



PROYECTO CONSTRUCTIVO DEL NUEVO VESTÍBULO DE LA ESTACIÓN DE GERNIKA
DE LA LÍNEA AMOREBIETA-BERMEO DE ETS

ANEJO 16. REHABILITACIÓN DEL EDIFICIO DE ESTACIÓN EXISTENTE



**ANEJO Nº 16. REHABILITACIÓN DEL EDIFICIO HISTÓRICO DE LA ESTACIÓN
DE GERNIKA**

■ ÍNDICE

1. OBJETO	1
2. NORMATIVA	1
3. ESTUDIO ANALÍTICO	3
3.1. MEMORIA HISTÓRICA	3
3.2. REPORTAJE FOTOGRÁFICO	6
3.3. DESCRIPCIÓN DE FACHADAS DEL EDIFICIO Y SU ESTADO DE CONSERVACIÓN.....	11
3.3.1. ESTADO PREVIO A LA REHABILITACIÓN DE 2020	11
3.3.2. ANOMALÍAS DETECTADAS EN LOS PROYECTOS DE 2016 Y 2017	12
3.3.3. SOLUCIONES ADOPTADAS EN LOS PROYECTOS DE 2016 Y 2017	13
4. ACTUACIONES PROPUESTAS	14

1. OBJETO

Este documento tiene por objeto la descripción de las actuaciones necesarias para la rehabilitación del edificio existente de la Estación de Gernika de ETS. Estas actuaciones se dirigen a la conservación y protección del edificio, para asegurar su integridad y evitar su deterioro. Todo ello sin alterar los valores arquitectónicos del edificio.

El edificio histórico de servicio de viajeros de la estación presentaba diversos fallos en su funcionalidad, especialmente concentrados en la cubierta, lo que provoca la existencia de humedades en su interior. Esta situación se corrigió ejecutando parcialmente las propuestas de rehabilitación del "Proyecto Constructivo para el Acondicionamiento de la Estación de Gernika y Supresión del Paso a Nivel en el Ramal Amorebieta-Bermeo de ETS" redactado por TYPSA en 2016 y de los alcances del "Proyecto Constructivo de rehabilitación de la cubierta de la estación de Gernika del ramal Amorebieta-Bermeo de ETS" redactado por ETS en diciembre de 2017, quedando pendiente algunas otras, que formarán parte del alcance del Presente Proyecto Constructivo, a criterio de ETS.

Aprovechando la necesidad de actuación sobre el edificio histórico se incluyó en los proyectos citados anteriormente la corrección de los daños existentes y devolver la funcionalidad original a los elementos dañados. Se llevó a cabo en la ejecución parcial del contenido de los Proyectos Constructivos la reparación y rehabilitación de cubierta, fachadas y carpinterías del edificio histórico.

Por tanto, queda pendiente de ejecutar y forma parte del alcance de este documento de Proyecto Constructivo la retirada de elementos de instalaciones y cableados que actualmente existen y discurren colgados o grapados por las fachadas, ya rehabilitadas, del edificio histórico.

2. NORMATIVA

El Decreto 2/2012, de 10 de enero, y publicado en el Boletín Oficial del País Vasco el viernes 27 de enero de 2012, califica como Bien Cultural calificado, con la categoría de Conjunto Monumental, el Camino de Santiago a su paso por la Comunidad Autónoma del País Vasco. En él, se describe el bien calificado, se delimita y se aprueba el régimen de protección y la relación de bienes afectos.

El Camino de Santiago en el País Vasco recorre dos rutas, una de este a oeste, atravesando Gipuzkoa y Bizkaia, y otra de norte a sur, recorriendo Gipuzkoa y Álava. A lo largo del itinerario el Camino aparece vinculado a conjuntos y elementos patrimoniales de primer orden, todo ello representativo del patrimonio cultural de los lugares y las zonas que atraviesa. Es el Camino de la Costa el que pasa por Gernika-Lumo, tal y como recoge el Decreto 2/2012: "De aquí se baja a Gernika-Lumo, siguiendo la carretera que llega hasta la que fue la antigua zona portuaria de Errenteria. Tras atravesar la zona monumental de Gernika-Lumo, el Camino continúa por la calle Zearreta hasta el Barrio Lurgorri, atravesando la zona conocida como Mestikabaso"

Debido al decreto, se consideran elementos afectos al Conjunto Monumental del Camino de Santiago los conjuntos monumentales e inmuebles afectos al Camino. Para los inmuebles se determinan diferentes niveles de protección. Tal y como se recoge en el listado 3.2 del anexo IV del citado Decreto el Edificio Estación de Gernika de la línea Bilbao-Bermeo se encuentra incluido con protección media.

Dicha protección, establece un entorno de protección de 15 metros, que afecta al propio bien y a los espacios libres circundantes. Además, aparte de las prescripciones de carácter general, son de obligado cumplimiento las específicas a este grado de protección:

- El derribo total o parcial de estos edificios se someterá a las prescripciones del artículo 36 de la Ley 7/1990, de 3 de julio, de Patrimonio Cultural Vasco, y al Decreto 306/1998, de 10 de noviembre, sobre la declaración de estado ruinoso de los bienes culturales calificados y de los inventariados, y actuaciones previas y posteriores a la resolución sobre el derribo de los mismos
- En toda obra o intervención que afecte a estos edificios, se deberá mantener, tanto su configuración volumétrica, como sus alineaciones.
- El uso a que se destinen estos inmuebles deberá garantizar su conservación, sin contravenir, en ningún momento, las especificaciones del Título III de la Ley 7/1990, de 3 de julio, de Patrimonio Cultural Vasco.
- Las intervenciones autorizadas en los inmuebles y elementos objeto de protección media se dirigirán a la conservación y aseguramiento de su funcionalidad mediante la ejecución de obras que deberán respetar sus elementos tipológicos, formales y estructurales. Se podrán realizar, además de las permitidas en el régimen de protección especial, las obras que el Decreto 317/2002, de 30 de diciembre, de actuaciones protegidas de Rehabilitación del Patrimonio Urbanizado y Edificado, establece en las categorías A y B de la Restauración Conservadora, en función del estado de conservación que presenten las construcciones.

Según este decreto, con carácter previo a la ejecución de cualquier intervención que se pretenda llevar a cabo sobre los edificios incluidos en los niveles de protección especial, media o básica, deberá elaborarse el correspondiente proyecto de intervención con el siguiente contenido:

a) Un Estudio Analítico del estado actual del edificio, consistente en una memoria histórica y arqueológica, la descripción del edificio y el análisis de su estado de conservación, que incluya un informe de diagnóstico, conclusiones y recomendaciones básicas de actuación.

La parte descriptiva del Estudio Analítico contendrá la documentación gráfica a escala mínima de 1/50 para plantas, alzados y secciones, incluyendo detalles arquitectónicos a escala mínima 1/20, la documentación fotográfica completa, planos históricos, etc. y el levantamiento detallado, dimensionado y acotado del sistema estructural. Con la referida documentación se incluirá una memoria explicativa y, en su caso, la bibliografía correspondiente.

El análisis del estado de conservación, que puede figurar como anexo o separata del Estudio Analítico, en cualquier caso, incluirá, entre otros, un estudio de las diferentes patologías que incidan o puedan incidir en el sistema estructural y las medidas previstas para la preservación de dichos elementos.

b) Documentación gráfica en la que se describirán las intervenciones a realizar, los materiales a utilizar, las fases para la ejecución de los trabajos, así como el estado final, toda ella representada a las escalas adecuadas, análogas como mínimo a las exigidas en el apartado anterior.

c) Documentación escrita que explicitará los objetivos de la intervención, los trabajos a realizar y las técnicas a utilizar, señalando materiales y analizando su estabilidad e interacción con los demás componentes.

d) Determinación de las técnicas y medios necesarios para el adecuado mantenimiento y aseguramiento de la vida de la edificación.

e) Presupuesto de la intervención, acorde con las técnicas y medios necesarios para la adecuada ejecución de las obras, de acuerdo con las prescripciones del presente régimen de protección.

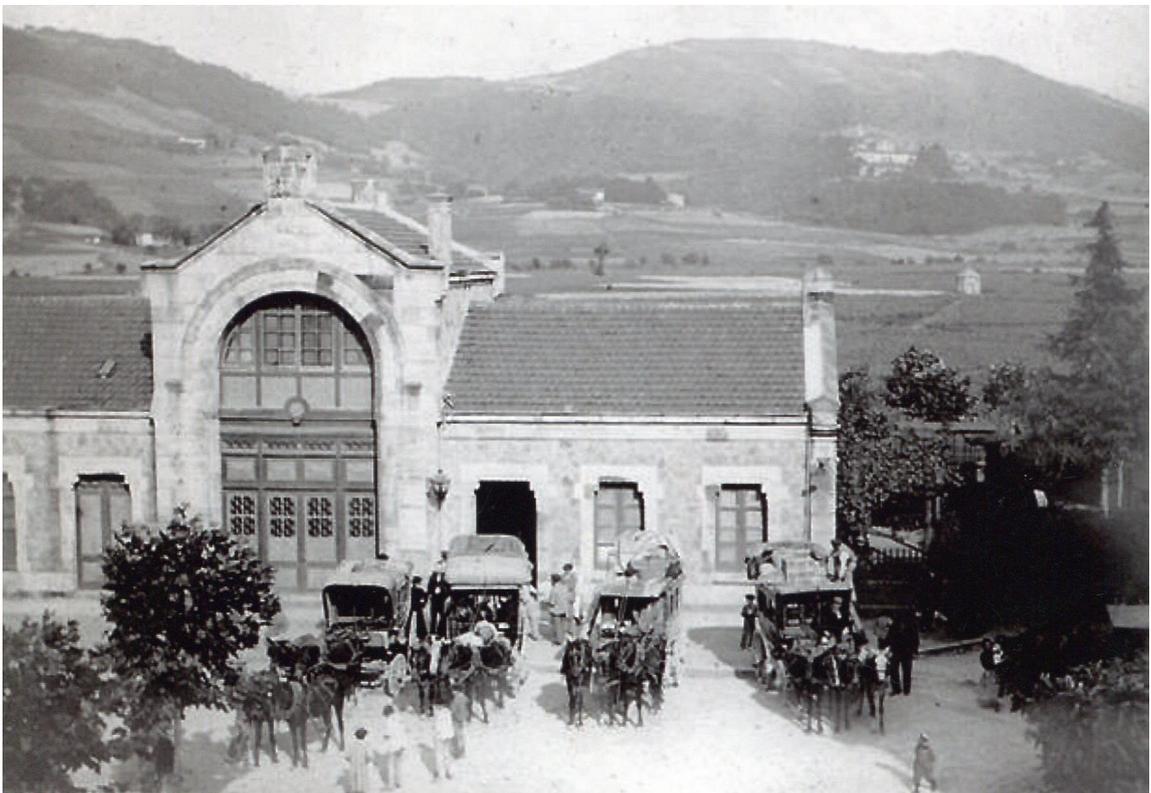
f) En el caso de que la intervención proponga la eliminación de algún cuerpo de edificación o elemento concreto, se deberá hacer un Análisis Estratigráfico de la zona afectada, de manera que quede constancia del estado actual del cuerpo o elemento, así como la justificación de la intervención. La misma prescripción se aplicará en el caso y las zonas en que el Estudio Analítico así lo exija.

La documentación de los proyectos se referirá a la parte del edificio afectada por las obras o intervención, salvo las necesarias referencias gráficas y escritas a aspectos generales relacionados y ámbitos de mayor alcance o, incluso, a la totalidad del bien, como, por ejemplo, los planos de emplazamiento relativo de la intervención y otros que se consideren precisos en función del carácter de la misma.

3. ESTUDIO ANALÍTICO

3.1. MEMORIA HISTÓRICA

El 13 de Agosto de 1888 entraba en servicio el ferrocarril de vía métrica de Amorebieta a Gernika que, en su recorrido de poco más de catorce kilómetros, contaba con las estaciones de Amorebieta, Zugastieta, Mújica y Gernika-Lumo. Esta última era sin duda la principal dependencia de la línea ya que, además de los habituales edificios para el servicio de viajeros y mercancías, también contaba con las instalaciones precisas para el mantenimiento del material móvil de la compañía explotadora.



Estación de Gernika, fotografiada a finales del siglo XIX, foto Angela Allendesalazar, Archivo Gernikazarra Historia Taldea

Dada la importancia, tanto de la localidad como de sus dependencias ferroviarias, la estación de Gernika fue dotada de un elegante edificio levantado en sillería, que contaba con una planta en las alas laterales y dos en el cuerpo centra. Esta construcción fue diseñada, como las restantes de la línea, por el ilustre ingeniero donostiarra Pablo de Alzola, en colaboración con el reputado arquitecto bilbaíno Luis de Landeche, concesionario del ferrocarril y autor de otros edificios como la residencia Calzada en Gernika, la casa consistorial de Sukarrieta o el lujoso hotel Ritz de Madrid.

En 1892 el ferrocarril fue prolongado desde Gernika hasta la estación de Sukarrieta y, dado el aumento del tráfico generado por esta ampliación, se procedió a la reforma del edificio de Gernika para incrementar el área destinada a las oficinas administrativas de la compañía. Para ello, se añadió un segundo piso a las dos alas laterales del edificio.



A la izquierda imagen de la Estación de Gernika, en el año 1928, fondo Archivo Gernikazarra Historia Taldea. A la derecha, Estación de Gernika, fondo Alejandro Mendizabal, Archivo EAEHAAN-AGAPCAE



Estado del edificio después del bombardeo de Gernika del 26 de abril de 1937. Foto de: <http://mundo-ferroviario.es/index.php/historia/15212-el-tren-de-gernika-cumple-125-anos-ii>



Imagen aérea del estado de Gernika después del bombardeo, del fondo documental del coronel Francisco Iglesias Brage, que se custodia en el Archivo del Reino de Galicia. Arriba a la derecha se puede observar el edificio estación y las cocheras

Después de la guerra civil, se añadió una marquesina para proteger el andén principal, el cual, ante la precariedad de medios del momento, se ejecutó con la reutilización de viejos carriles. Desde entonces, la estación de Gernika ha conservado esta configuración hasta nuestros días.

Como se ha señalado, además del edificio para el servicio de viajeros, Gernika contaba con un edificio destinado a almacén de mercancías en régimen de pequeña velocidad, un muelle de carga, una cochera, un taller de carpintería, otro para mantenimiento de material móvil y un depósito de locomotoras de vapor. Por lo que respecta a su red viaria, disponía de tres vías de paso a las que se sumaban, una para el servicio de los muelles de carga, dos para el acceso a cochera y tres para el de talleres, además de un puente giratorio para invertir la marcha de las locomotoras de vapor. Asimismo, contaba con dos apartaderos industriales.

En 1973, a raíz de la electrificación de la línea, las instalaciones técnicas de la estación de Gernika experimentaron importantes modificaciones, al sustituirse los primitivos de talleres y cocheras por una nueva construcción dotada de cuatro amplias vías. Además, la subestación de tracción se emplazó en las proximidades de esta dependencia.

La estación de Gernika sigue siendo la principal dependencia de la línea de Euskal Trenbide Sarea de Amorebieta a Bermeo, villa hasta la que se amplió la vía en 1955. Además, recientes actuaciones como la construcción en su entorno de paradas para autobuses y taxis han acentuado su intermodalidad y su indiscutible posición en el transporte sostenible de la comarca.

Es por ello que, dada la relevancia de dicho ramal, y en concreto de la estación de Gernika, se ha planteado por parte de ETS la ejecución de una serie de proyectos y obras a lo largo de dicho trazado, con la finalidad de ir actualizando a medio-largo plazo sus diversas instalaciones, adaptándola a las nuevas tecnologías y necesidades.

3.2. REPORTAJE FOTOGRÁFICO

Se adjuntan una serie de imágenes representativas del estado previo a las obras de rehabilitación que se llevaron a cabo en el edificio histórico en el año 2020. En los comentarios a las mismas se indica la reparación o rehabilitación de los elementos que se aprecian en las imágenes han recibido en el proceso.

Adicionalmente, en algún caso se incorpora una imagen del estado actual de lo elementos reseñados después del proceso de rehabilitación realizado.



Imagen del alzado de la Estación de Gernika, desde la Plaza de la Estación. En él se aprecia la superficie central con dos cubiertas en cruz y la cubierta a dos aguas de las superficies laterales. Además, se aprecia la marquesina de entrada al edificio. Arriba imagen antes de la rehabilitación de 2020 y debajo imagen después de ella.



Vista del alzado del edificio desde la vía. A este lado del edificio, la marquesina es de unas dimensiones superiores, cubriendo la totalidad del andén antiguo.

En la imagen superior vista del edificio antes de la rehabilitación de cubierta, carpinterías y fachada e imagen inferior resultado después de las obras de rehabilitación en el año 2020. Se siguen apreciando en ésta última elementos colgados en fachadas que deberán ser suprimidos dentro de los alcances de este proyecto.



Imagen del alzado lateral Norte actual y del alzado a las vías en el año 2015, previamente a la rehabilitación llevada a cabo en el año 2020.



Imagen del alzado lateral Norte durante las obras llevadas a cabo en el año 2020 y finalizada la rehabilitación de la fachada. en ella se aprecian, cajas de registros y diversos cableados que deberán ser retirados como parte de los alcances de este Proyecto Constructivo.



Imagen de bajo cubierta de la marquesina. Se observa como la marquesina de estructura de madera se apoya en el cerramiento y sobre los raíles de vía curvados. En la imagen superior se aprecia el estado de deterioro que sufría la marquesina en el momento de tomarse la imagen, año 2015. En la imagen inferior se aprecia el estado actual de la misma tras los trabajos de rehabilitación llevados a cabo en 2020.



Imagen del estado de la cubierta en sus extremos Norte y Sur. Antes de la rehabilitación de la cubierta, en el año 2020, había un poste de catenaria de hormigón en cada uno de los extremos de las superficies laterales, que atravesaban todo el sistema de la cubierta. Además, se pueden observar diferentes equipos de instalaciones en la fachada al igual que restos vegetales. Las conducciones adosadas al poste de hormigón retirado permanecen actualmente soportadas por una estructura metálica auxiliar fijada a fachada. Tanto cableados, cajas de registros como la estructura metálica auxiliar deberán ser retiradas como parte de este proyecto.



Imagen representativa del estado de los canalones de la cubierta antes de ejecutarse las labores de rehabilitación y mejora de la cubierta del edificio.



Imagen de fachadas, carpinterías y canalones de recogida de agua de cubiertas tras proceso de rehabilitación de las mismas realizado en el año 2020.

3.3. DESCRIPCIÓN DE FACHADAS DEL EDIFICIO Y SU ESTADO DE CONSERVACIÓN

A continuación, se presenta la descripción y análisis del estado de fachadas del edificio antes de la rehabilitación llevada a cabo en el año 2020, según contenido o alcance parcial de los Proyectos Constructivos redactados por TYPESA en 2016 y ETS en 2017 y ya citados anteriormente. Seguidamente, se recoge el estado actual de las fachadas tras la citada intervención efectuada y, por último, las labores pendientes de realizar sobre éstas, que constituyen uno de los alcances de este documento de proyecto.

3.3.1. ESTADO PREVIO A LA REHABILITACIÓN DE 2020

Podemos diferenciar cuatro alzados que se nombran según su localización respecto al Norte. Por una parte, los dos principales, el de acceso principal desde la plaza llamado Oeste y el que se puede observar desde las vías, el alzado Este. Por otra parte, los dos laterales, el alzado Norte y el Sur.

Debido a las sucesivas ampliaciones y modificaciones acontecidas en el edificio, se puede observar dos tipos de fachada en el edificio. Por una parte, existen zonas en las que el muro de la fachada es de sillería o de un aplacado sobre piedra, original del edificio original previo a la Guerra Civil. Estas zonas tienen un espesor aproximado entre 0.6 y 0.7 m. En las zonas de la fachada reconstruidas después de la Guerra Civil, se observa un aplacado de piedra irregular sobre una tabiquería de ladrillo.



Imágenes de las diferentes fachadas existentes en el edificio existente. De izquierda a derecha, sillería de piedra, aplacado de piedra sobre muro de piedra y por último fachada de aplacado de piedra sobre tabiquería de ladrillo.

3.3.2. ANOMALÍAS DETECTADAS EN LOS PROYECTOS DE 2016 Y 2017

Las anomalías y desperfectos detectados en este momento fueron corregidos en las obras de rehabilitación llevadas a cabo en 2020 correspondientes éstas a los alcances totales o parciales del “Proyecto Constructivo para el Acondicionamiento de la Estación de Gernika y Supresión del Paso a Nivel en el Ramal Amorebieta-Bermeo de ETS” redactado por TYPESA en 2016 y de los alcances del “Proyecto Constructivo de rehabilitación de la cubierta de la estación de Gernika del ramal Amorebieta-Bermeo de ETS” redactado por ETS en diciembre de 2017

Estos desperfectos detectados y recogidos en los proyectos antes citados eran los siguientes.

- En la fachada Norte, se observa un hueco en el encuentro con la cubierta para introducir cableado al edificio

En todas las fachadas se observan elementos, tales como aparatos de climatización, antenas, equipos de instalaciones, que debido al traslado de los usos a nuevos edificios quedarán obsoletos y sin función.



Imágenes de diferentes elementos adosados a la fachada del edificio. En la imagen de la izquierda se puede observar un equipo exterior de climatización, y las cámaras de video vigilancia. A la derecha diferentes elementos de instalaciones en la pared. Además, se puede observar cómo los cables entran al edificio por un

agujero en la pared, justo en el encuentro de la paramento vertical con la cubierta. Por otra parte, también se ven restos vegetales en la fachada.

- En algunas partes de la fachada se pueden encontrar manchas, debido probablemente a suciedad que se deposita en los planos horizontales y que la lluvia arrastra por la fachada, quedándose depositada en los planos verticales.
- En algún punto de la fachada, también se encuentran manchas en la piedra ocasionadas por la humedad.
- En la fachada Norte, debido a la existencia anteriormente de arbustos en la pared, se observan restos vegetales, ramas de arbustos
- En la fachada principal, se observan pintadas en la parte del establecimiento.



En la imagen de la izquierda se observa el distintivo exterior de Euskotren y en la imagen de la derecha una pintada en la fachada de la estación. Estas imágenes se corresponden al año 2016.

3.3.3. SOLUCIONES ADOPTADAS EN LOS PROYECTOS DE 2016 Y 2017

Salvo las pequeñas patologías anteriormente enumeradas, la fachada del edificio histórico de estación presenta un buen estado.

Con el objetivo de conservar y proteger la fachada, se prescriben a una serie de actuaciones para asegurar su integridad y evitar su deterioro. Todo ello siempre sin alterar los valores arquitectónicos intrínsecos del edificio.

Primeramente, se procedería a retirar todos los equipos e instalaciones colgados por fachada del edificio.

Además, se deberá tapiar el hueco existente en la fachada Noreste y se eliminan todas los restos de los arbustos ubicados en la misma fachada.

Por otra parte, se procederá a una limpieza y saneo de toda la superficie de piedra para eliminar la suciedad existente, y los restos de humedad existentes debido al paso del tiempo. Además, mediante

los productos químicos correspondientes y sin provocar daño en la piedra, se procederá a la eliminación de las pintadas detectadas en la fachada Noroeste.

En el año 2020 se ejecutan las obras correspondientes, parcial o totalmente, a los Proyectos Constructivos citados, llevándose a cabo, parcialmente, las prescripciones en ellos recogidas respecto a las fachadas del edificio histórico de la estación y que han sido reseñadas en párrafos anteriores.

Sin embargo, quedan sin ejecutar todas parte de las acciones destinadas a la eliminación de quipos y cableados colgados por las fachadas, principalmente Norte y Sur del edificio.

4. ACTUACIONES PROPUESTAS

Como alcances pendientes de los Proyectos Constructivos previos y que forman parte del alcance del presente documento de Proyecto Constructivo se pueden citar aquellos ligados al desmantelamiento y retirada de instalaciones y aparatos presentes actualmente en las fachadas del edificio histórico, así como aquellas pequeñas reparaciones de los posibles desperfectos que sobre ellas se pudieran producir en el transcurso de las operaciones de retirada de dichos aparatos y cableados.

A continuación, se presenta un listado de los elementos a retirar de fachadas, y los planos correspondientes a las actuaciones a realizar sobre las fachadas, marcados en rojo los elementos a retirar.

- Elementos de climatización: dos equipos externos de climatización en fachada Este y Sur.
- Las tres cajas Generales de Protección (CGP) existentes en la fachada Norte, con su respectivo cableado.
- 2 Cajas de Registro ubicadas en la fachada Norte con su respectivo cableado.
- El distintivo exterior de Euskotren de la estación ubicado en la fachada Oeste.
- 2 cámaras de video vigilancia ubicadas en la fachada Este.
- La señal de alarma ubicada en la fachada Oeste y su cableado correspondiente.
- La antena que se encuentra ubicada en la fachada Sur.
- La pantalla TFT de información para los viajeros ubicada en la fachada Sur bajo marquesina de protección de la línea de cancelación y su cableado.
- Los soportes metálicos provisionales anclados a fachadas Norte y Sur para sustento de conducciones y cableado de instalaciones que discurrían por los postes de catenaria situados en esquinas de fachada lado vía y que al ser retirados dejaban de prestar el soporte a las instalaciones. Esta situación provisional se produce durante la ejecución de los trabajos de rehabilitación realizados en el año 2020 según los Proyectos Constructivos redactados por TYPESA y ETS y ya citados anteriormente y deberá ser corregida.



Imagen de los elementos a retirar de fachada, de izquierda a derecha, de arriba abajo, . 1: Climatizador en fachada Sur y cámaras en fachada Este (vías). 2: Climatizador en fachada Este (vías). 3: CGPs en fachada Norte. El poste de catenaria ya ha sido retirado y sustituido por soportes metálicos anclados a fachada. 4: Distintivo exterior de estación en fachada principal Oeste. 5: CGP, Cajas de registro y Alumbrado público en fachada Norte. La farola ya ha sido retirada de fachada. 6: Antena en fachada Sur. 7: Pantalla TFT en fachada Sur bajo marquesina de línea de cancelación. 8: Señal de alarma en fachada Oeste. 9: Soportes metálicos anclados a fachadas Norte y Sur (fachada Norte en la imagen) para fijar a ellos las canalizaciones que anclaban a postes de catenaria retirados.



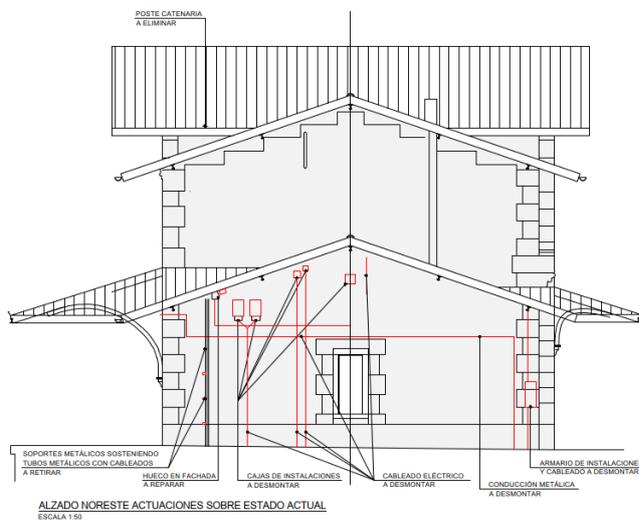
ALZADO NOROESTE ACTUACIONES SOBRE ESTADO ACTUAL
ESCALA 1:50

Alzado Oeste actual (fachada a Plaza de la Estación). Actuaciones sobre el estado actual



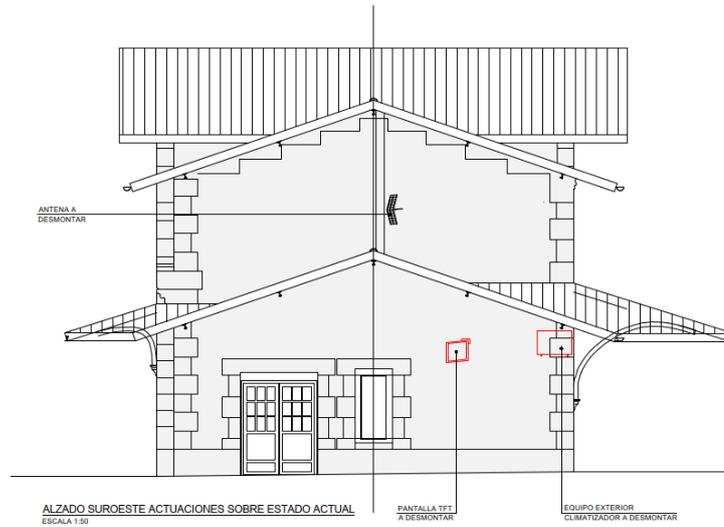
ALZADO SURESTE ACTUACIONES SOBRE ESTADO ACTUAL
ESCALA 1:50

Alzado Este actual (fachada a plataforma de vía). Actuaciones sobre el estado actual



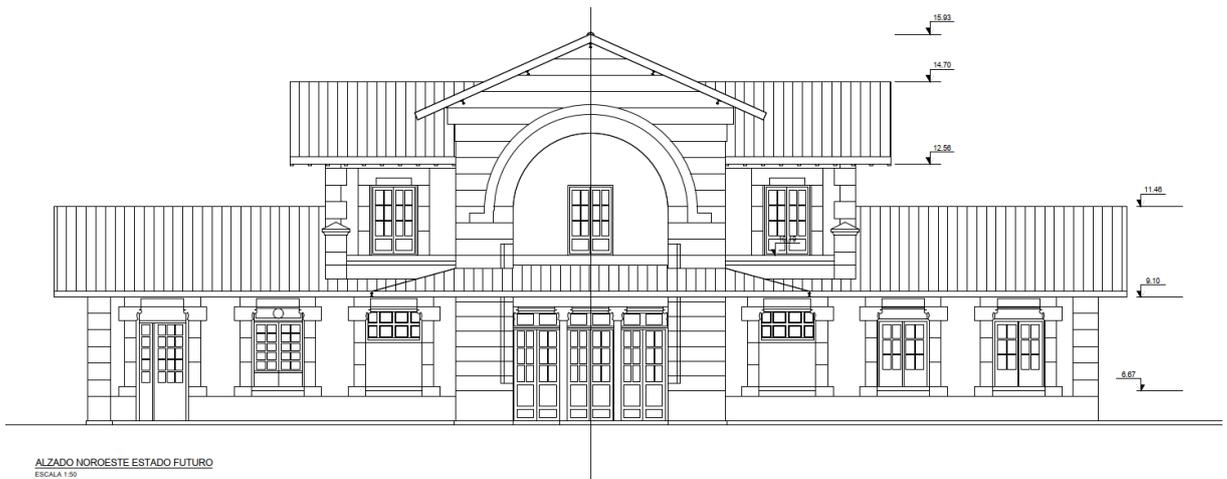
ALZADO NORESTE ACTUACIONES SOBRE ESTADO ACTUAL
ESCALA 1:50

Alzado Norte actual. Actuaciones sobre el estado actual



Alzado Sur actual. Actuaciones sobre el estado actual

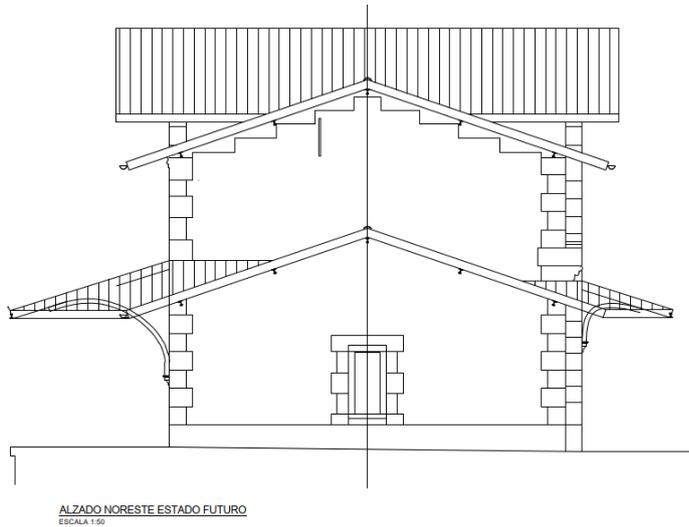
A continuación, se presentan los planos correspondientes al estado final de las fachadas del edificio estación, una vez terminadas todas las actuaciones a realizar.



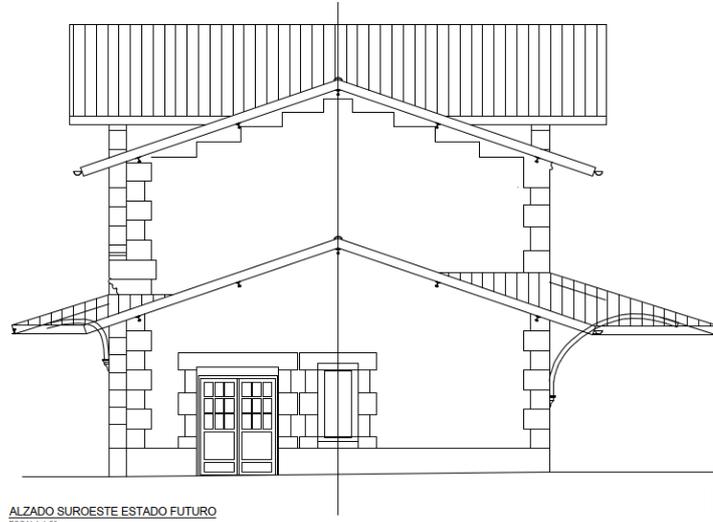
Estado final de la fachada Oeste (fachada a Plaza de la Estación)



Estado final de la fachada Este (fachada a plataforma de vía)



Estado final de la fachada Norte



Estado final de la fachada Sur