

Taller Canfranc 2012. Siete propuestas y un relato final

Recorrimos los andenes y las playas de vías hoy vacías pero colonizadas por una vegetación vigorosa, los muelles y los edificios ferroviarios en franca decadencia, los viejos vagones expoliados señalados con *graffitis* reivindicativos, bajo la atenta mirada de unos riscos y laderas empinadas que conformaban nuestro espacio de trabajo. La estación internacional todavía resiste, a duras penas, en un estado de inconclusa rehabilitación. En su vestíbulo instalamos los tableros y las sillas que nos facilitó el Ayuntamiento de Canfranc, y aprovechamos la pared presidida por el escudo de la República Francesa para nuestras proyecciones y las escaleras del túnel de conexión con los andenes como improvisado auditorio. Las ventanas ya no tienen vidrios, pero aquellas tardes apacibles de junio, impregnadas por la melancolía y nostalgia que desprenden las ruinas, aunque con las dosis de imaginación y optimismo que genera un curso de verano, fueron una experiencia inolvidable para todos los que participamos en el Taller Canfranc 2012.

Veintisiete estudiantes de arquitectura, arquitectos e ingenieros, organizados en siete equipos, junto con un grupo de profesores afrontamos un reto proyectual de gran carga emocional: intervenir en la plataforma ferroviaria de la estación internacional de Canfranc, sumida en una clara decadencia de su limitadísimo servicio ferroviario, y en decadencia y con un servicio ferroviario de mínimos, y en un todavía más preocupante punto de indefinición por parte de las administraciones con competencia en este espacio. Las sesiones matinales, im-

partidas en la sede del Laboratorio Subterráneo de Canfranc, aportaban el contenido teórico y la necesaria amplitud de miras para enfrentarse a este ejercicio.

Pero, por encima de todo, nuestra principal fuente de inspiración fue el propio lugar, el recorrido por la senda de los melancólicos, por los galpones hoy muy deteriorados, por el edificio de agujas, etc. La plataforma de la estación, construida en un alarde ingenieril de la época, forzando el trazado del río y canalizándolo hacia el oeste, exigió también unos fuertes taludes en la base de la ladera. Aquellos trabajos iniciales, llevados a cabo por los ingenieros forestales, de obras de contención y plantaciones selectivas permitió el desarrollo de una vegetación que ha configurado finalmente un nuevo paisaje, vistiendo y arrojando aquella orgullosa intervención del Estado que ocupó un estrecho y peligroso valle pirenaico.

Desde luego, la apreciación de estas cuestiones, de una fuerza y un valor muy notables, hicieron enfocar las propuestas hacia planteamientos muy ligados a las condiciones del sitio. Pero, además, la actual crisis económica, global e inmobiliaria, refuerza una visión descreída de aquellas intervenciones basadas en dinámicas exclusivamente inmobiliarias y en planteamientos megalómanos, como algunos de los adoptados en el Concurso internacional de Ideas convocado en 2001 para el mismo ámbito que tiene ahora este taller.

En este sentido, Noelia Cervero, Laura Diago y Pedro Mindán realizan una primera reflexión sobre la necesidad de

«Repensar Canfranc», y formulan una madura e interesante observación sobre cómo debe afrontarse el propio método de proyecto. En su opinión, en el caso de Canfranc se acumulan referentes, propuestas e intentos, como estratos en la mente de aquellos que afrontan de nuevo una intervención en este espacio. Y exponen que, a la vista de los resultados, «algo falla, ya que volvemos con frecuencia al punto de partida». Y para ello proponen no hacerse las mismas preguntas, para no terminar dando las mismas respuestas.

Cervero/Diago/Mindán explican que en las propuestas del taller surge un territorio en común: frente a modelos importados, todos los equipos han propuesto soluciones que activan la autogestión del lugar, y construyen una «variación» sobre el tema principal, anulando la impermeabilidad física y mental que separan la plataforma de la estación de su entorno.

Plantean que ninguna acción será factible sin la necesaria generación de un motor económico en la zona capaz de mantener una población estable y de atraer a visitantes que la habiten de manera puntual o itinerante. Y para ello establecen un mapa de actividades del paisaje que permita su protección en dos niveles. El primero, vinculado a funciones productivas de gestión del entorno mediante la captación de recursos naturales, su transformación y comercialización del producto terminado. Y el segundo, asociado a actividades de formación y recreo, así como de administración del patrimonio natural y cultural.

La intervención en el entorno se basa en establecer

un vínculo hombre-naturaleza cuya dinámica se convierta en elemento clave a la hora de pensar el paisaje. Una estrategia que parte desde la percepción «activa» del lugar tal como es, sin ideas preconcebidas. Desde esta actitud, Cervero/Diago/Mindán constatan dos formas de ocupación. Por una parte, la «des-ocupación del hombre», que ha generado una presencia de baja intensidad, débil, que «deja escuchar al lugar»: protegiendo lo existente con materiales reciclados o desde su clandestinidad, inscribiendo *graffitis* en la piel de los edificios. Y por otra parte, la «re-ocupación de la naturaleza», que por inacción del hombre ha ido insertándose en la plataforma ferroviaria, construyendo un nuevo paisaje (figuras 1, 2, 3 y 4).

La constatación de estas dos formas de ocupación dan la pauta a Cervero/Diago/Mindán para proponer otra realidad que permite la convivencia entre artificio y naturaleza, entre las construcciones del hombre y las del paisaje. En esta apuesta por «gestionar la decadencia», encuentran dos tipos de materiales: los «artificios heredados» y las «naturalezas desheredadas».

Los «artificios heredados», como piezas creadas en un momento histórico para un uso específico: la meseta-plataforma (playa de vías), el monumento (la estación) y el paisaje de cubiertas (galpones ferroviarios). Estas piezas persisten, pero sus usos entraron en crisis hace tiempo, y proponen que estas «herencias» del pasado se incorporen en un nuevo modelo de autogestión (figura 5).

Por otra parte, también reconocen las dinámicas de cre-



Figuras 1 y 2. Des-ocupación del hombre. N. Cervero/L. Diago/P. Mindán.



Figuras 3 y 4. Re-ocupación de la naturaleza en la estación de Canfranc. N. Cervero/L. Diago/P. Mindán.

cimiento espontáneo de las «naturalezas desheredadas», que re-ocupan el lugar usurpado por el hombre, y se incorporan a la construcción del paisaje.

Con estos dos materiales, Cervero/Diago/Mindán elaboran una estrategia basada en la complementariedad entre artefacto y naturaleza, entrelazando espacios equipados en un entorno natural. Apuestan por el reciclaje como forma de materializar la intervención, permitiendo la vuelta al ciclo de los espacios. Así, plantean que una rehabilitación convencional del

edificio de la estación puede hacer perder este cierto halo de intocabilidad, de congelación en el tiempo, que posee ahora el edificio. Y proponen, en cambio, mantener una imagen menos acabada, próxima a la instalación, que permita la lectura del paso del tiempo y una ejecución como contenedor multifunción, capaz de absorber la mayor parte de usos deseables.

Esta estrategia respetuosa con los edificios heredados y una preservación a ultranza de su lectura mantiene estrecha relación con el planteamiento adoptado por Sara Martínez, Ál-

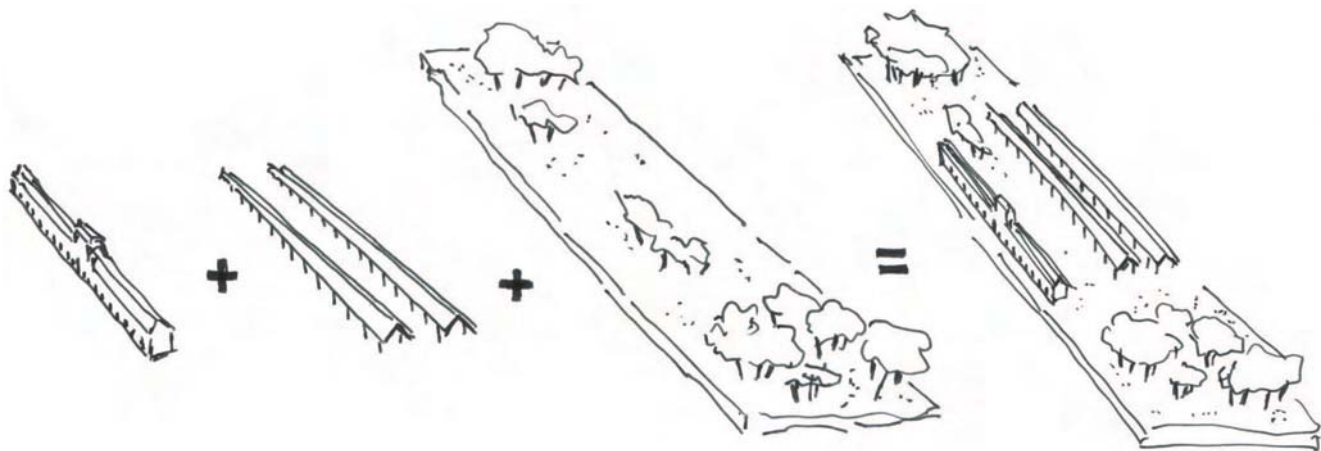


Figura 5. «Artificios heredados»: Monumento+Paisaje de cubiertas + Meseta-plataforma. N. Cervero/L. Diago/P. Mindán.

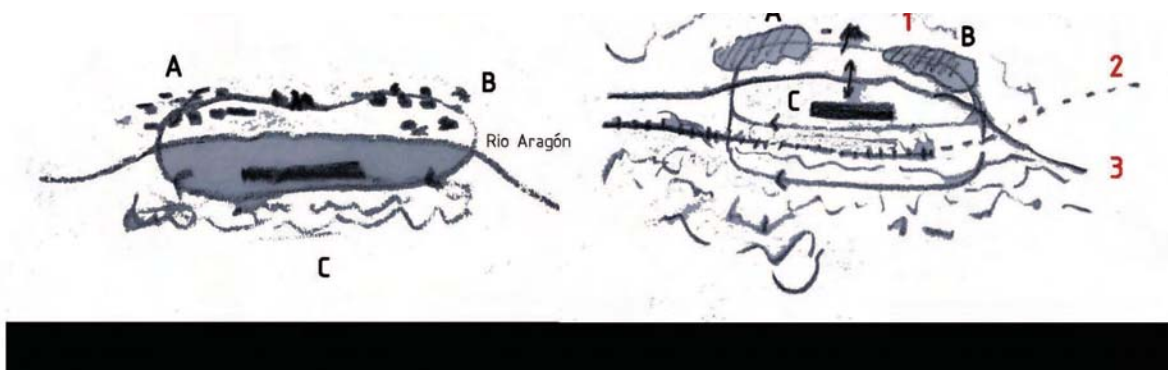


Figura 6: Anulación de la impermeabilidad física y mental entre la plataforma (C) y su entorno (A y B). N. Cervero/L. Diago/P. Mindán.

varo Sánchez y Luis Tresaco, que conservan la estructura y cubierta de los edificios de mercancías y almacenes y generan así un soporte para la intervención en el que proponen una serie de módulos fabricados con materiales autóctonos (madera, lana, etc.) siguiendo técnicas constructivas tradicionales. Estos módulos albergarán, en parte, usos comerciales relacionados con los productos locales, la naturaleza y el esquí; y en su mayoría, un uso turístico sostenible.

Estos módulos habitacionales, que poseen dimensio-

nes muy reducidas para minimizar su coste de construcción, se complementan con la potenciación del uso de los espacios exteriores y de las zonas comunes, que se centralizan en el edificio de la estación. Este equipo asume un planteamiento ambicioso y propone conseguir un conjunto considerado como sistema autogestionable, con procedimientos de producción de energía eléctrica y calorífica mediante el aprovechamiento de los recursos hidroeléctricos y de biomasa. En la evacuación de aguas residuales incorporan sistemas de fitodepuración, que utilizan

la vegetación como mecanismo de depuración, integrando esta instalación en la zona sur a modo de eje estructurante del parque que proponen para la explanada central.

Esta apuesta les permite mantener en su práctica totalidad todos los edificios existentes, sin plantear nuevas construcciones. La filosofía de la intervención se basa en el turismo respetuoso y de bajo coste y el impulso de la relación transfronteriza tanto a nivel comercial como social y cultural. Su propuesta se aleja, por tanto, de planteamientos apoyados exclusivamente en la actividad del esquí, un «recurso limitado y con fecha de caducidad», y algunas de ellas hacen una crítica abierta a determinadas intervenciones, como la de Martínez/Sánchez/Tresaco, que deja de lado ideas basadas únicamente en «el esquí colonizador entre el Valle del Aragón y Tena con inversiones desorbitadas e irrespetuosas con el medio».

En su opinión, la estación de Canfranc, como elemento simbólico, debe mantener su carácter público y de intercambio y, por su magnitud, es capaz de asumir una multiplicidad de usos que compatibilicen usos culturales y hoteleros. Proponen que el edificio sea sede para las universidades de Zaragoza y Pau, con cursos académicos y de intercambio cultural y lingüístico, así como para asociaciones regionales. Y en el Taller semi-circular, una vez desmantelada su función ferroviaria, proponen un uso museístico, centrado en la historia de Canfranc.

En todos los casos, la definición de actividades viene condicionada, a su vez, por el servicio que puede prestar el transporte ferroviario en su dimensión nacional o internacional. Martínez/Sánchez/Tresaco exponen que toda intervención debe partir del valor natural del territorio y su condición internacional, considerando el ferrocarril como singularidad por excelencia. Y apoyándose en el factible futuro del tren, proponen una unión entre Pau y Huesca como dos polos de Alta Velocidad. Martínez/Sánchez/Tresaco completan esta apuesta con una estrategia de potenciación del transporte público en el valle, ya sea ferroviario o por carretera, fomentando la utilización del autobús Jaca-Astún y relegando el automóvil a un segundo plano, con buenas dotaciones de aparcamiento en Jaca o Canfranc.

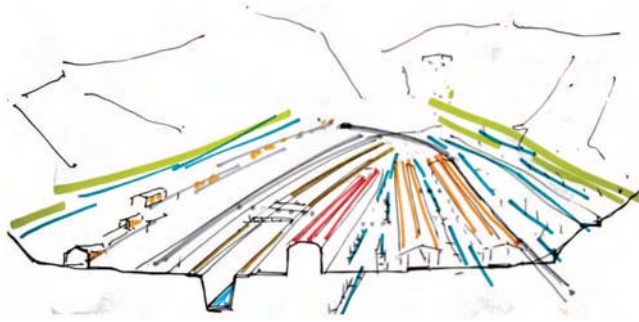
Esta visión del valle también está muy presente en otras propuestas, como la de Cristina Miguelena, María Múzquiz y Beatriz Santos, que elevan la óptica proyectual y parten de un

estudio previo de la situación del entorno del valle del Aragón. Consideran los distintos focos turísticos (estaciones de esquí, ruta de senderismo GR11, ibón de Ip) como primer motor de reactivación económica. Y proponen como actuaciones tres iniciales, muy ligadas a elementos existentes: la reactivación del antiguo carretón, que asciende hasta el ibón de Ip, la creación de un *museo parque del ferrocarril* vinculado a la estación de Canfranc y el aprovechamiento del río Aragón para la práctica de deportes extremos.

Estos nuevos focos turísticos generarán un mayor flujo de personas en el valle que determinan la necesidad de una conexión pública eficaz, por lo que se propone la creación de una línea de cercanías Jaca-Canfranc Estación y que pueda prolongarse hasta Francia. La carretera existente podría servir para implantar una conexión entre estos puntos de interés y la cabecera del valle (Carretón de Ip-Canfranc Estación-Canal Roya-Candanchú-Astún), mediante un transporte público rápido, eficaz y no contaminante, como, por ejemplo, autobuses de hidrógeno.

El estudio de este equipo se centra en el análisis de los recursos endógenos del lugar, entre los que destaca el agua, que posibilita el autoabastecimiento de energía a través de centrales hidroeléctricas, y también la madera y la piedra, empleadas en la construcción tradicional en los pueblos del valle. Con el objeto de aprovechar estos recursos y revitalizar el valle, proponen una escuela de formación profesional dedicada a la recuperación de los oficios tradicionales y en la que podría fomentarse la investigación y el desarrollo de nuevas soluciones constructivas aplicadas, principalmente relacionadas con el aislamiento y la energía. Esta escuela de formación, cuyos maestros serían los propios profesionales de la zona, se complementa con un taller de producción para la rehabilitación de la zona y la comercialización de los productos en otros lugares.

Asimismo, para promocionar los productos típicos del valle, como ya se viene haciendo desde hace unos años con la Feria Gastronómica Transfronteriza, este equipo propone también una *escuela de hostelería* que permita desarrollar una marca de calidad. El vestíbulo central de la estación, rehabilitado como espacio público para todos los habitantes y turistas, separará a su vez la escuela de formación y una residencia de estu-



Figuras 7 y 8. Bandas paralelas: la esencia del paisaje del valle y de la plataforma de la estación. Bielsa/Gavín/Guerra/Tobías.

diantes adjunta, del hotel y un restaurante que se situarán en el lado contrario. Y en las grandes naves vacías situadas próximas a la ladera plantean la ubicación de los talleres de producción y las naves de almacenaje de materiales.

Como en la mayoría de las propuestas, la estrategia de trasladar el uso ferroviario a las vías emplazadas al este de la plataforma, a la zona más próxima a la ladera, con conexión directa con las naves de almacenaje, permite a este equipo liberar la plataforma central y otorga una libertad de propuestas que es desaprovechada.

Miguelena/Múzquiz/Santos proponen el acondicionamiento de esta plataforma como gran espacio público, y plantean ubicar de sur a norte una zona de equipamientos deportivos, una gran plaza con una zona cubierta, un museo ferroviario al aire libre y, por último, una zona de huertos. En este caso, la nueva estación aprovechará las marquesinas existentes, y podría reutilizarse la conexión subterránea con el pueblo, con la apertura de grandes lucernarios.

Raúl Bielsa, Javier Gavín, Miguel Guerra y Javier Tobías también centran su foco en el tratamiento de la plataforma. Realizan una propuesta que plantea rescatar este lugar como un gran espacio público donde naturaleza (artificio) y patrimonio (industrial) se integran en un todo dando lugar a una secuencia de espacios dinámicos abiertos y cerrados que «miran y se dejan mirar en una atmósfera pintoresca en relación de contemporaneidad y pasado industrial». Este gran espacio, actualmente residual y exento del pueblo, se reconfigura median-

te la relación con el río, mucho más permeable y cambiando su carácter de límite.

Desde un planteamiento de economía de medios, los edificios existentes, reutilizados, se definen como elementos articuladores de la propuesta. Atentos a la configuración lineal del lugar, este equipo presenta una interpretación de las bandas paralelas existentes, y en su identificación y selección reside el valor de sus propuestas de integración urbana y paisajística, ya que, aun resolviendo satisfactoriamente las necesarias conexiones, plantean un nuevo paisaje fiel a la esencia lineal del valle y del tren (figuras 7 y 8).

A su vez, un modelo económico basado en la investigación, el desarrollo, y la internacionalización del valle permite reducir la dependencia del pueblo frente a la actividad turística ampliando los horizontes de futuro tanto para el pueblo de Canfranc como para todo el entorno del valle del Aragón.

La propuesta de Marimar Artigas, Esther Caballú e Inés Hernández también centra sus esfuerzos en el carácter que se debe otorgar a la explanada ferroviaria, en un inteligente intento por encontrar una intervención realmente acorde con la escala de la plataforma, de la estación y con las condiciones del núcleo urbano.

En su propuesta, la mayoría de naves preexistentes no se ocupan y proponen una rehabilitación íntegra y adaptada a nuevos usos únicamente en el edificio de la estación y en las dos naves próximas. La relación entre el conjunto queda confiada a distribuciones de usos modulados, reflejadas en el



Figura 9. Claro en el Bosque. Artigas/Caballú/Hernández.

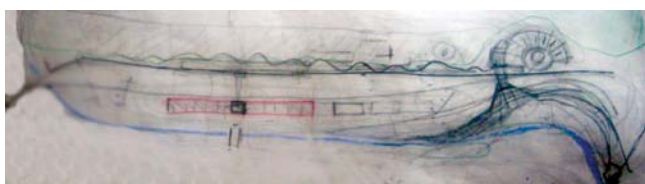


Figura 10. Trazas e intenciones preliminares. Benito/Damián/Loscos/Marín/Navarro.

pavimento de una plataforma que actuaría como soporte de intercambio internacional.

La actuación lleva a cabo una decidida apuesta por clarificar el entorno de la estación y liberarlo de la huella de las trazas ferroviarias para, mediante una adecuada estrategia de nueva plantación, producir un efecto de «claro en el bosque». Se consigue así, finalmente, «un vacío capaz de albergar diversas actividades». En su dibujo, adquiere un especial protagonismo el sistema de itinerarios que resuelve acertadamente, por recorridos arbolados, las distintas conexiones entre el núcleo la plataforma y el sendero de los melancólicos, como mecanismo de conexión de la nueva plaza central pavimentada con su entorno (figura 9).

Inés Benito, Miguel Angel Damián, Luis Loscos, Isabel Marín y Alejandro Navarro reconocen en el turismo una clave en la dinamización económica de este enclave, pero exponen con acierto que «Canfranc no debe esperar que el turismo llegue», y por tanto, «el turismo debe ser una consecuencia de las cosas bien hechas, no la causa para que éstas se hagan bien».

Advierten que «pueblo» y «tren» viven independientemente, ligados por un pequeño paso, anecdótico para la envergadura de la estación, y, en su estrategia de «colonización de la plataforma ferroviaria» para superar la barrera que ha supuesto históricamente el río Aragón, plantean una colonización que, en vez de mirar a la dinámica de la vegetación de la ladera, mira más hacia el pueblo y hacia sus habitantes, y proponen «devolver este espacio a quien realmente lo va a disfrutar día a día, a los vecinos de Canfranc y sus alrededores». Para conseguir esta idea, Benito/Damián/Loscos/Marín/Navarro plantean tres estrategias a seguir.

La primera estrategia es la estación y el tren. La estación es el corazón de este espacio, es un museo en sí misma, y lo que la gente quiere y viene a ver. Por ello, plantean que el tren no debe alejarse ni trasladarse a otro punto de la plataforma, sino que debe llegar a la estación, y ser un acontecimiento celebrado en Canfranc. Para evitar la peligrosidad de la vía, proponen crear una barrera vegetal, como continuación del bosque que desciende por las montañas, generando paseos en su interior, donde las ruinas ferroviarias salpican el espacio.

La segunda estrategia es el río como elemento estructurante. El río Aragón debe ser el protagonista en esta nueva etapa. La carretera debe mantener su carácter de vía rodada, y por ello proponen generar una segunda vía urbana al otro lado del río. Se trata de una vía, eminentemente peatonal, donde se desarrolle una vida comercial y se configure el verdadero «paseo» de Canfranc. Y para conseguir que el río Aragón sea el verdadero protagonista, se aprovechan las plataformas ya existentes que rodean este, para generar paseos.

Por último, acometen una tercera estrategia, la colonización de la plataforma. Se conecta el pueblo con esta por dos puntos singulares. Al sur, aprovechando el desnivel existente y la presencia del río, se genera un talud natural escalonado, que puede ser aprovechado para espectáculos o eventos al aire libre. A través de este y salvando la vía del tren, se produce un abocinamiento que conecta subterráneamente con el edificio de «las agujas», convertido en un museo del ferrocarril. En la zona norte, aprovechando la estructura existente de paseos naturales, el de «los melancólicos» y el de «los Ayerbe», se proyecta una pasarela ligera que conecte ambos, el pueblo y la

playa de vías. Si en un futuro se produce la unión de las pistas de esquí del valle, este puede ser el elemento desde el que parta el funicular.

Proponen extender las huertas que ya existen en la parte sur a la plataforma, fomentando así la participación ciudadana en el cuidado de este espacio, y gestando un futuro en torno al comercio de productos ecológicos y naturales que ocupe la estación y atraiga un turismo de calidad en torno a la gastronomía y la vida sana. Para su riego diario, proponen la construcción de un pequeño azud en la parte norte, en el cauce del río Aragón, para aprovechar sus caudales.

Las tres estrategias que proponen Benito/Damián/Loscos/Marín/Navarro pretenden dotar de unidad no solo al pueblo, sino al valle en su conjunto, ya que los tres estratos que proponen (pasarela, plataforma y talud escalonado) asumen la escala del valle y facilitan unas vistas del valle de gran belleza y singularidad.

Es claro que todas las propuestas incorporan en su planteamiento la dimensión temporal en el desarrollo de las acciones propuestas. Pero quizá sea la que realizan Gianfranco Bahón, Clara Ganuza, Carlos Orteu y Sara Vicente la que con mayor claridad ha huido de un proyecto estático, cerrado y completo y ha definido distintos escenarios de implementación de ideas. Su propuesta queda resumida en el lema «Colonizar el patrimonio construido existente para conseguir un patrimonio cultural futuro a través del tiempo». Plantean una serie de normas o patrones de crecimiento que ocupan el espacio construido existente, de enorme extensión, de forma gradual en el tiempo.

En su visión del patrimonio construido existente, el tren es la característica que hace de Canfranc un paraje completamente único, y gracias a él, las distancias son más cortas y la accesibilidad en transporte público casi inmediata. Y plantean «construir un patrimonio a través de nuevos usos, nuevas economías y nuevas formas de vida, basadas en las artes y oficios, con gente que venga a Canfranc a aprender y enseñar, a intercambiar conocimiento y cultura que revierta principalmente en el Valle».

Bahón/Ganuza/Orteu/Vicente señalan con crudeza que el turismo de nieve, el turismo de ocio, aunque es, sin duda, hoy

el más relevante, está en franca decadencia, ya que «cada año nieva menos, y la crisis hace mella en los bolsillos de quienes suben a disfrutar de este servicio». Y deciden pasar de un turismo de ocio, de corto plazo, que apenas aporta nada al pueblo, mas que algún bien económico («el turista de ocio viene, esquía y se va, no aporta nada cultural al valle»), a un escenario de medio plazo en el que se implanta un turismo deportivo de alta montaña, en el que «el deporte no es solo ocio, sino que forma parte de una forma de vida», con la implantación de un centro de formación de profesionales de la montaña.

Continuando con esta progresión en el tiempo, en la dimensión cultural que puede alcanzar Canfranc, apuestan por la dimensión de artes y oficios en forma de talleres y escuelas que enseñasen los antiguos oficios que se daban con anterioridad en el valle con posibles vista a exportar un producto de alta calidad, otra vez, bajo la facilidad de la infraestructura del tren. Y podría crearse así un sello de calidad de la zona, el cual sería más estable y duradero en el tiempo, dando una nueva vida a la estación y al pueblo.

En conjunto, las siete propuestas acumulan un número interesante de ideas renovadas para Canfranc, validan la tesis inicial de que se puede, y quizá también se debe, intervenir en Canfranc sin esperar una macroinversión o un macroproyecto. Y han puesto de manifiesto que el desuso de una buena parte de la plataforma ferroviaria y de muchos de los edificios e instalaciones existentes ha permitido la entrada de un nuevo elemento, la apropiación del espacio por parte de la vegetación, que ha incorporado dinámicas naturales en un espacio artificial. Esta nueva dimensión aporta renovados argumentos para una reutilización, que debe sin duda apoyarse en un planteamiento de reducidos medios económicos. Aun así, la situación es crítica, especialmente en lo referente al deterioro imparable del patrimonio ferroviario e industrial existente en el conjunto.

Como ha podido comprobarse, la integración urbana y paisajística entre el núcleo tradicional y la plataforma ferroviaria puede conseguirse mediante la implantación de nuevos usos, los que se sugieren en estas siete propuestas u otros que sin duda serán factibles si se dimensionan desde una atenta consideración a los recursos endógenos, y mediante distintas soluciones de proyecto urbano. Con una selectiva recuperación

de edificios ferroviarios y la incorporación de nuevos módulos constructivos para albergar nuevos usos turísticos u otros, asumiendo planteamientos de conjuntos autogestionales desde una dimensión energética y de sostenibilidad, y prestando una especial atención a la solución de algunas barreras históricas, como el cauce del río Aragón, que tiene un gran potencial como charnela eficaz entre el pueblo y la estación, puede acometerse una actuación de innegable interés urbanístico y como motor de desarrollo económico.

Pero existe, sin embargo, una barrera que resulta más incierta cuya dificultad no reside en su topografía física, sino en la voluntad de «querer hacer» por parte de las administraciones competentes. En las consideraciones sobre la gestión de

los procesos y los plazos y la importancia del factor tiempo en el proyecto, que han ocupado buena parte de nuestras reflexiones, esta cuestión es determinante. Esta barrera debe superarse con altura de miras, con la misma que tuvieron a principios de siglo aquellos que trabajaron para que el Canfrancero cruzase los Pirineos, aquellos que construyeron lo que hoy hemos recibido y requiere una reorientación en sus planteamientos iniciales. Si se desea, este espacio puede, con estas y otras ideas, convertirse de nuevo en motor económico del valle del Aragón, siendo fiel a sus valores naturales, históricos y a la dimensión paisajística que ha tenido esta intervención ferroviaria desde su planteamiento inicial.

Este texto ha sido redactado a partir de las notas, textos e imágenes facilitados por los participantes del Taller Canfranc 2012, que son los siguientes:

Equipo 1: Cristina Miguelena, estudiante de arquitectura, Universidad Politécnica de Madrid; María Múzquiz, graduada superior en Diseño, Especialidad Diseño de Interiores, Universidad Internacional de Cataluña, Barcelona. Estudiante de Arquitectura, Universidad Politécnica de Cataluña en Barcelona; Beatriz Santos, arquitecta, facultativo superior arquitecto, Diputación General de Aragón.

Equipo 2: Sara Martínez, estudiante Arquitectura ETSAR, Universidad Rovira i Virgili; Álvaro Sánchez Ruiz, estudiante Arquitectura ETSAR - Universidad Rovira i Virgili; Luis Tresaco, estudiante Arquitectura ETSAR, Universidad Rovira i Virgili.

Equipo 3: Gianfranco Bahón, estudiante Arquitectura

Técnica e Ingeniería de la Edificación, Universidad Europea de Madrid; Clara Ganuza, estudiante Arquitectura y Máster en Creatividad y Expresión Arquitectónica, Universidad Francisco de Vitoria; Carlos Orteu. Escuela Técnica Superior de Arquitectura del Vallès; Sara Vicente, estudiante de Arquitectura, Escuela Técnica Superior de Arquitectura del Vallès.

Equipo 4: Raul Bielsa, estudiante de Arquitectura, EINA, Universidad de Zaragoza; Javier Gavín, estudiante de Arquitectura, EINA, Universidad de Zaragoza; Miguel Guerra, estudiante de Arquitectura, EINA, Universidad de Zaragoza; Javier Tobías, estudiante de Arquitectura, EINA, Universidad de Zaragoza.

Equipo 5: Marimar Artigas, estudiante de Arquitectura, EINA, Universidad de Zaragoza; Esther Caballú, estudiante de Arquitectura, EINA, Universidad de Zaragoza; Inés

Hernández, estudiante de Arquitectura, EINA, Universidad de Zaragoza.

Equipo 6: Noelia Cervero, arquitecta; Laura Diago, arquitecta; Pedro Mindán, arquitecto.

Equipo 7: Inés Benito, estudiante de Arquitectura, EINA Universidad de Zaragoza; Miguel Ángel Damián, estudiante de Arquitectura, EINA Universidad de Zaragoza; Luis E.

Loscos, arquitecto técnico EUAT, Granada; Isabel Marín, estudiante de Arquitectura, ETSA Universidad de Navarra; Alejandro Navarro, estudiante de Arquitectura, ETSA Universidad de Navarra.

Asimismo, Patricia Gistau, ingeniera de caminos, canales y puertos, y María Gonzalvo, técnicas del Gobierno de Aragón, participaron en las sesiones teóricas del taller.



Algunos de los participantes en el curso de verano en la terraza del Laboratorio Subterráneo de Canfranc