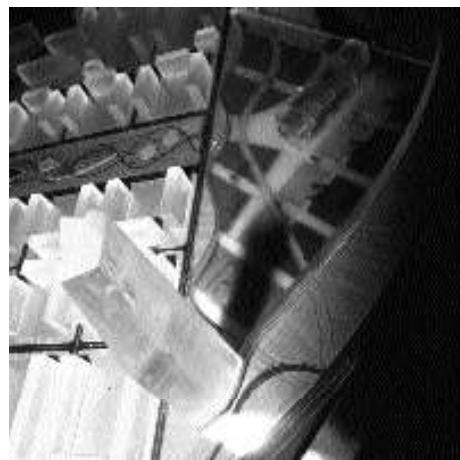
In this way, the shopping mall could be developed on another level, or some of the functions could be interchanged. The design of the subway station itself is compatible with alternative arrangements that involve fewer associated functions. Nevertheless, the required program seems to suggest a more complex and ambitious situation.

The station itself is the ordering nucleus of the proposal. The clear and univocal definition of its geometry and floor levels responds to the extremely complex transport technology involved and is conformed by an element at -16,00 m below ground level. The penetration of sunlight makes it possible to observe the coming and going of trains from the rest of the levels. Pedestrians entrances and exits are made from a great hall with an elliptical floorplan that conforms a truncated cone which emerges to reveal its underground presence and to draw in sunlight.

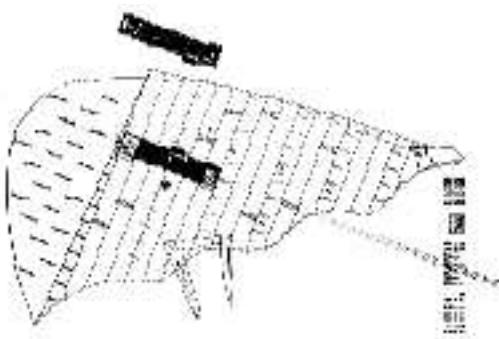
The station itself emerges by means of a three level container building on the roof of the station, housing 11 multi-theaters and virtual reality/games halls, and acting as huge "billboard" or landmark.



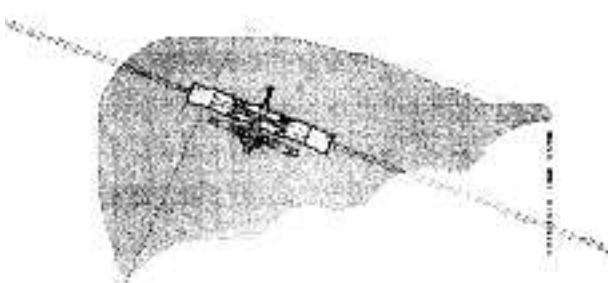
planta baja
ground floor plan



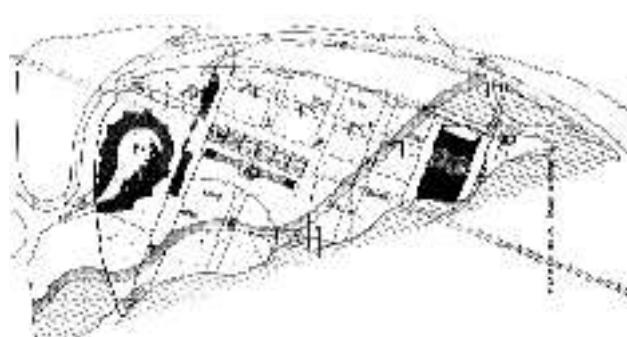
planta cota -15.00
floor plan height -15.00



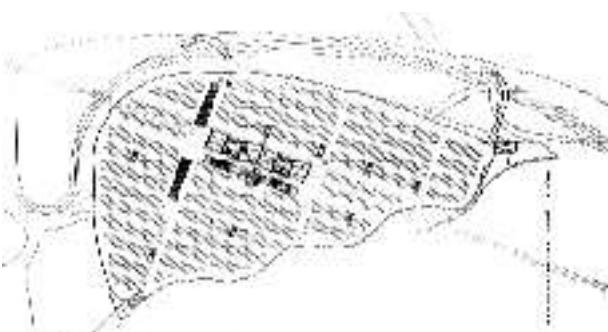
plantas cota +17.50 y +23.00
floor plans height +15.50 and +23.00



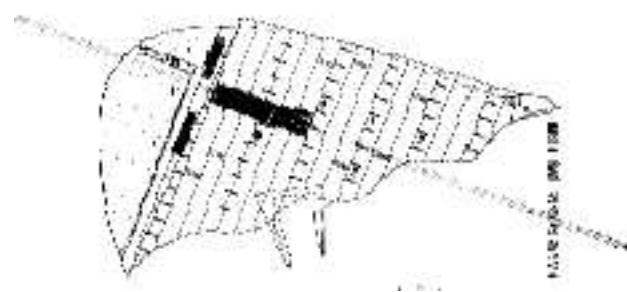
planta cota -10.50
floor plan height -10.50



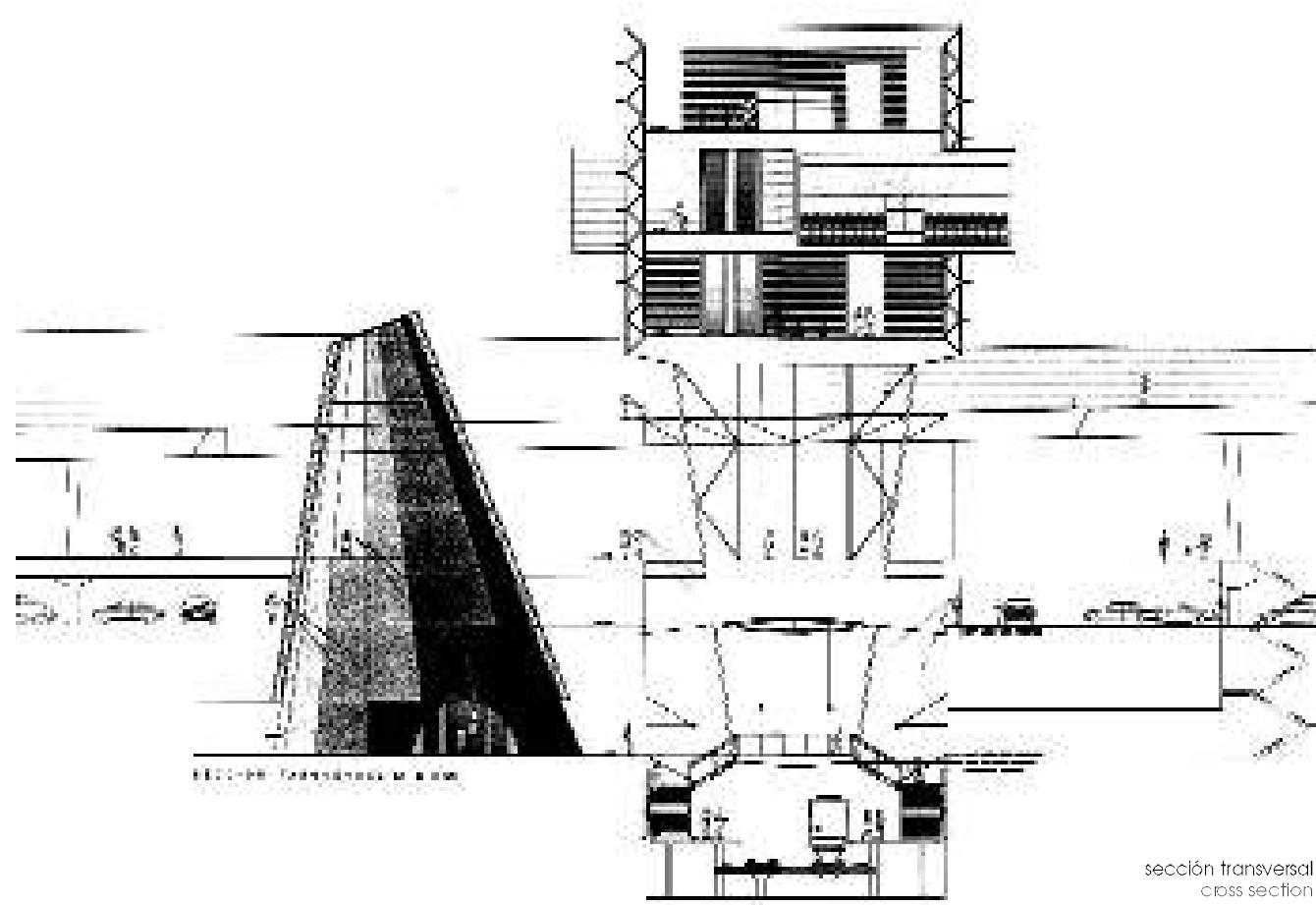
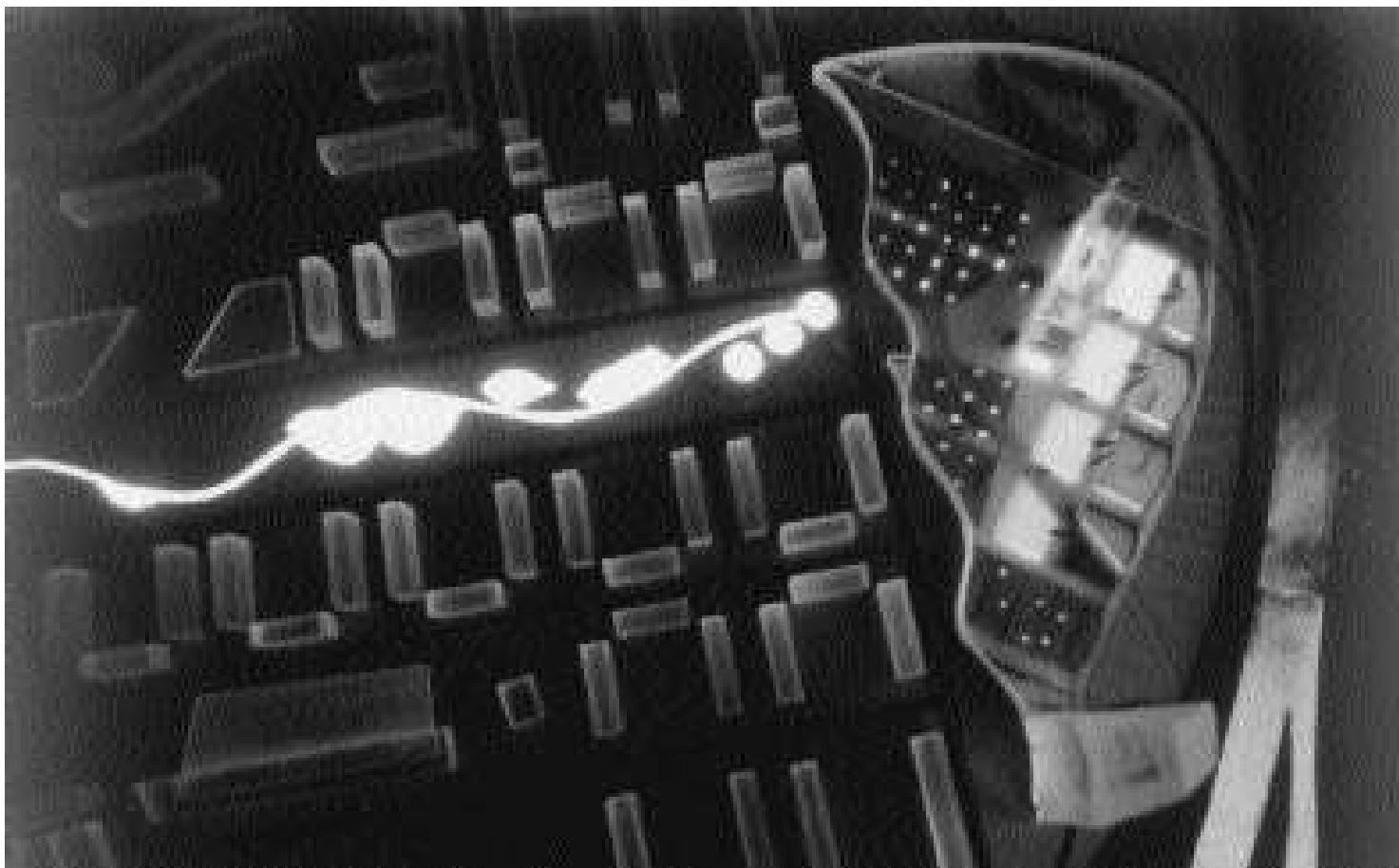
planta cota +12.00
floor plan height +12.00



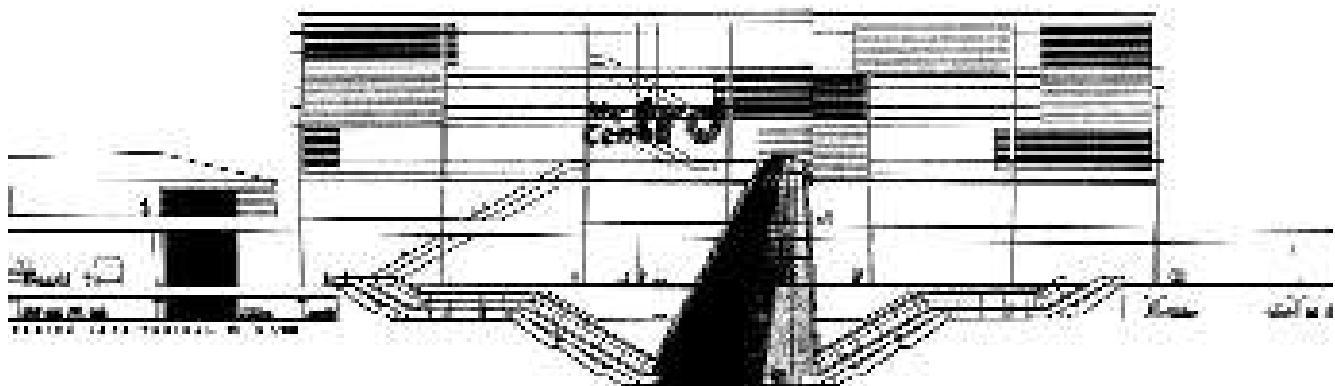
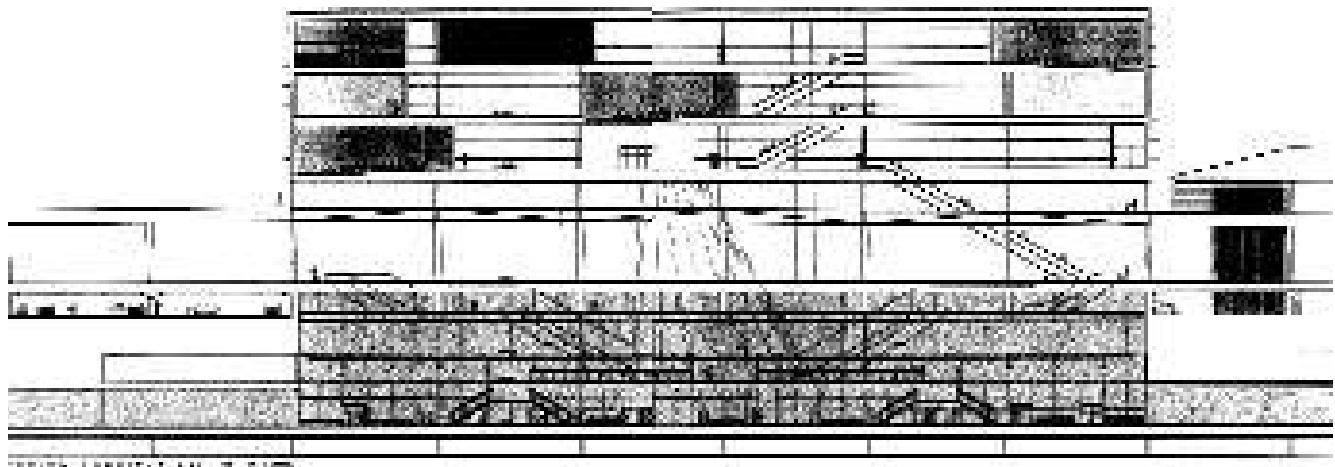
planta cota -3.50
floor plan height -3.50



planta cota +5.50
floor plan height +5.50



sección transversal
cross section



secciones longitudinales
longitudinal sections

