



SOTERRAMIENTO, UN TREN DE DOBLE VÍA

HUMBOLDT, GURE ARTEAN

PAISAJES INDUSTRIALES
DE DURANGALDEA

ANBOTOKO HEREJEAK

LA ESCUELA
EXPERIMENTAL
DE ELORRIO

DURANGOKO
PLATERUAK

astola

ikerketa eta historia

DURANGALDEKO URTEKARIA

10.zk 2016 • 5e

Soterramiento un tren de doble vía

Las obras de soterramiento finalizaron hace ya tres años y medio. Durango ha minimizado sus problemas de movilidad, pero todavía no ha logrado despojarse por completo del corsé que hipoteca su desarrollo urbanístico. El Gobierno vasco anunció a finales de julio que destinará 7 millones a urbanizar el entorno de la nueva estación.

 *Marta Aranbarri*

 *Txelu Angoitia*





 Antiguo paso a nivel en Hermodo kalea

El 30 de mayo de 1882 llegó por primera vez el tren a Durango. Procedente de Bilbao, fue el primer ferrocarril de vía métrica de Bizkaia y supuso un paso crucial en el desarrollo de esta red de transporte por toda la cornisa cantábrica. Pero, más allá del éxito económico y de la expansión que generó, el proyecto tuvo una incidencia determinante en el posterior crecimiento de Durango como urbe.

El popular 'duranguillo' dejó una cicatriz profunda que con el paso de los años se ha convertido en un asfixiante corsé urbanístico del que el municipio aún no ha podido desatarse. Las vías del tren dividieron Durango en dos mitades hipotecando alrededor de 60.000 metros cuadrados en pleno corazón de un municipio que, ya de por sí, no anda sobrado de terrenos.

Durante todo este tiempo, el trazado ferroviario jugó un papel decisivo en la vida cotidiana de sus vecinos y vecinas. Durango se detenía cada quince minutos al compás del machacón soniquete del pitido del tren y de las barreras de seis pasos a nivel que llegaron a integrarse por completo en su paisaje urbano. Un contratiempo importante para la fluidez circulatoria de cualquier localidad y, peor aún, un peligro evidente para su seguridad vial.

El fin de las obras de soterramiento y la entrada en funcionamiento de la nueva estación revirtieron esta situación a finales de 2012. Sin embargo, lo que este ambicioso proyecto no ha conseguido aún es posibilitar la cohesión que Durango necesita para jalonar su transformación urbanística. La crisis del ladrillo frenó de golpe la ejecución de un plan urbanístico cimentado en las plusvalías de una recalificación a la carta y, tres años y medio después, los durangueses no paran de preguntar qué va a pasar con ese desierto ferroviario.



 Estación actual



Las vías del tren dividieron Durango en dos mitades hipotecando alrededor de 60.000 metros cuadrados en pleno corazón del municipio.



 Terrenos de la estación liberados por el soterramiento.

Deuda vs especulación

“Existe una deuda histórica con este municipio”, proclamó el viceconsejero de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco, Ernesto Gasco, durante una de sus visitas a Durango. “Es una operación urbanística en la que han primado los intereses especulativos con cinco torres de viviendas de lujo”, replicaron en más de una ocasión los concejales de Bildu y Aralar.

Sea como fuere, lo que es una realidad es que la mancha aceitosa que han dejado los desmantelados talleres y cocheras de EuskoTren -los terrenos tendrán que descontaminarse antes de acometer allí ninguna actuación- sigue pareciendo una barrera arquitectónica infranqueable.

En estos momentos, el municipio se encuentra inmerso en un diagnóstico participativo de su Plan General de Ordenación Urbana. El PGOU es una de las principales herramientas jurídicas con las que cuentan los ayuntamientos para definir qué modelo de municipio

quieren y cómo avanzar en su desarrollo urbanístico. Cada vez son más las voces que creen que este proceso participativo podría ser un buen punto de partida para revisar el Plan Especial de Reforma Interior del Ferrocarril (PERI), que fue aprobado definitivamente en 2006, para adaptarlo a la nueva realidad de Durango.

Entre ellos, el arquitecto y asesor Hodei Zenikaonandia, quien no concibe que el consenso para una de las reordenaciones urbanísticas más importante en la historia de Durango se haya alcanzado entre las cuatro paredes de un despacho. Un proyecto así, remarca Zenikaonandia, debe dar respuesta a *“las necesidades más básicas e inmediatas”* de la ciudadanía.

El arquitecto municipal de Durango lo ve desde otra perspectiva. Igor Zorrakin se congratula de que el diagnóstico participativo vaya a reactivar el interés por este plan, pero advierte que la ordenación que describe el PERI *“es vinculante en estos momentos”*.



 Juan José Ziarrrusta, Juan José Ibarretxe y Alvaro Amann poniendo la primera piedra.

El origen

No fue el 8 de marzo de 2005 -el día que se puso la primera piedra del soterramiento-, pero ésta sí puede ser una de las fotos más simbólicas como gesto público de que ya no había marcha atrás. El acto estuvo presidido por el exlehendakari Juan José Ibarretxe, acompañado por el que entonces era alcalde de Durango, Juan José Ziarrrusta, y el antiguo consejero Alvaro Amann.

La ‘Operación Durango’ permitirá *“la regeneración urbana de la zona y una ordenación del espacio en Durangaldea en torno al ferrocarril”*, destacó Ibarretxe en su discurso.

Se ponía fin así a muchos años de negociaciones entre instituciones para acometer la inversión ferroviaria más elevada que el departamento de Transportes del Gobierno Vasco ha acometido nunca en un municipio. En Durango la euforia era tal que, en la exposición de la maqueta de la empresa bilbaína Tyspa-Ark que ganó

el concurso del año 2000 (porque sí, hubo un diseño previo al de Zaha Hadid que apenas se recuerda), no se dudó en calificarlo como el *“proyecto del siglo”*.

Este boceto de Tyspa-Ark contemplaba cinco edificios de 16 plantas y un bloque de VPO -una edificabilidad ligeramente inferior a la que se aprobó finalmente-, además de un parque de cuatro hectáreas y un complejo de ocio soterrado.

La euforia era tal que no se dudó en calificarlo como el “proyecto del siglo”.





Durango, en el MoMA

No se sabe muy bien por qué, pero aquel anteproyecto debe seguir guardado en algún cajón. Lo siguiente que se supo de la ‘Operación Durango’ fue que, en 2004, se convocó un nuevo concurso con arquitectos de reconocido prestigio. Los nombres de Zaha Hadid, Alejandro Zaera, Dominique Perrault, Eduardo Arroyo y Ercilla-Campo situaron rápidamente a Durango en el mapa de la arquitectura internacional. Más aún cuando trascendió que Hadid, quien acababa de convertirse en la primera mujer en ganar el Premio Pritzker, se iba a encargar del diseño de la sede de EuskoTren y la nueva estación.

De hecho, el proyecto que la arquitecta de las formas revolucionarias ideó como el símbolo de la transformación urbanística de la villa formó parte en 2006 de una exposición en el MoMA de Nueva York sobre proyectos vanguardistas. En agosto del año pasado, la maqueta de Hadid también viajó al Hermitage de San Petersburgo.

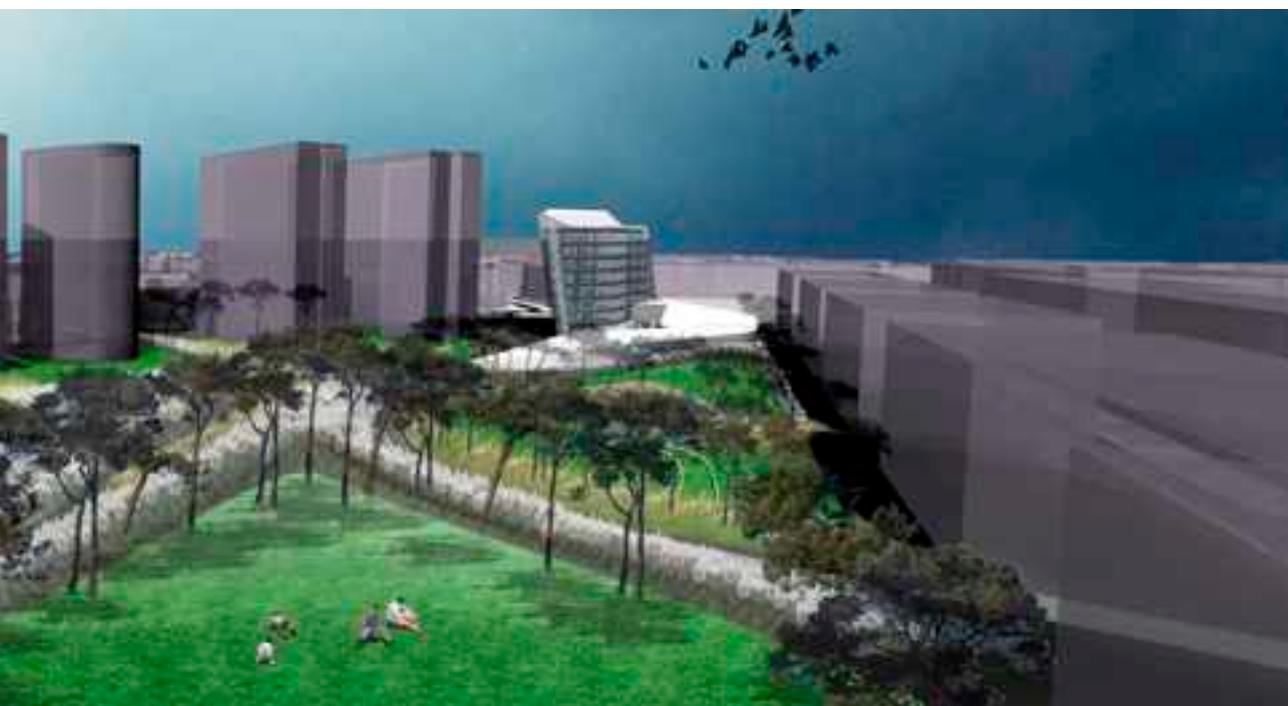
A los otros participantes en el concurso se les compensó con la adjudicación, a cada uno de ellos, del diseño de una torre de viviendas de 18 pisos. El techo del municipio. Aunque los bocetos se presentaron en tiempo y forma con rompedoras propuestas estéticas, el estallido de la burbuja inmobiliaria paralizó el proyecto y lo más probable es que nunca se ejecuten con la firma de esos cinco arquitectos.

Tampoco hay constructoras interesadas en hacerse con esas parcelas de momento, por lo que el gran parque de 26.226 metros cuadrados aguarda tiempos mejores desde el borrón verde de un mapa. Más incógnitas genera aún la reserva de 1.000 metros cuadrados para equipamiento religioso que el Ayuntamiento aprobó en 2006 a petición del Obispado y que revocó siete años después tras una moción de Bildu y Aralar que fue respaldada por el PSE-EE. A la parcela no se le ha cambiado aún la calificación.





Representantes municipales con Zaha Hadid en Nueva York.



El legado de Zaha Hadid



 Zaha Hadid

Zaha Hadid (Bagdad 1950-Miami 2016) fue la arquitecta elegida para dar a la ‘Operación Durango’ una dimensión internacional. Hadid se impuso en el concurso convocado por el Gobierno Vasco al madrileño Alejandro Zaera, el francés Dominique Perrault, el bilbaíno Eduardo Arroyo y al equipo formado por los vitorianos Roberto Ercilla y Miguel Ángel Campo.

Referencia incuestionable en el mundo de la arquitectura al ser la primera mujer en obtener el Premio Pritzker (un galardón considerado el Nobel de esta disciplina), la arquitecta anglo-iraquí concibió el proyecto de la nueva sede de EuskoTren y la estación de Durango como *“un nuevo símbolo”* para el municipio y como el eje central de su transformación urbana.

“Definitivamente fui influida por el paisaje. La morfología de la sede puede recordar a las montañas”, aseguró entonces la autora, que murió el pasado mes de marzo en Estados Unidos a los 65 años.



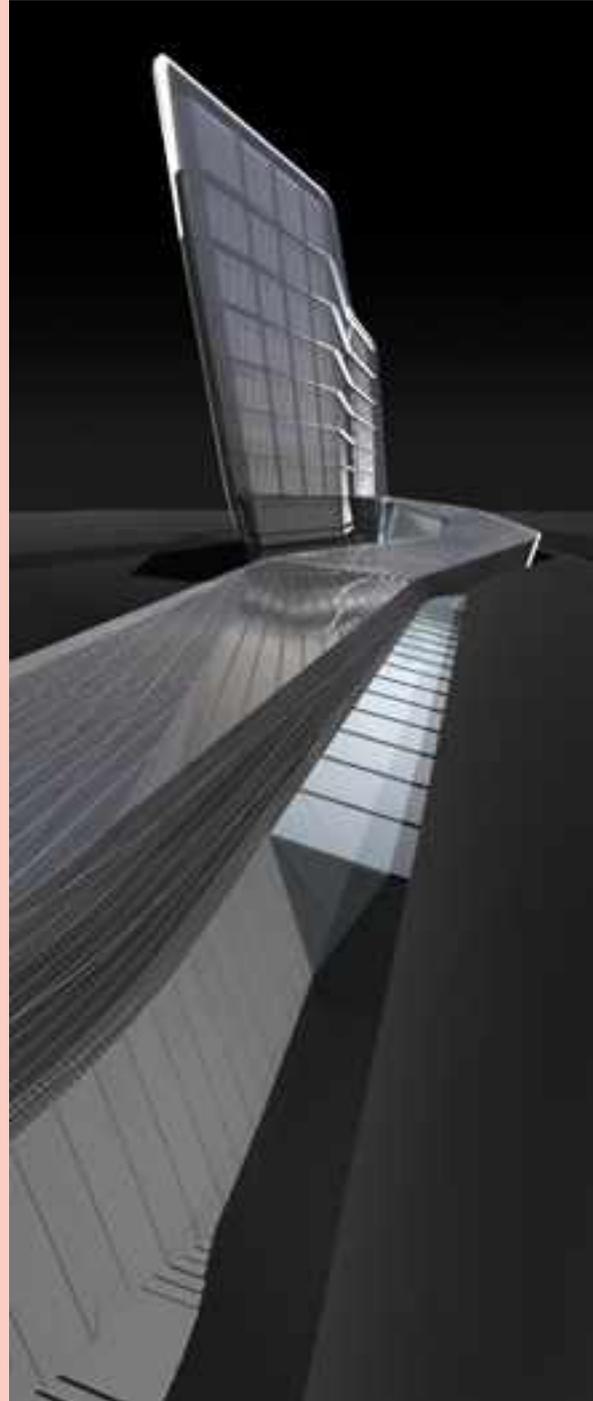
 Proyecto de Zaha Hadid para la sede de Eusko Tren.

El proyecto fue adjudicado a mediados de 2004 en tiempos de bonanza económica y siguiendo la estela de los planes de regeneración urbanística que Hadid ideó para los barrios bilbaínos de Zorrozaurre y Olabeaga. Cinco años después, en plena recesión, el Gobierno Vasco encabezado por aquellos días por el socialista Patxi López reconoció que *“no había dinero para todo”* y que la inversión que iba a requerir la nueva sede de EuskoTren era excesiva. *“No es momento de acometer proyectos majestuosos que no son prioritarios”*, subrayó el entonces consejero de Transportes.

La indignación que provocó el anuncio en un primer momento —la exdiputada y exalcaldesa Pilar Ardanza llegó a declarar que consideraría *“una deslealtad institucional”* que no se ejecutara el proyecto de Zaha Hadid en su totalidad— se apagó relativamente pronto y apenas se ha vuelto a hablar de ello desde entonces.

*“Definitivamente fui
influida por el paisaje.
La morfología de la
sede puede recordar a
las montañas”*

Zaha Hadid







Polémica estación

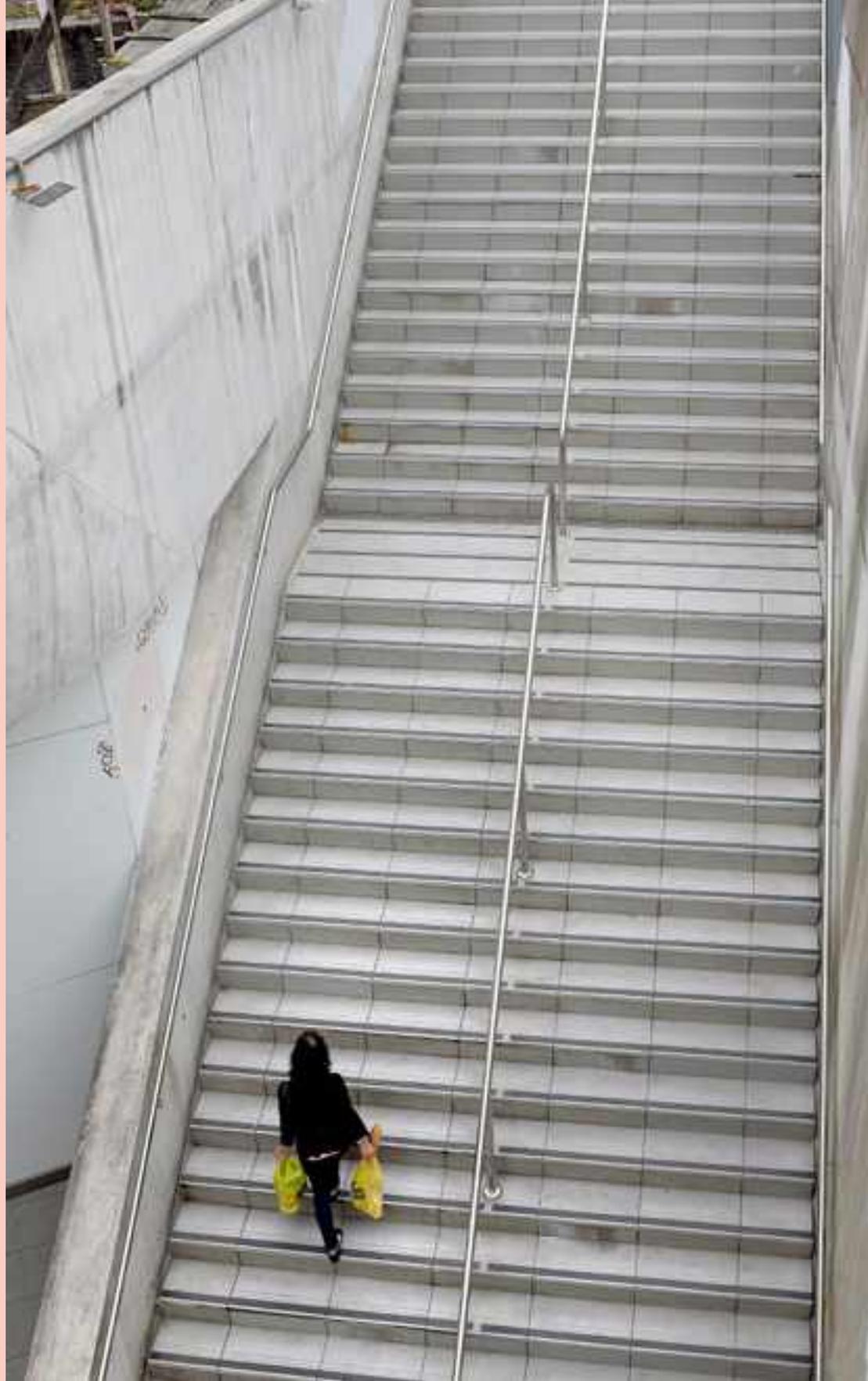
De hecho, el nombre de la arquitecta anglo-iraquí prácticamente desapareció de las crónicas locales hasta diciembre de 2012. Fue entonces cuando la inauguración de la nueva estación de Durango, obra de Hadid, dejó al descubierto un buen número de deficiencias que han generado una gran polémica en el municipio.

Goteras, suelos resbaladizos y escaleras con pendientes demasiado pronunciadas han sido las principales quejas que personas usuarias y también partidos como EH Bildu han trasladado al Gobierno Vasco en estos cuatro años. El pasado mes de mayo, tras reconocer la consejera jeltzale Ana Oregi la existencia de “deficien-

cias estructurales” a preguntas del parlamentario Dani Maeztu, se acometieron algunas mejoras.

Pero la estación sigue evidenciando notables carencias que los expertos atribuyen al hecho de que fue diseñada por Hadid como una prolongación de la sede de EuskoTren. La propia Oregi reconoció ante el Parlamento vasco que la entrada por la que se accede actualmente a los andenes es provisional. La principal no será una realidad hasta que no se derribe la antigua estación y finalicen las obras de urbanización del entorno, un proyecto sin plazo que podría tardar años en ejecutarse.







 Nuevos talleres de Euskotren en Lebario (arriba) y antiguo trazado del ferrocarril en Durango (abajo).



Comenzó hablándose de 60 meses y acabaron siendo 93.

En cuanto al presupuesto, de 67,3 millones se pasó a 232 millones (sin IVA).

Siete años y medio

Pero volvamos a las obras que sí siguieron su curso. Las del soterramiento de las vías del tren. Los trabajos arrancaron en 2005 con el propósito de que los trenes circularan por el subsuelo de Durango en el tramo de cuatro kilómetros que une Iurreta con Abadiño. También se desdobló el trazado entre Amorebieta y Berriz, se suprimieron 27 pasos a nivel y se construyeron nuevas estaciones en el barrio zornotzarra de Euba, Durango y Traña-Matiena.

El proyecto resultó tedioso, ya que se alargó más de lo previsto. Si nos ceñimos al plazo de las obras, comenzó hablándose de 60 meses y acabaron siendo 93. Más de siete años y medio de espera que, no obstante, y a juicio de la inmensa mayoría de los durangueses, han merecido la pena.

Quienes calcularon los costes del proyecto tampoco afinaron demasiado, cuadruplicándose el presupuesto inicial. De 67,3 millones se pasó a 232 millones (sin IVA). El proyecto se remató en enero de 2014 con la entrada en funcionamiento de las cocheras y talleres de EuskoTren en el barrio abadiñarra de Lebario, y el traslado del medio centenar de trabajadores de mantenimiento que hasta entonces operaban en Durango.

Con el fin de la obra ferroviaria se aflojaron algunas varillas y, a finales del pasado mes de julio, el Gobierno Vasco anunció que va a destinar 7 millones a urbanizar el entorno de la nueva estación. A Durango empieza a apretarle menos el corsé.





Entrevista



IGOR ZORRAKIN

ARQUITECTO MUNICIPAL DE DURANGO



“Se ha utilizado el urbanismo como herramienta para solucionar un problema mayor”

El soterramiento de las vías del tren a su paso por Durango empezó a gestarse hace más de dos décadas bajo la supervisión de Fede Arruti, el antiguo arquitecto del Ayuntamiento. El Plan Especial de Reforma Interior del Ferrocarril (PERI) de Durango se aprobó unos años después bajo unas contraprestaciones en forma de recalificación de terrenos que Igor Zorrakin, el sustituto de Arruti al frente de la Oficina Técnica municipal, trata de situar en su contexto.

“Durango utilizó el urbanismo, en este caso, como herramienta para solucionar un problema mayor. Tuvo que poner de su parte y asumir una gran edificabilidad en el centro para que el proyecto adelantara a otras prioridades del Gobierno Vasco”, remarca sobre las 554 viviendas comprometidas en el PERI. “Aun así -vuelve a hacer hincapié Zorrakin-, por muchos pisos que construyan, nunca van a recuperar la inversión realizada con el soterramiento”.

El estallido de la burbuja inmobiliaria dejó en ‘impasse’ el desarrollo urbanístico de un plan que, sobre una superficie de más de 60.000 metros cuadrados, priorizó

la construcción de cinco torres de 18 plantas para aprovechar al máximo el espacio edificable. Junto a ellas, un bloque de VPO y un parque de 26.226 metros cuadrados.

“¿Qué hubiera pasado si las obras hubieran comenzado antes?”. “Tuvimos cierta mala suerte -reflexiona el arquitecto-, aunque peor hubiera sido que los bloques de hormigón se hubieran quedado a medio hacer”.

Sobre el futuro de ese espacio, Zorrakin no sólo augura que el plan seguirá su curso a un ritmo más lento —“habrá que esperar a que haya inversores que quieran construir viviendas libres en Durango”—, sino que está convencido de que el “Ayuntamiento va a presionar lo suficiente” como para que el parque se vaya haciendo mientras tanto.

Consciente de que el debate sobre un Central Park durangués con menos casas alrededor está en la calle, el arquitecto municipal reconoce que una propuesta así tendría buena acogida en el diagnóstico participativo del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU). “El ladrillo no tiene nada que hacer frente a un ‘pulmón’



 Bloques diseñados en el proyecto original.

verde”, apostilla. Es por ello que prefiere dejar claro que, aunque *“todavía hay cosas del PERI del ferrocarril por decidir y una de ellas es la antigua traza ferroviaria, hay aspectos de la ordenación que sí son vinculantes en estos momentos”*.

Serpiente sin cabeza

Respecto al hecho de que una obra de esta envergadura no haya sido consultada con la ciudadanía, Zorrakin admite que *“hoy en día no se hubiera gestionado así. En eso se ha evolucionado bastante en los últimos años”*. Aun así, prefiere mirar hacia adelante y valorar *“la*

excelente oportunidad” que representan esos terrenos para un municipio que tiene déficit de *“espacios verdes cercanos y accesibles”*. *“Esos terrenos tienen que ser el eje vertebrador de Durango”*, subraya.

En cuanto al ‘efecto Zaha Hadid’, el arquitecto cree que si el proyecto de la anglo-iraquí se hubiera ejecutado en su totalidad -con la sede de EuskoTren prevista- sí hubiera supuesto un importante elemento de atracción turística para Durango. *“Tal y como está ahora, el efecto se ha quedado a medias. Date cuenta de que Zaha siempre ha destacado por lo visible y sin la sede de oficinas nos han dejado a la serpiente sin cabeza”*, concluye en alusión a la silueta de animal que evoca su diseño.

Entrevista



HODEI ZENIKAONANDIA
ARQUITECTO Y ASESOR



“Durango no puede llevar a cabo una reordenación tan potente sin una reflexión colectiva previa”

Hodei Zenikaonandia es arquitecto y asesor de los ayuntamientos de Zaldibar y Otxandio. Como vecino de Durango, conoce de cerca el proyecto que se aprobó en el denominado ‘PERI del ferrocarril’ y es firme partidario de iniciar un proceso de revisión de este plan. *“No se puede llevar a cabo una reordenación urbanística así, una de las más potentes de su historia, sin una reflexión colectiva y estratégica previa”*, subraya con convicción.

En ese contexto, ve en el diagnóstico participativo del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Durango una oportunidad inmejorable para iniciar un debate *“lo más abierto posible”* sobre cómo debería ser el desarrollo del municipio. Para ello, añade, hay que tener en cuenta *“cuáles son las necesidades inmediatas de nuestro día a día. Hay que analizar si necesitamos parques, más viviendas en alquiler o más espacios para la convivencia”*.

Para que este *“gran reto”* sea una realidad es indispensable llevar a cabo una reflexión en profundidad que, a su entender, obligaría a desterrar lo que él denomina *“el urbanismo del Excel”*. O lo que es lo mismo, un tipo de desarrollo vinculado al *“crecimiento exponencial”* que busca construir el mayor número viviendas al precio más barato posible. Sin importar como influye el diseño de estos barrios en la calidad de vida de las personas que lo van a habitar.



Proyecto oficial (vista aérea).

Modelo agotado

Para Zenikaonandia, este modelo de urbanismo especulativo que ha imperado desde los años 80 y que ha permitido a los ayuntamientos financiarse gracias a las plusvalías está ya agotado. Sostiene, además, que el estallido de la burbuja inmobiliaria y la crisis han tenido mucho que ver en este punto y aparte.

“Estamos viviendo una época interesante porque los momentos de crisis son momentos de reflexión. Tenemos que aprender de los errores que hemos cometido y no volver a caer en el círculo vicioso de que las familias y las instituciones se endeuden de por vida por casas e infraestructuras por encima de su alcance”.

En cuanto al desarrollo que contempla el PERI del ferrocarril para Durango, el asesor disidente de la política de “arquitectos-estrella” que ha llevado a cabo el Gobierno Vasco, “priorizando la estética

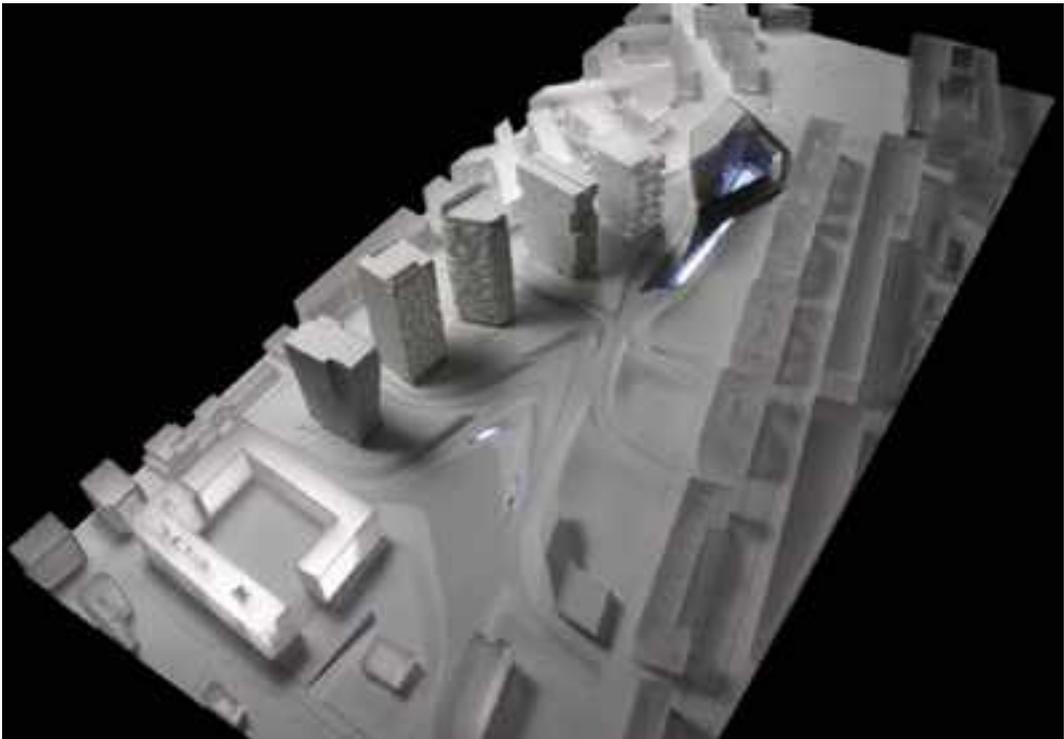
por encima de todo”. Tampoco cree que los 60.000 metros cuadrados que han dejado libres el traslado de las cocheras y talleres de EuskoTren a Lebario deban “estar condicionados a ninguna expectativa económica”, puntualiza, en referencia a las 554 viviendas que se quieren construir en esos terrenos. “Es suelo público que debería dedicarse a algún proyecto de interés general”.

Ya para finalizar, y ante los cada vez más frecuentes procesos de participación ciudadana que inician los ayuntamientos con sus obras de más envergadura, Zenikaonandia insiste en que es el camino correcto. “Por mucho que nuestra cultura participativa sea todavía escasa y por mucho que no estemos acostumbrados a hacer reflexiones estratégicas, son decisiones que no se pueden tomar en los despachos”. Opinar y reeducar serían, por tanto, dos palabras claves en esos procesos.



El soterramiento en números

- Presupuesto: 232 millones (sin IVA)
- Inicio de las obras: El 8 de marzo de 2005, el lehendakari Ibarretxe puso la primera piedra del proyecto.
- Inauguración de la estación: 17 de diciembre de 2012. La infraestructura diseñada por la arquitecta Zaha Hadid se convierte, a partir de ese día, en el único punto de acceso para los usuarios de la red ferroviaria, desapareciendo el apeadero de Fauste-Landako. Junto a la estación se construye un centro comercial y un aparcamiento para 350 vehículos.
- Características del proyecto: Ha permitido el desdoblamiento de quince kilómetros de la línea ferroviaria Bilbao-Donostia entre los municipios de Amorebieta y Abadiño. Ha supuesto también la construcción de tres nuevas estaciones en el barrio zornotzarra de Euba, Durango y Traña, y la supresión de 27 pasos a nivel.
- Desmantelamiento de la superestructura ferroviaria: comienza en marzo de 2015. Incluye el derribo de antiguas cocheras y talleres de EuskoTren, y el desmantelamiento de los cuatro kilómetros de traza ferroviaria que discurre desde Santa Apolonia (Iurreta) y Traña (Abadiño). Para entonces, estas instalaciones se encuentran ya en pleno rendimiento en su nueva ubicación, el barrio abadiñarra de Lebario.



Experiencia piloto con estudiantes



 Portada del libro Durango G3.

Bajo el título 'Durango G3. Gazteak, Guretzat, Gurekin!', el Ayuntamiento de Durango abrió pocos días después de que el soterramiento del tren fuera una realidad un proceso participativo con 174 estudiantes de entre 14 y 16 años. La experiencia, que se desarrolló con el asesoramiento de la empresa ph+ Urbanismo Ciudadano, buscaba que trasladaran sus ideas sobre qué actuaciones emprenderían en el trazado ferroviario una vez que fueran retiradas las vías.

Como alternativa a esa especie de 'muro de Berlín' durangués, en palabras de una de las participantes, los

escolares plantearon ocupar ese espacio con un corredor verde que permitiera poner en valor espacios públicos y edificios infrutilizados. La propuesta también incluía un paseo peatonal y otro diferenciado para bicicletas desde la estación de Durango a Matiena.

Un libro del que se publicaron 500 ejemplares recogió todo el proceso de esta experiencia piloto. El texto estuvo a la venta en la Durangoko Azoka.



PERI del ferrocarril, cronología y actuaciones relevantes

- Aprobación inicial 27 de febrero de 2003, en el pleno del Ayuntamiento de Durango. La tramitación estuvo parada en parte porque se estaban redactando las Normas Subsidiarias del municipio.
- El PERI se modificó el 23 de febrero de 2006. Principalmente, para ampliar de 639,23 a 1.138 metros cuadrados una parcela equipamental y poder destinarla a uso religioso, tal y como había solicitado previamente el Obispado.
- Las alegaciones a la modificación y aprobación provisional del PERI fueron rechazadas el 7 de abril de 2006.
- Aprobación definitiva mediante orden foral el 24 de noviembre de 2006.
- Características urbanísticas del plan
 - ▶ 62.640 metros cuadrados.
 - ▶ 554 viviendas, de las cuales 111 son de VPO y 443 libres.
 - ▶ El Gobierno Vasco, propietario al 100% del suelo realizó un concurso público para el diseño de una sede de EuskoTren (proyecto que quedó paralizado) y la estación soterrada. Lo ganó Zaha Hadid, aunque se premió al resto de participantes (Zaera, Perrault, Arroyo y Ercilla-Campo) con la construcción de una torre de viviendas libres.
 - ▶ En la parcela de uso residencial se decidió la construcción de cinco torres de 18 plantas y 89 viviendas cada una, más un bloque de VPO.
 - ▶ Además de la estación y la galería comercial que funcionan en la actualidad, queda pendiente definir el uso de las ocho plantas sobre rasante (9.261,40 metros cuadrados) en los que Zaha Hadid iba a construir la sede de Euskotren.
 - ▶ Un equipamiento de 1.000 metros cuadrados que todavía, a día de hoy, está definido como de uso religioso. En septiembre de 2013, como consecuencia de una moción de Bildu y Aralar que fue respaldada por el PSE-EE, el Pleno de Durango decidió dar marcha atrás y anular esta cesión. El PNV se abstuvo y el PP rechazó la iniciativa.
 - ▶ Se mantiene un edificio que fue centro de transformación eléctrica del ferrocarril, que es de conservación obligatoria. Aún no está definido su uso, aunque ETS apuesta por seguir utilizándolo para instalaciones eléctricas.
 - ▶ Se producen unos excesos de edificación sobre lo establecido en las Normas Subsidiarias a favor de ETS, que se cuantifican en 4,2 millones de euros y que a día de hoy siguen pendientes de pago. Existen varios borradores de convenio pero nunca se han firmado.



Otras alternativas



La apuesta frecuente de las instituciones públicas por la contratación de arquitectos de renombre para el diseño de las grandes infraestructuras, obvia la existencia de otras alternativas con una nueva visión del desarrollo urbanístico.

En relación al proyecto de soterramiento del tren y sus consecuencias sobre el tejido urbano de Durango, han sido varios los arquitectos que han formulado propuestas. En algunos casos como proyectos de fin de carrera.

Este es el caso de las dos jóvenes arquitectas locales cuyos proyectos presentamos a continuación, **Milia Zabala** y **Eneritz Trigueros**.

Sus propuestas arquitectónicas, ambas pegadas al terreno y basadas en un conocimiento del espacio de primera mano, cuestionan en cierto sentido la forma actual de hacer las cosas, y en ambos casos nos acercan a términos como sostenibilidad, eficiencia energética o participación ciudadana.

Estamos convencidos que cualquier intervención urbana de este calado, debería ser contrastada con otros proyectos, quizás menos glamurosos, pero más pensados para los ciudadanos de a pie, que son a fin de cuentas quienes disfrutarán o sufrirán los resultados.



Eneritz Trigueros
ARQUITECTA

DuranGO. Una transformación paulatina y flexible



En la actualidad, la transformación urbana debe consistir en identificar y solucionar los desafíos que las ciudades nos plantean, es decir, se debe promocionar un urbanismo asentado en el análisis profundo, un consumo energético reducido y de gran habitabilidad. Por ello, y para responder a las necesidades que tiene Durango, en lugar de ocupar nuevas superficies y crear una ciudad

disgregada, este proyecto regenera y aprovecha los espacios residuales que se han recuperado en el centro gracias al soterramiento del tren.

El soterramiento además de permitir mejorar la fluidez del tráfico, ofrece a Durango una gran oportunidad para regenerar el flujo de peatones que hasta el momento



ha estado limitado únicamente a los pasos a nivel. Con este proyecto se persigue promover una ciudad para las personas, generando grandes zonas peatonales, como, por ejemplo, la que conectaría el Casco Viejo, la explanada de Landako Gunea y Murueta Torre.

Con la finalidad de mejorar la circulación urbana, y

promover un sistema de transporte más ecológico, se propone también un autobús urbano, DuranBUS. Este medio de transporte, además de suplir las necesidades diarias de desplazamientos a las zonas industriales cercanas, uniría también los barrios periféricos, como San Fausto y Matadero, y pueblos colindantes, como Abadiño, Izturza, Mañaria, con los diferentes servicios públicos.



Fases para la transformación de Durango

El diseño y la ejecución de un proyecto urbano precisa de un largo periodo de tiempo para consolidarse, durante el cual las problemáticas a solucionar pueden cambiar. Sin embargo, los planes urbanísticos de las últimas décadas se han caracterizado por su inflexibilidad, no pudiendo, por ello, adecuarse a los inconvenientes que han ido surgiendo como, por ejemplo, la crisis económica, y demostrando, de esta forma, su ineficacia.

Por el contrario, los cascos antiguos han ido consolidándose paulatinamente, haciendo de la ciudad un apilamiento de estratos que ha ido modificándose según las necesidades de sus habitantes.

Este proyecto trata de imitar esta consolidación mediante 4 fases de transformación. Estas fases se pueden ir ejecutando según vayan alcanzándose los objetivos planteados y podrían ser modificadas para adaptarse a los nuevos cambios, desafíos o necesidades.

La fase 0, o análisis, es aquella en la que se identifica y se registra el área a desarrollar, se reseñan los potenciales de cada lugar y se consulta a los vecinos.

La fase 1, el acondicionamiento, pretende acabar con el "efecto muro" que generaban las vías del tren, derribando los muros protectores en su totalidad y consiguiendo así una permeabilidad visual y física. Se acomete un acondicionamiento mínimo mediante diferentes tipos de pavimentaciones para el disfrute

inmediato de las zonas recuperadas. Esta fase se aprovecha también para generar un sistema verde continuo a lo largo de todo el pueblo y unir así todas zonas verdes existentes de Durango, que en la actualidad no se encuentran conectadas.

La fase 2, la de activación, busca estimular los terrenos que hasta ahora habían sido residuales. Se presenta un catálogo de activación y, con la participación de los vecinos de cada barrio, se seleccionan las acciones que ayudarán a activar cada zona. En algunos casos, por el nivel elevado de degradación de la parcela, estas acciones no serían suficientes. Por ello se proponen edificios pioneros de uso público y que funcionarían como promotores de vida urbana y cohesión de la trama.

Una vez las dos fases anteriores queden consolidadas, los nuevos terrenos estarán listos para, en caso necesario, edificar allí nuevas construcciones, dando paso a la cuarta fase, la de densificación urbana.

Se podría decir que este proyecto sigue un orden inverso al de los planes urbanísticos tradicionales: primero se urbaniza para favorecer el uso inmediato de las superficies liberadas tras el soterramiento, y, posteriormente, en caso necesario, se edifica; consiguiendo así una transformación más paulatina y flexible.



<https://issuu.com/eneritz87>





Milia Zabala

TUT BIOARKITEKTURA

Pequeños talleres en la ciudad

Producir en el lugar para el lugar

Este proyecto se desarrolló como respuesta al soterramiento de las vías del tren de Durango. El ferrocarril dividía la ciudad en dos, siendo puntuales las conexiones entre los dos lados.

A consecuencia del soterramiento de las vías y la mudanza de los talleres de EuskoTren a Lebario, quedó libre una gran superficie.

El cambio afecta a toda la ciudad y este proyecto propone una respuesta considerando los aspectos sociales, económicos y medioambientales en su totalidad. Se desarrolla a diferentes escalas, empezando por la escala de la ciudad hasta el edificio de las antiguas cocheras de EuskoTren, hoy en día derribadas.

El objetivo del proyecto: un modelo social equilibrado

Además de garantizar la continuidad de la ciudad a los dos lados de las antiguas vías del tren, la propuesta trata de crear una sociedad más sostenible, buscando el equilibrio entre el bienestar de las personas y el medioambiente.

Hoy en día la sociedad está basada en el consumo. Debido al petróleo barato la producción se da a gran escala en fábricas situadas fuera de la ciudad y se transporta el producto a grandes puntos de venta, sin considerar el medioambiente. En lo que respecta al urbanismo, esto conlleva una zonificación, concentrando

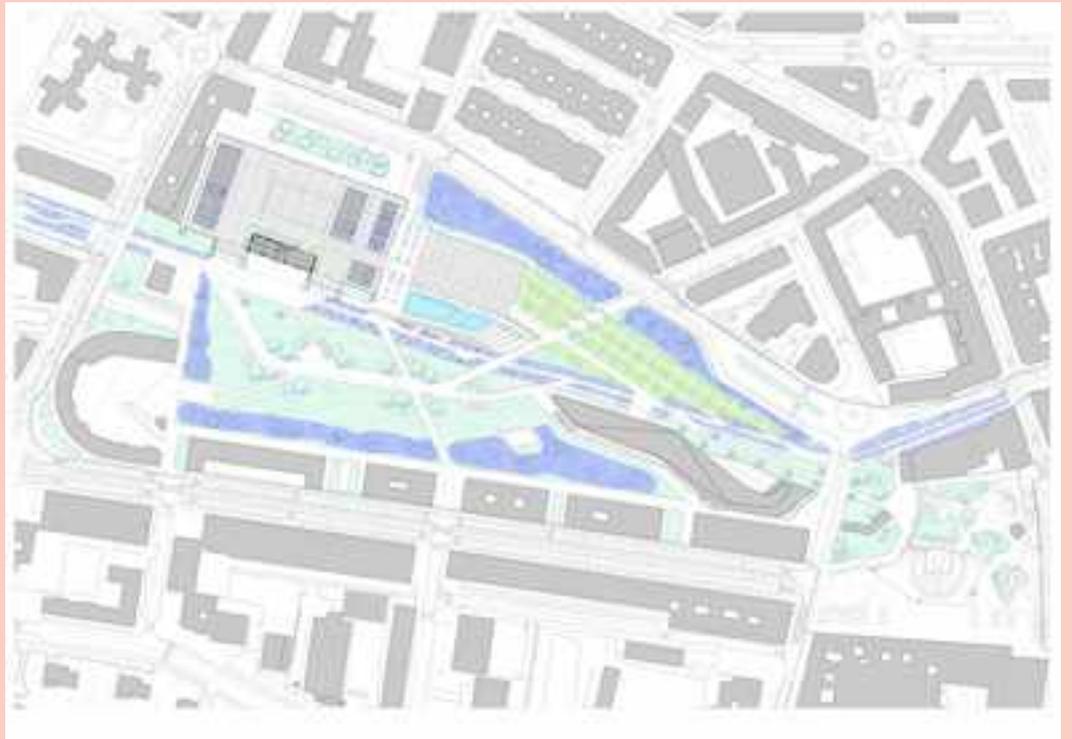
los servicios en el centro de la ciudad y las fábricas fuera de ella. El trabajador es sólo una parte de la producción, el trabajo se convierte en una acción mecánica y no crea satisfacción en el trabajador.

Estrategias

Como estrategia principal, el proyecto propone tener multitud de fábricas pequeñas allí donde haya demanda y recursos en lugar de tener una sola fábrica descomunal en un solo lugar. En la ciudad se promueve la mezcla de usos (talleres, viviendas y servicios) y el modelo policéntrico. Estos pequeños talleres suponen una oportunidad para un trabajo digno y pleno. También hay otros medios para fomentar la economía local como mercados y moneda local.

En segundo lugar, se propone una red de espacios verdes en la ciudad, con zonas de diferentes características y niveles de naturalización. El objetivo principal es insertar la naturaleza en la ciudad y que las personas se sientan identificadas con ella. Esta red de espacios verdes delimita el perímetro del suelo urbano, evitando así la propagación de la ciudad de baja densidad. Tiene continuidad ecológica y está conectado con el medio rural.

Otra estrategia es facilitar que los ciudadanos se apropien del espacio público, recuperando los valores del mismo. La interacción entre las personas y el medio físico, hace que el espacio se vuelva lugar, adquiera significado y las personas o grupos lo sientan suyo. Así mismo conlleva participación e implicación, contribuyendo a la sostenibilidad social.





Plaza cubierta y usos múltiples en las cocheras

Punto de activación del proyecto urbano

Este proyecto urbano se da en diferentes fases, dependiendo de las necesidades y la respuesta por parte de los ciudadanos. La activación del mismo comienza en el edificio de las cocheras, derribado hoy en día, y el espacio cercado que lo rodea. Este terreno siempre ha estado vallado y el ciudadano no tenía acceso a él. El edificio es un espacio amplio, diáfano y luminoso con muchas opciones para nuevos usos.

En este terreno, se propone la continuación de la red de espacios verdes. Siguiendo la idea del área cercada, creamos un parque rodeado en el perímetro por vegetación y aislado de la ciudad.

A las cocheras se les dan nuevos usos: pequeños talleres coworking, espacios multiuso, biblioteca y espacios de trabajo, comedor, viviendas para los trabajadores. El edificio funciona como una plaza cubierta que tiene conexión con el parque. Los usos mencionados se dan dentro del edificio en volúmenes de madera.

El parque es un espacio público sin finalizar, donde el ciudadano se apropia de él, transformándolo y haciéndolo suyo. También funciona como lugar de experimentación para los talleres coworking.





https://issuu.com/miliazabala/docs/taller_txikiak_hirian._durango

