

# Notas sobre el concurso para la ordenación del entorno de la estación internacional de Canfranc

En el año 2001 se convocó el Concurso para la Ordenación del Entorno de la Estación Internacional de Canfranc, sobre el ámbito de las 19,2 Ha ocupadas por la estación internacional y el conjunto de la plataforma ferroviaria. De entre los diferentes equipos que solicitaron participar en el concurso, el Consorcio Canfranc 2000, como entidad convocante, seleccionó a cinco para que presentaran sus propuestas. Estos equipos fueron los de MBM (Martorell, Bohigas, Mackay), Arata Isozaki, Dominique Perrault, Antonio Cruz y Antonio Ortiz y el equipo formado por el ingeniero Julio Martínez Calzón y los arquitectos Roberto y Esteban Terradas. Tras la presentación de los trabajos, el jurado seleccionó como finalistas a los equipos de MBM y Arata Isozaki. Finalmente, el equipo de los arquitectos Martorell, Bohigas y Mackay fue declarado ganador del concurso.

## LA PROPUESTA DE ARATA ISOZAKI

La gran longitud de la plataforma ferroviaria se divide en la propuesta de Isozaki en tres zonas claramente diferenciadas. La zona central está estructurada a partir del edificio de la estación internacional, con un planteamiento unitario que conforma una gran pieza edificada que expande en tres direcciones el edificio de la estación. La pieza resultante adquiere una condición de megaestructura resuelta con una traza deudora del esquema beauxartiano de la estación. Así, frente a la misma y hacia el este se plantea la nueva estación Internacional como una pieza longitudinal –de la misma longitud que la existente–, ceñida al nuevo trazado ferroviario. La franja definida por la

nueva estación se prolonga a norte y sur, con una altura menor, cerrándose en torno a dos grandes patios para constituir hoteles y apartoteles. Entre la nueva estación y la antigua, que pasaría a ser el nuevo Hotel Internacional, se dispone un cuerpo central y sendos espacios polivalentes –rehundidos con respecto al nivel de la plataforma para reducir su impacto– cuyo conjunto constituiría el palacio multiusos, cubierto por una gran lámina transparente. Hacia el norte de esta gran pieza unitaria se plantea un volumen cilíndrico de grandes dimensiones que, como estación intermodal, integraría la estación de autobuses y la estación del funicular que habría de conectar Canfranc con las pistas de esquí del valle. Hacia el sur, y constituyendo tal vez una de las partes más atractivas de la propuesta, se desarrolla la zona residencial, formada por una serie de franjas aterrazadas de apartamentos, definiéndose tres plataformas escalonadas entre el nivel de la plataforma ferroviaria y el del viario paralelo al cauce del río Aragón.

## LA PROPUESTA DE MBM

La propuesta ganadora plantea una organización más dispersa y menos unitaria de las piezas edificadas, con una configuración marcadamente longitudinal que atiende tanto a la forma del ámbito, delimitado por el río Aragón y el nuevo trazado ferroviario, como al modo en que se sitúan sobre la plataforma ferroviaria el edificio de la estación internacional y los diferentes almacenes y construcciones auxiliares, dispuestos lógicamente en paralelo al haz de vías. Esto se traduce en sendas franjas

edificadas planteadas al sur de la estación: una franja articulada que, hacia el este, prosigue la implantación de la franja de almacenes existentes, y otra franja que traslada hacia el sur la alineación de la estación, quebrándose hacia el oeste para conformar un ensanchamiento que origina una plaza de planta trapezoidal. Este espacio, limitado por la franja residencial oriental, se abre hacia el sur, situándose en esta zona una pista de hielo de planta elíptica que enfilaría su proa hacia el cauce próximo del Aragón. La propuesta tiene una decidida condición urbana, configurándose claramente un eje norte-sur que, a modo de bulevar y en paralelo a la fachada este de la estación, conecta el extremo sur del ámbito del proyecto con el extremo norte, donde se plantea una plaza de planta ortogonal limitada por dos bloques de apartamentos y una torre situada al norte y destinada a hotel. Desde el punto de vista cuantitativo, la propuesta de MBM planteaba 450 apartamentos, hoteles con capacidad para 500 habitaciones y 11.500 m<sup>2</sup> destinados a actividades recreativas.

La voluntad transformadora del proyecto de MBM, que trasciende el propio ámbito del concurso, se pone de manifiesto en la propuesta de una variante para la carretera N-330, que atraviesa actualmente la población al oeste del Aragón. La variante discurriría en paralelo al nuevo trazado ferroviario, delimitando por el este el nuevo espacio urbano. Dos rotondas y dos nuevos viarios –a sur y norte de la estación– conectarían la variante con la carretera actual, lo que permitiría su transformación en una vía más urbana.

Al este de la estación –cuya restauración se planteaba para su uso como hotel– se dispone un amplio espacio urbano limitado por la nueva variante y los dos nuevos viarios transversales. Sobre el eje de este gran espacio se dispone, elevada sobre el nivel del trazado ferroviario y de la variante, la nueva estación, que prosigue el eje de la antigua y su conexión con Canfranc mediante el puente sobre el Aragón. Desde esta estación se descendería a los andenes o se establecería la conexión con la estación del teleférico situada perpendicularmente.

### **DE LA MEGAESTRUCTURA EN EL PAISAJE AL ESPACIO PÚBLICO EN EL PAISAJE**

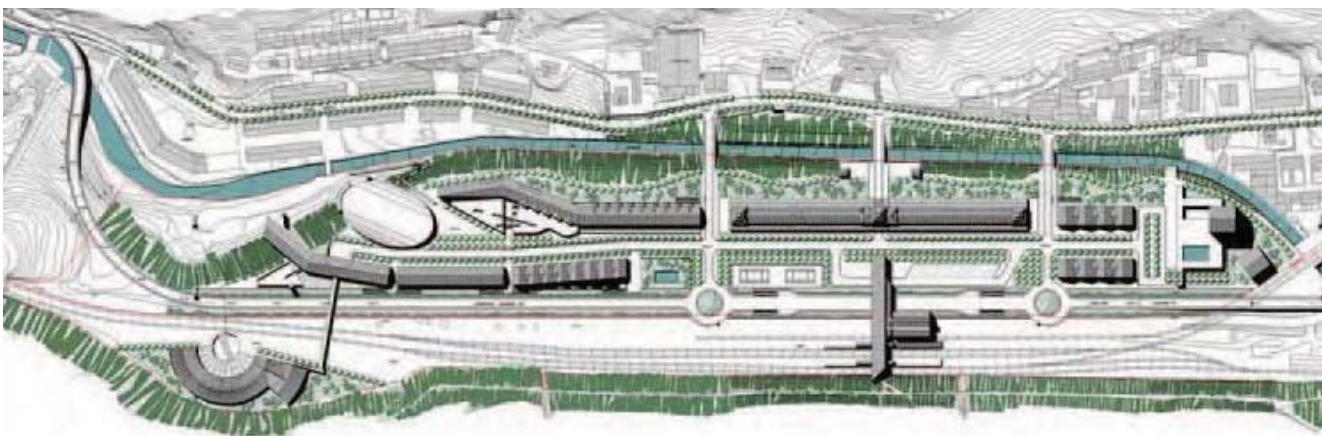
La componente principal de la propuesta de Isozaki es la gran megaestructura que, con una longitud de en torno a los 350 m, se acopla al edificio de la antigua estación internacional, cuya axialidad se transmite al nuevo conjunto resultante. En sentido norte-sur el eje transversal de la estación coincide con el del cuerpo central del nuevo edificio, con una secuencia simétrica de espacios a ambos lados del mismo: el espacio rehundido polivalente y el patio exterior de planta cuadrada delimitado por la franja perimetral de hoteles y apartamentos. En sentido oeste-este, el nuevo edificio se conecta con el existente –que, de ese modo, mantiene al mismo tiempo su autonomía– mediante la prolongación de la cubierta transparente del palacio multiusos, mientras que la nueva estación constituye un reflejo de la antigua: el papel que el cuerpo central –correspondiente al vestíbulo de la estación– representa como centro de la composición



Propuesta de Arata Isozaki



Maqueta de la propuesta de MBM



Planta general de la propuesta de MBM

lo asume, en la nueva estación, el hueco central que separa sus dos alas. La nueva construcción hubiera supuesto la práctica colmatación de la zona central de la antigua plataforma ferroviaria, introduciendo una segunda dimensión, el fondo, frente a la condición de insólita megaestructura lineal beauxartiana, depositada en la plataforma ferroviaria, que posee la estación internacional de Canfranc.

El planteamiento de la propuesta de MBM es coherente con su trayectoria urbanística y con los proyectos urbanos realizados en diferentes ciudades europeas, ya se trate de Barcelona o de Berlín. La lectura del lugar se traduce en la direccionalidad de la propuesta, de modo que en la implantación lineal de las nuevas edificaciones –apoyada, asimismo, en criterios de orientación y en una cierta versatilidad de usos– resuena la traza de las existentes. Si se analiza la planta general de la propuesta de MBM, se aprecia ya desde el dibujo la atención prestada al espacio público, siendo pertinentes los comentarios que Ignacio de Solá-Morales realizó en su momento sobre el urbanismo de la Villa Olímpica de Barcelona –de los mismos autores– relacio-

nándola con esa tradición del espacio público procedente de Camillo Sitte o la City Beautiful. También aquí encontramos la presencia de elementos provenientes del modo como la tradición histórica se enfrentaba al espacio público: el paseo, la plaza, los estanques, los ejes o el jardín urbano, con un trazado más pintoresco en la zona que limita con el río Aragón. Esta recuperación del espacio público seguramente tiene que ver con la variante planteada que, junto a criterios funcionales de accesibilidad a la nueva estación, dado su carácter intermodal, hubiera permitido proporcionar a la actual carretera la condición de paseo.

Es precisamente la duda acerca de si algunos de los rigurosos y formalizados sistemas de esa tradición histórica son los adecuados para enfrentarse a un lugar como Canfranc –donde coexiste el edificio de la estación, una potente condición ferroviaria y un paisaje natural inventado– la que queda flotando al entornar la mirada e intentar contemplar la equilibrada propuesta en un contexto más amplio que el del área del concurso.