

SOTERRAMIENTO. TERCER ENSANCHE DEL SIGLO XXI

La cicatriz

Este es sin duda el proyecto más singular de transformación de Vitoria-Gasteiz para el siglo XXI. Sólo la solución de D. Justo Antonio de Olaguibel para salvar los 20 metros de desnivel de la colina Sur del Casco Medieval, con la edificación de los Arquillos y la subsiguiente apertura de la ciudad hacia el sur, pueden equipararse a este reto y a su dimensión como cambio sustancial del paisaje urbano vitoriano.

La liberación del corredor ferroviario, como consecuencia del soterramiento del ferrocarril, representa no sólo un espacio de oportunidad sino una auténtica ocasión para dotar de una nueva fisonomía al corazón mismo de la ciudad.

Denominar a este proyecto como TERCER ENSANCHE DEL SIGLO XXI, no es sino una alegoría hacia los dos ensanches del siglo XIX que, aún hoy, forman parte de la nomenclatura urbanística del planeamiento general.

Estamos en presencia de una oportunidad estratégica de formidables dimensiones para diseñar y planificar una nueva identidad de la ciudad tradicional.



Por eso, nuestra propuesta pretende plantear algunos de los criterios, significados y consideraciones que deben formar parte del debate ciudadano en torno a las oportunidades que se generan gracias al soterramiento y al ingente espacio liberado. Y a través de ese debate queremos que se articule la solución definitiva que llegue a ejecutarse, estableciendo el consenso y el pacto como método de trabajo.

En cualquier ciudad, el trazado ferroviario ha venido en definirse como una cicatriz que divide la trama urbana de modo tajante. No es menos cierto que Vitoria-Gasteiz ha llevado a cabo cuantiosas inversiones que han convertido el trazado ferroviario en una frontera permeable o, si se quiere, en una herida cicatrizada, aunque herida al fin y al cabo.

La ampliación del vano del puente en la calle Portal de Castilla, la mejora del paso por las calles San Antonio, Fueros y Rioja y los puentes de Pedro Asúa, Las Trianas y San Cristóbal, han minimizado en muchos aspectos la barrera física que constituye el trazado ferroviario.

Además, los terrenos ocupados por el ferrocarril no alcanzan una dimensión tal que permita hablar de dos ciudades distintas, una al Sur y otra al Norte de las vías. Y ello a pesar de la diferente tipología edificatoria que, por ejemplo, caracteriza a la Ciudad Jardín.

Por tanto, uno de los retos de la actuación a llevar a cabo no será tanto el de inventar un nuevo barrio o área residencial, sino especialmente el de buscar la mejor solución para fundir la trama urbana existente a ambos lados de las vías y cauterizar definitivamente la herida causada por el trazado ferroviario.

Estrategias de planificación. Las vocaciones

A continuación exponemos algunos de los contenidos sobre los que, entendemos, debería llevarse a cabo ese ejercicio de definición del espacio ferroviario que quedará liberado.

Las diversas vocaciones que proponemos para el mismo sólo tienen la pretensión de poner de manifiesto la riqueza del lenguaje urbano y social que podemos alcanzar con un proyecto tan singular:

■ Vocación de Ronda Sur

El espacio liberado alcanza todas sus dimensiones si somos capaces de abordarlo desde una perspectiva de conjunto. Desde una perspectiva global, la primera vocación del actual trazo ferroviario parece reclamar el mantenimiento de su carácter de infraestructura de comunicación.

Efectivamente, Vitoria-Gasteiz posee una dificultad crónica para abordar el trazado sur de una ronda de circunvalación o de un viario adecuado que dé respuesta a los grandes tránsitos por esa zona de la Ciudad. La proximidad de los montes de Vitoria y su entorno natural hipotecan la capacidad física de realizar una gran infraestructura.

Sin embargo, el corredor ferroviario puede articularse como una solución, cuando menos parcial, a esa dificultad. Especialmente si tenemos en cuenta que su posición relativa respecto a la ciudad se encuentra situada al Sur. Este hecho es especialmente relevante si tomamos en consideración los crecimientos de Salburua y Zabalgana.

Por tanto, el corredor debe posibilitar una infraestructura de comunicación relevante para aportar una mayor fluidez a los tránsitos en la Ciudad. Además, deberían compatibilizarse los usos peatonales, el tranvía y el tráfico rodado.

■ **Vocación para fundir la trama urbana**

Son numerosos los viales que parecen cercenados por el trazo ferroviario, si bien es la propia ciudad la que crece hacia el ferrocarril. La interconexión de los viarios situados al Norte y al Sur nos permitiría ese primer cambio del paisaje urbano al prolongar el espacio físico que puede visualizarse actualmente.

Esto es especialmente evidente en las calles San Antonio, Eduardo Dato, Fueros y Rioja. Viales que pueden incluso duplicar su actual perspectiva física, aunque con nombres distintos –Juan Ibáñez de Santo Domingo, Julio Caro Baroja o Comandante Izarduy-.

Por tanto, cada interconexión debe ser objeto de un estudio pormenorizado que posibilite una solución idónea en el conjunto de la trama urbana, dotando de coherencia a la misma.

■ **Vocación para impulsar el comercio**

Desarrollado en el Proyecto ALHÓNDIGA, es evidente la vocación de este espacio urbano como espacio comercial. Esta es una de las áreas que debe conformar el Corredor Sur como itinerario comercial.

Ahora bien, posee una carencia estructural hoy evidente para alcanzar ese rango. Precisa de un parking cuyo dimensionamiento será posible en los espacios que hoy ocupa la plaza de la Estación y el propio edificio de RENFE, aunque no podemos descartar la plaza de América.

Aún más, es indudable que el núcleo central del corredor ferroviario debe articular también los usos comerciales como uno de los elementos característicos del planeamiento. Y así complementar la oferta de locales comerciales de que dispone el centro tradicional de la ciudad.

■ **Vocación de oportunidad para la peatonalización**

Los procesos de peatonalización del centro tradicional parecen estar agotados. Sin embargo, la liberación del corredor puede permitirnos abordar una nueva fase.

Esta debe plantearse como parte del debate ciudadano necesario para planificar este nuevo espacio urbano, en el que se abre la posibilidad de recuperar más espacios para el peatón y, paralelamente, la promoción del pequeño comercio. Así, parte de la calle Manuel Iradier, Rioja o Canciller Ayala son viales que pueden encontrar nuevas oportunidades con el soterramiento del ferrocarril.

■ **Vocación institucional**

En el entorno más próximo al corredor ferroviario se ubican las sedes de la Lehendakaritza, Juntas Generales, Diputación Foral de Álava, Ajuria Enea, Parlamento Vasco, Audiencia Provincial de Álava y Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz.

Esta realidad institucional, unida al concepto de capitalidad, evidencia la necesidad de incorporar a estos espacios algunos nuevos proyectos, además de proponer soluciones a problemas actuales.

En este nuevo marco que se nos ofrece, se enmarca la propuesta de reivindicar la sede del Tribunal Superior de Justicia de Euskadi, o la de habilitar unas nuevas oficinas municipales que saquen al Ayuntamiento de su actual dispersión geográfica. Estas y otras más constituyen algunas de las posibles actuaciones en un espacio con una clara vocación institucional o administrativa.

También la articulación de un área capitalina posee suficiente dimensión y suficiente alcance como para definir una identidad propia y característica del corredor liberado.

■ **Vocación universitaria**

La estación de RENFE y su entramado de vías constituyen una auténtica frontera entre la universidad y la ciudad. Un simple paseo por la calle Eduardo Dato, apenas a unas decenas de metros de los edificios del campus, evidencia la total dislocación de la vida universitaria respecto del centro tradicional.

Algo que en otras ciudades representa un vigor generador de sinergias y flujos económicos en torno al acontecer cotidiano de las facultades, parece hallarse completamente al margen de la propia vida de la ciudad.

Por eso, la interconexión del campus y del centro tradicional constituye otra de las prioridades. Y abordar la posibilidad de intercalar entre los edificios públicos del corredor ferroviario, alguno vinculado a los nuevos proyectos académicos que articule un nexo o pretexto para el tránsito peatonal, resulta inexcusable en el ejercicio planificador que nos aguarda.

■ **Vocación metropolitana**

El nuevo área de influencia que pretendemos para Vitoria-Gasteiz en torno a los asentamientos urbanos del eje de la N-I, precisa de un espacio urbano destinado básicamente para el encuentro y el ocio ciudadano.

No podemos permanecer impasibles ante la evidencia de que los espacios privados, diseñados para promover y provocar el consumo, sean en los últimos años los principales referentes de una Ciudad en la que la climatología resulta especialmente adversa.

El carácter metropolitano al que está abocado Vitoria-Gasteiz precisa de un espacio singular, un auténtico meeting point que reclamará también la compatibilidad de usos destinados al ocio y al esparcimiento ciudadano.

■ **Vocación de referente arquitectónico**

El planeamiento urbano de este nuevo espacio requerirá –qué duda cabe– tanto de una alta calidad arquitectónica como de la singularidad del conjunto urbanístico.

Tanto los edificios residenciales, como los de equipamiento o de uso terciario deben articular un espacio capaz de seducir y conformar un auténtico itinerario de arquitectura contemporánea al servicio de la nueva Vitoria-Gasteiz. Este reto requerirá de la complicidad y colaboración de la iniciativa privada en la actuación más ambiciosa de la historia de Vitoria-Gasteiz.

■ **Vocación como puerta de acceso al Casco Medieval**

Curiosamente son muy pocas las calles de la ciudad que permiten una perspectiva directa del Casco Medieval. Tal vez sea Portal de Arriaga la que ofrezca la estampa más singular.

Sin embargo, el carácter peatonal, su dimensión física y la proyección hacia el monumento de la Plaza de España -parada obligada antes de acceder al Campillo-, convierten a la calle Eduardo Dato en una auténtica puerta de acceso al Casco Medieval.

Esta circunstancia requiere plantear una actuación específica en dicho vial, al socaire de la intervención en el espacio ferroviario. El objetivo no es otro que el de preservar su arquitectura y promover la solución a los edificios que rompen de forma radical su fisonomía –como la actual sede del Departamento Municipal de Hacienda-.

■ **Vocación para la calidad de vida**

No son pocos los rincones y calles que han resultado asediados por el trazado ferroviario. Y ello ha repercutido de forma evidente en la calidad de vida de las vecindades afectadas.

Las calles Ferrocarril, Alboka, Txistularis, Fuente de la Salud, Salvador García del Diestro, Pintor Teodoro Dublang, traseras de Plaza Dantzari y otras, todas ellas anónimas, representan ejemplos de un urbanismo reñido con los actuales estándares de calidad de vida.

Por ello, el plan que se diseñe para el corredor ferroviario ni puede ni debe olvidar la necesidad de otorgar un tratamiento especial para esos espacios. No se trata tanto de resarcir una deuda como de aprovechar la oportunidad para resolver graves problemas relacionados, por ejemplo, con la accesibilidad.

Estas y otras reflexiones que puedan formularse sobre las oportunidades que representa el soterramiento del ferrocarril respecto del espacio que con él queda liberado, deben servir de soporte a un proceso en el que el diálogo de la institución municipal con la sociedad vitoriana resulte ejemplar y fructífero.

En definitiva, creemos que la necesidad de abrir un proceso de participación, clave en cualquier proyecto estratégico, en esta ocasión se hace más imprescindible por la envergadura de la actuación y por su dimensión histórica para la ciudad.