



ESTACIONES DEL F. C. CANTABRICO Y F. C. DEL NORTE

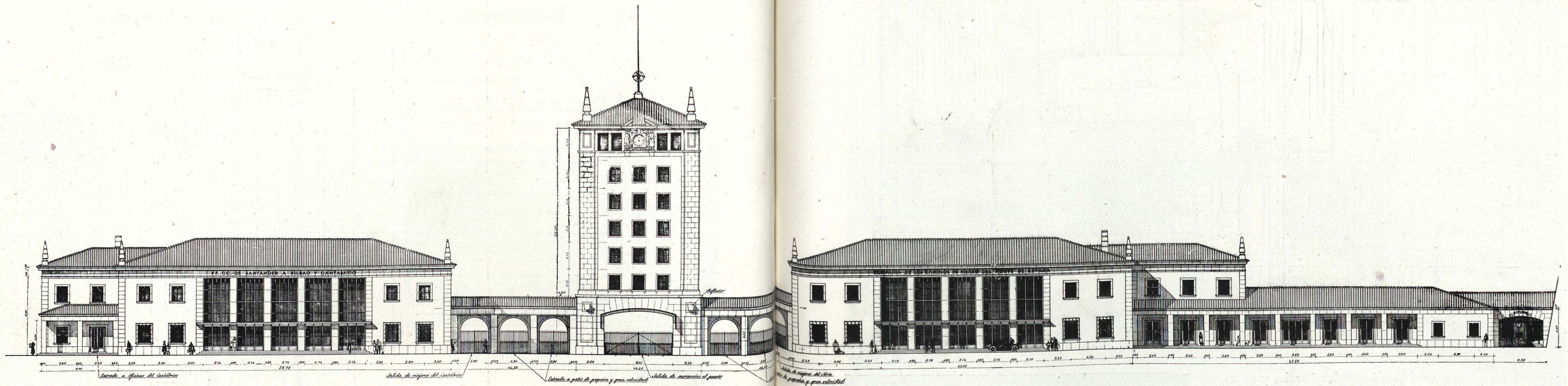
Arquitecto: LUIS GUTIERREZ SOTO

Encargado de la redacción del proyecto de los edificios destinados a estaciones de viajeros y viviendas de empleados, de acuerdo con el proyecto aprobado de trazado de andenes y vías, ejecutado por los Ingenieros de la Compañía, y de acuerdo también con los planos Municipales de la Urbanización, del Excmo. Ayuntamiento de Santander, me he planteado el problema con todas las dificultades que representa el no sacrificar el punto de vista funcional del fin que deben cumplir las dos estaciones, con unas vías de mercancías que salen en su centro, al punto de vista Municipal, que desea llevado del

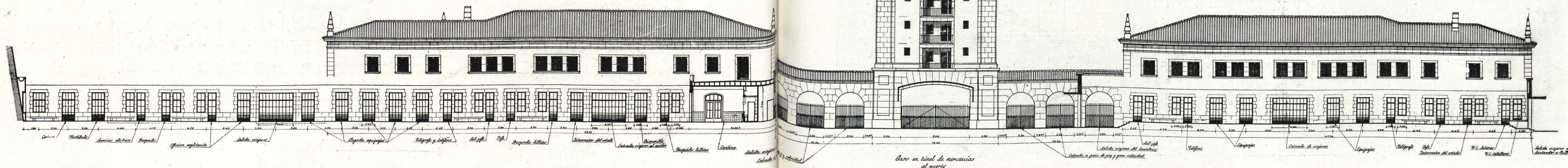
mejor propósito, el lograr un conjunto Urbano, en forma de plaza, que, al tiempo de servir de remate a la Avenida de Calderón de la Barca, constituye por sí solo un elemento arquitectónico que dé realce y dignidad a una parte de la Ciudad prácticamente abandonada.

El lograr unir en el proyecto estas dos lógicas aspiraciones, ha sido el punto de partida, ajustándose a los programas de instalaciones, servicios y número de viviendas dado por las dos Compañías.

El problema, difícil, al querer llamarlo estación única de Santander, hay que atacarlo valiente y racionalmente;

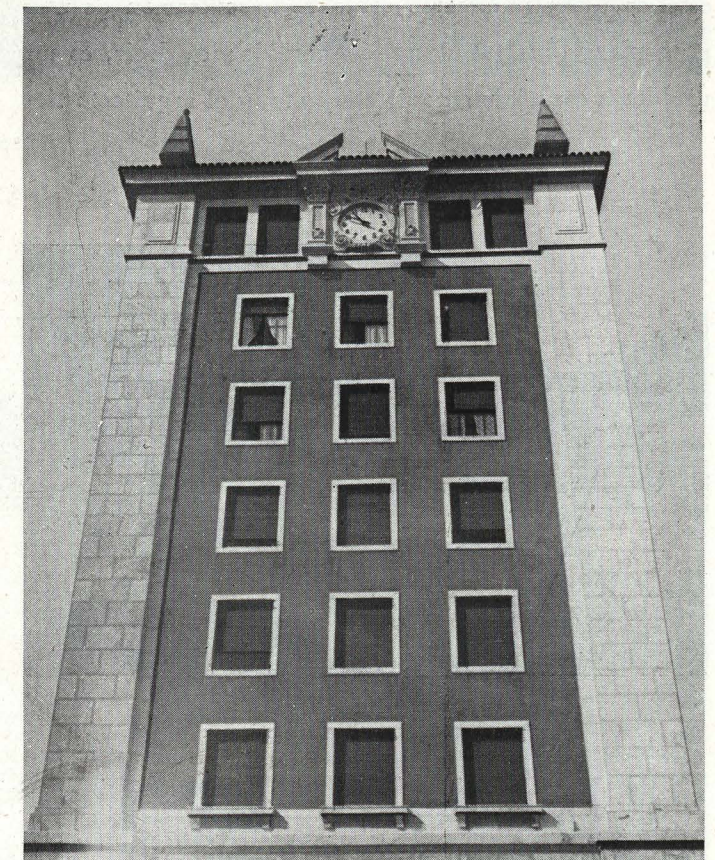


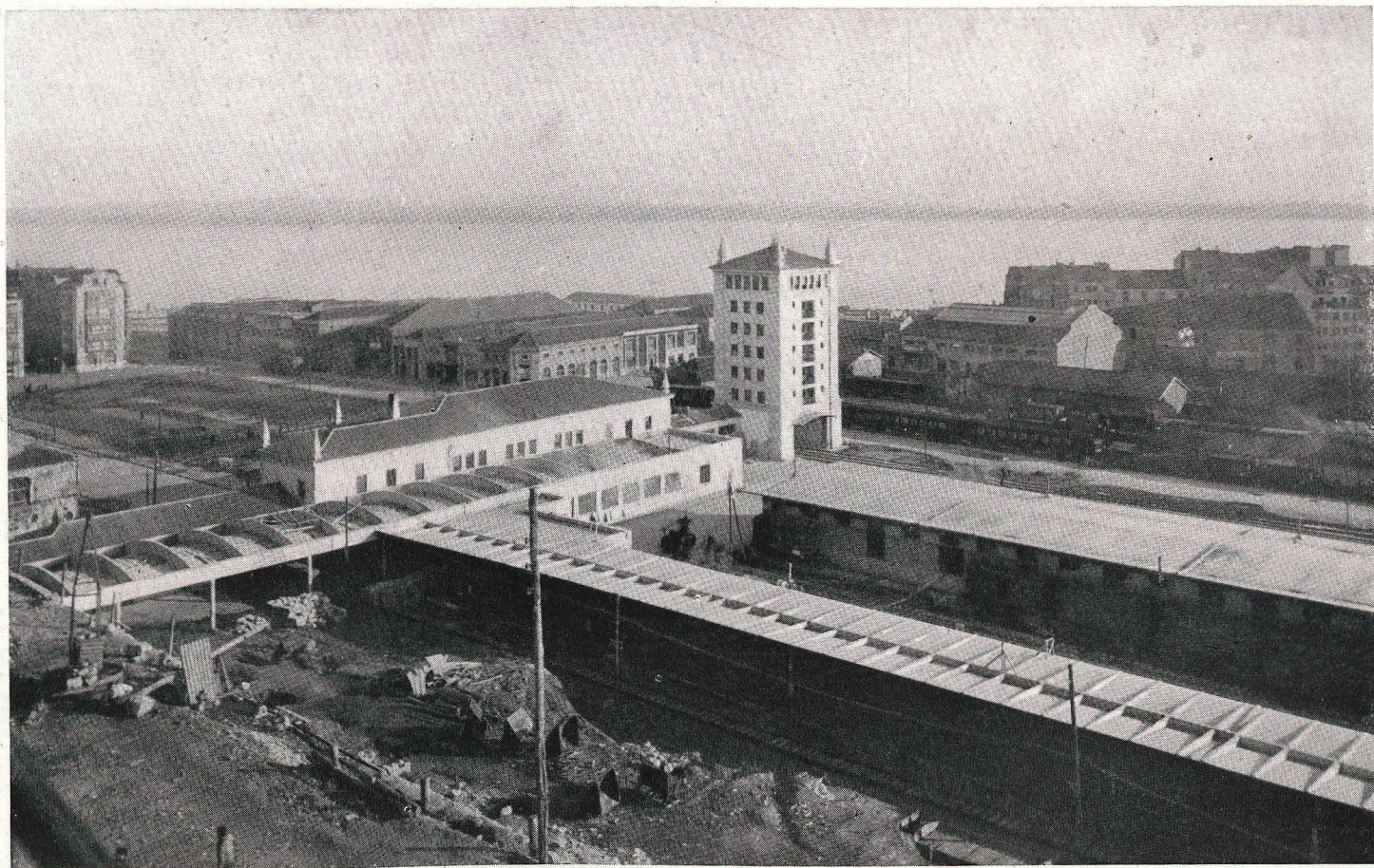
Fachada principal de conjunto.



Fachada posterior de conjunto y sección por los andenes.

Es absurdo, cuando se quiere hacer arquitectura «verdad», pretender enmascarar los elementos arquitectónicos, haciéndoles aparentar funciones que no cumplen, solamente por lograr efectos decorativos exteriores, que, por su falsedad, en lugar de conseguir buena arquitectura, sólo se logra hacer decoración para un solo día. Por esta razón no he creído oportuno el pretender el efecto de una estación única; por medio de un edificio monumental en el centro, que necesariamente habría de inventársele una función interior, y dos pequeños edificios a los lados, que serían las dos estaciones verdade-

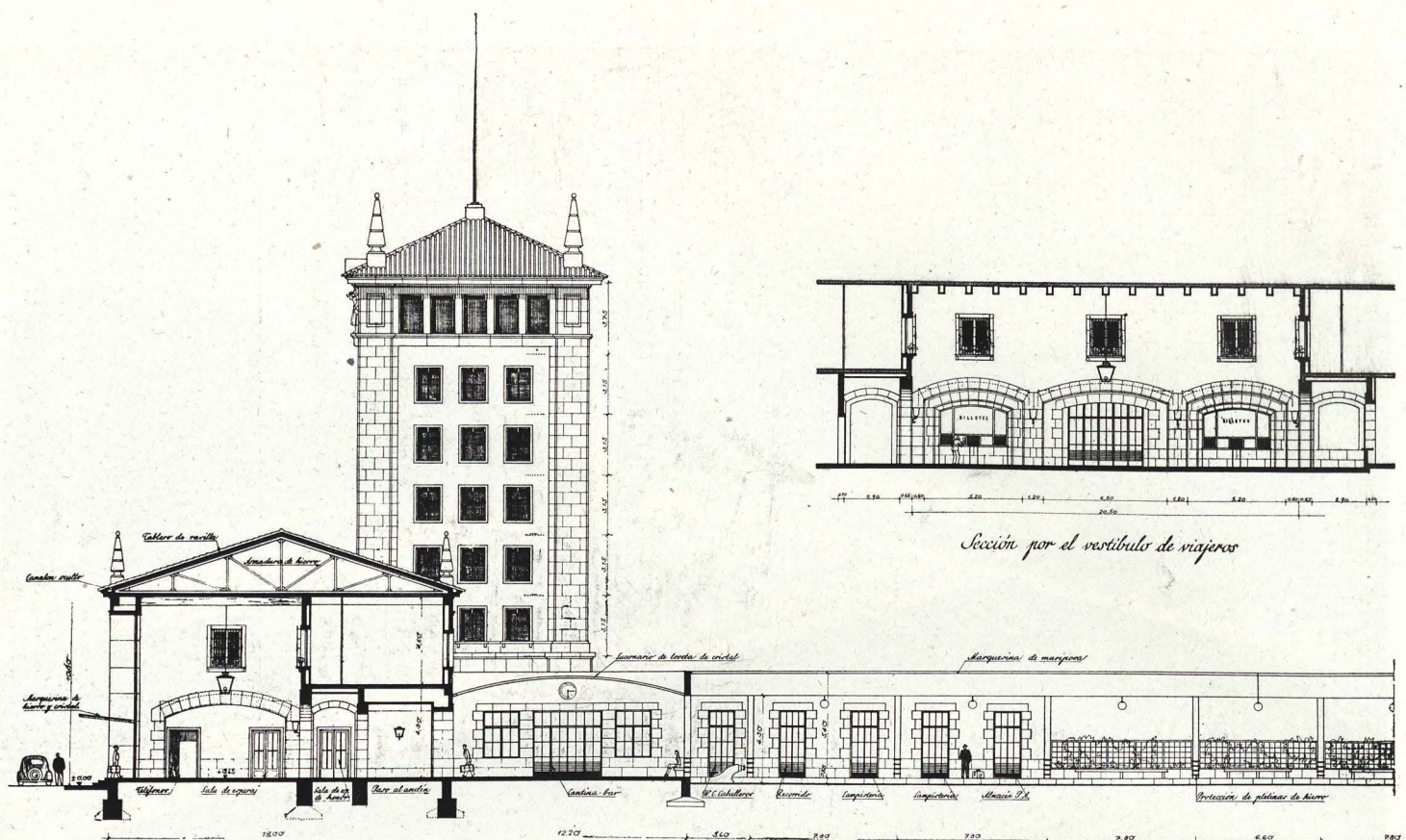




Vista de las estaciones durante las obras.



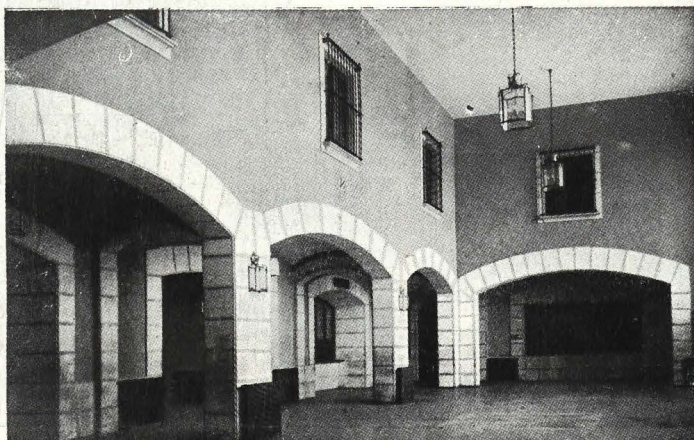
Fachada principal tomada desde el túnel de Peña.



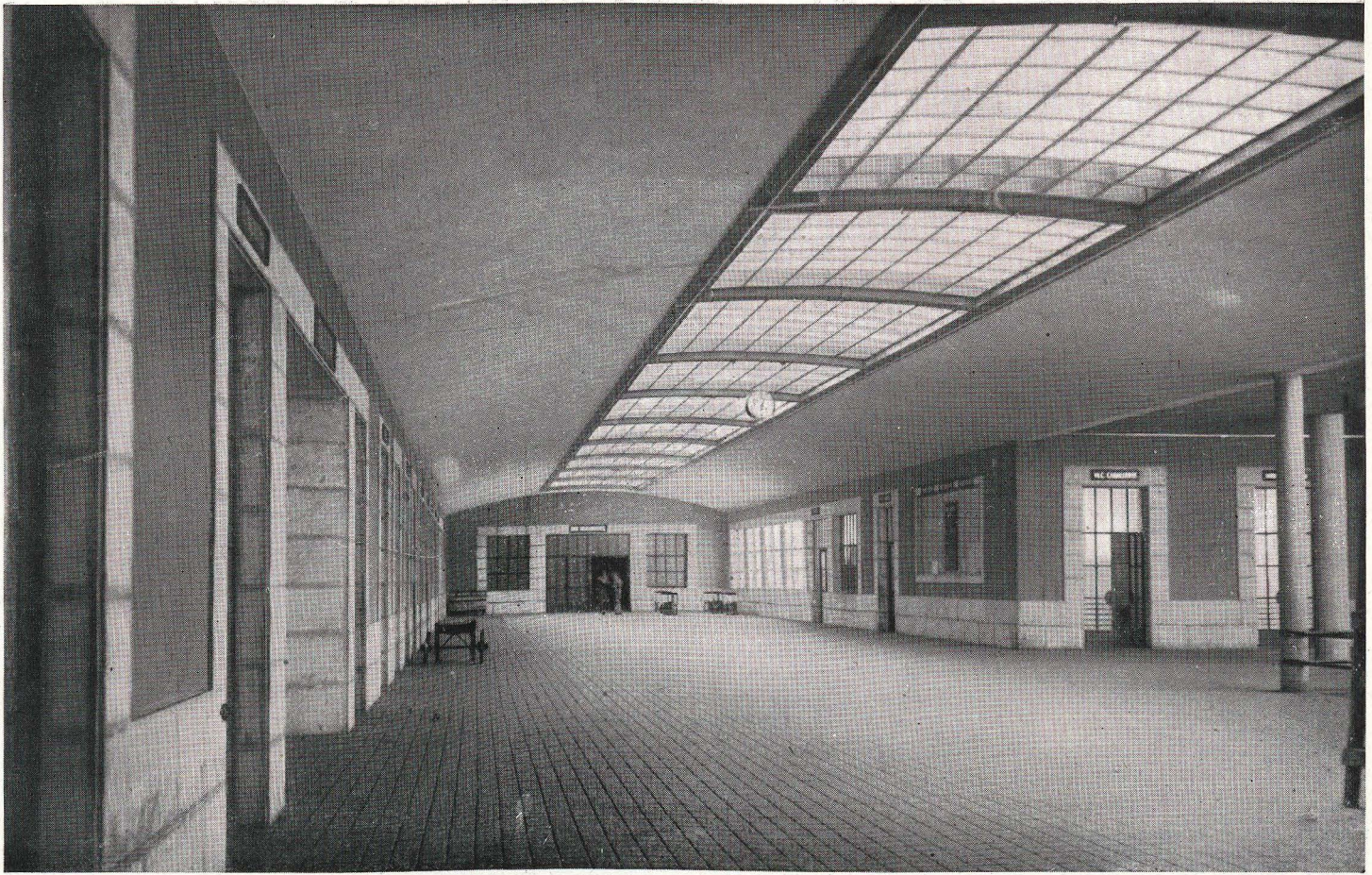
Sección por el vestíbulo de viajeros.

darse cuenta de qué se trata : dos estaciones, claramente definidas, en primer término (esto es lo fundamental), y un segundo plano, con unos porches de salida de viajeros y entrada de camiones, que unen las dos estaciones a la torre de viviendas de los empleados, debajo de la cual se acusa, en forma franca de túnel, la salida de los trenes a la zona del puerto; es decir, acusar de una manera clara y valiente la función que cumple cada edificio, emplazándolos según su importancia, y logrando con todos ellos un conjunto arquitectónico dentro de unas líneas modernas y una dignidad e importancia, de acuerdo con el problema planteado.

No se ha adoptado ningún estilo determinado, ni el



Vestíbulo de viajeros.

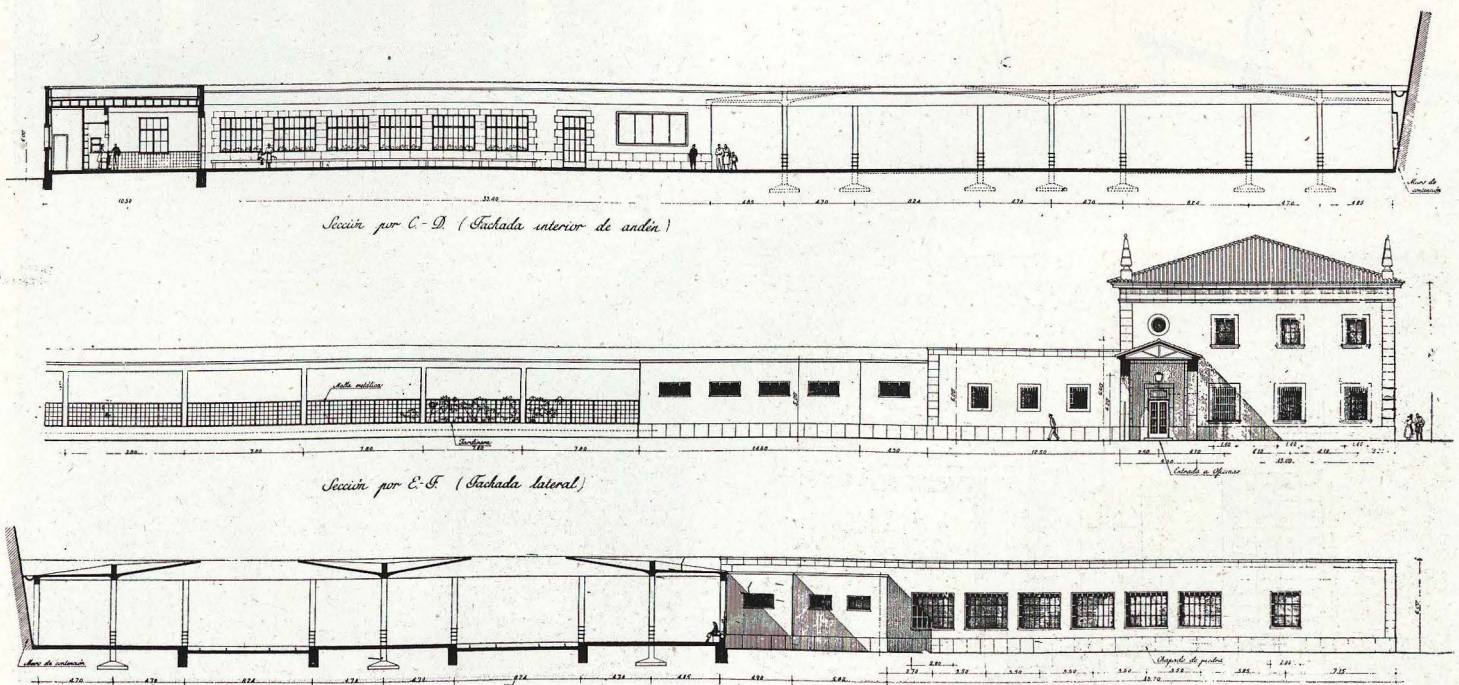


Acceso a los andenes.

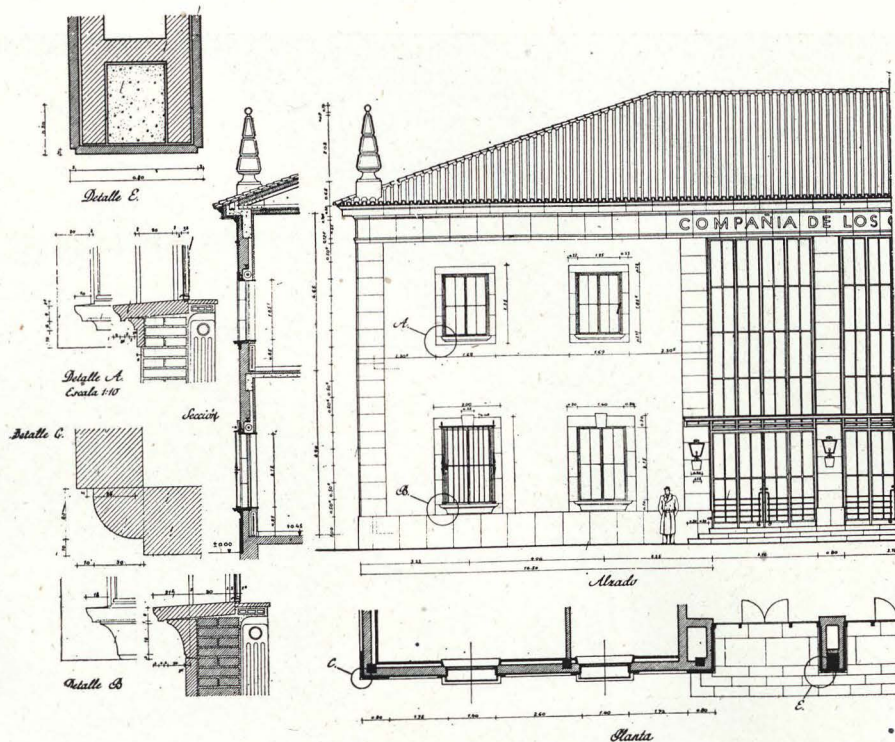
mal llamado montañés (copia mala y servil de lo que hoy no se debe hacer), ni el llamado moderno (arquitectura sin patria); se ha seguido una línea recta y clara, arquitectura de hoy, sin ninguna concesión decorativa; todo útil, práctico y verdad—¿no es esto ya un estilo?—, empleando los elementos constructivos tradicionales del país, que hoy deben incorporarse a nuestra técnica, ajus-

tados dentro de un marco de arquitectura moderna de líneas, simples y limpias, en la que el detalle no debe nunca turbar la tranquilidad de la composición fundamental del conjunto.

La distribución interior de los dos edificios de estaciones se ha ajustado exactamente a los programas redactados por cada Compañía, no creyendo necesario hacer



Sección por los andenes.

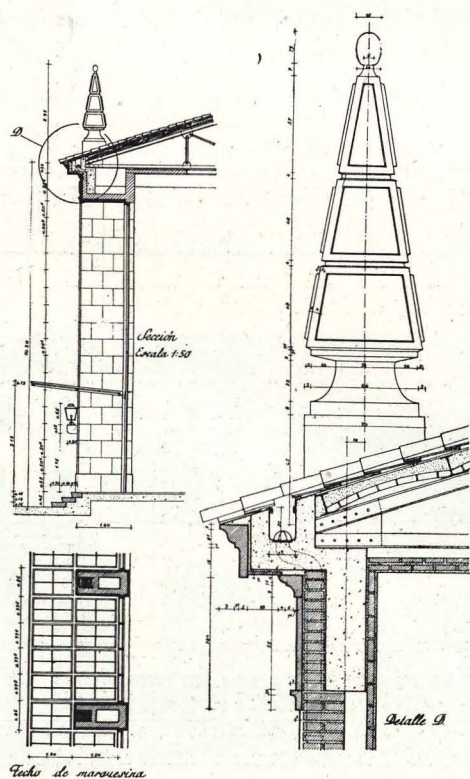


Detalles de fachada.

una descripción de las mismas, pues claramente se ve en forma gráfica en los planos. Es interesante observar la circulación del *hall* de viajeros y las salidas de los mismos a la llegada; así mismo la completa independencia y buena distribución de los accesos a oficinas y vivienda del jefe de estación.

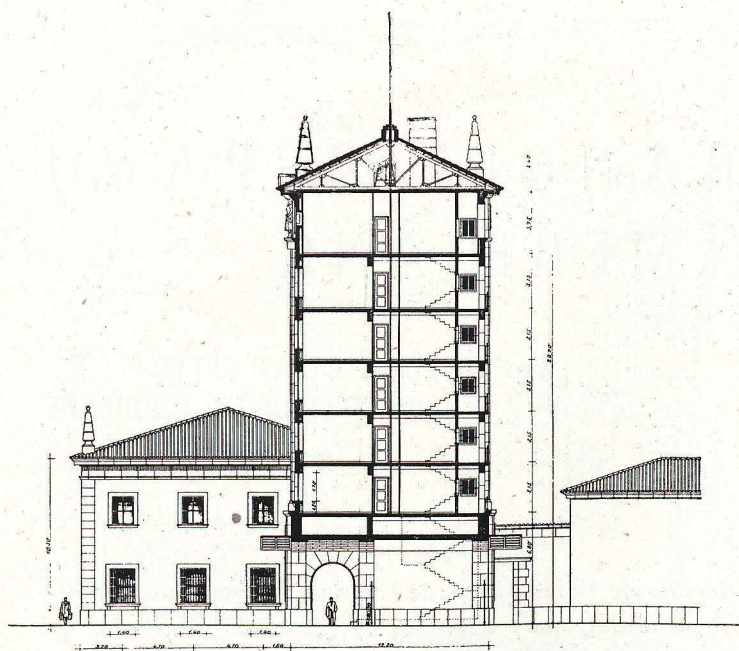
Dada la disposición de las vías de la Compañía del Norte, situadas al extremo del terreno, pegadas al muro de contención que se proyecta, y la disposición simétrica

que se ha adoptado con respecto al eje de la Avenida de Calderón de la Barca, no ha sido posible el situar el *hall* de viajeros a eje con las vías y andenes; ha sido este punto pensado concienzudamente y se ha preferido situar centrada la salida de viajeros, que es lo que necesita



Detalles de fachada.





Sección de la torre.

ser de evacuación rápida y fácil, y obligar al viajero en la entrada a tomar los andenes lateralmente; esta disposición que, dado lo forzado del tema, podría parecer a primera vista defectuosa, no creo tenga ninguna importancia si se sabe decorar bien este acceso, al tiempo que se logra una mayor superficie sobre el andén que es

necesario para la instalación de los diferentes servicios.

Asimismo, y con objeto de no pegar la estación del Norte al muro de contención que se proyectó, se ha estudiado una reducción en los andenes de G. V. y P. V. en los anchos patios, que siendo de dimensiones muy suficientes nos permita alejarnos del muro 10,80 mts. e incluso suprimir éste, con lo que se ahorrarían muchas pesetas.

En la construcción de los edificios se ha pensado en estructuras de hormigón armado, con muros de fábrica de ladrillo revocado a la tirolésa en exterior, y con chapado de piedra de Escobedo en unas partes y cantería maciza en otras, según se indica claramente en los planos. En general, los materiales estudiados y la técnica constructiva a emplear, es la de «poco, pero bueno», que sea duradero y práctico, y empleando la piedra como principal elemento decorativo para lograr una arquitectura perdurable.

Todas las carpinterías exteriores y de andenes serán metálicas, de perfiles especiales; los vestíbulos de viajeros irán solados de piedra semipulida, y el resto de la planta, de baldosín hidráulico; las oficinas irán de corcho o linoleum.

