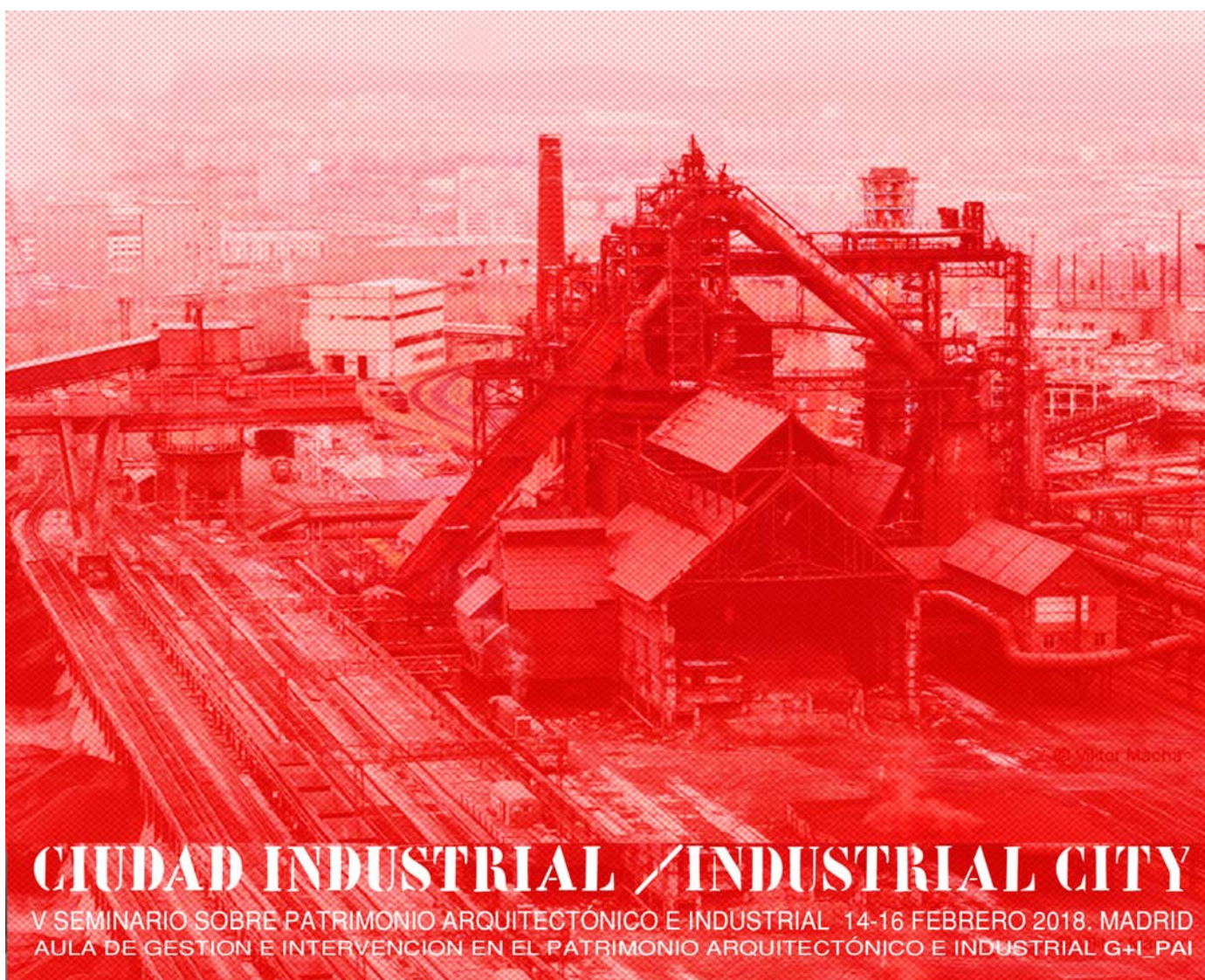


S EMINARIO SOBRE EL PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO E INDUSTRIAL

5



POLITÉCNICA

E.T.S. ARQUITECTURA /// E.T.S.DE INGENIEROS INDUSTRIALES /// U.P.M.

2018

CIUDAD INDUSTRIAL

**V SEMINARIO INTERNACIONAL SOBRE PATRIMONIO CULTURAL DE
LA ARQUITECTURA Y LA INDUSTRIA**

V Seminario internacional G+I PAI.

Ciudad Industrial / Industrial City.

Edita: Aula de Formación: Gestión e Intervención en el Patrimonio Arquitectónico e Industrial.

ISBN: 978-84-09-01544-3

Fecha: 8/06/2016

Diseño y Maquetación: José Gabriel Bernabé / Rafael García

La presente publicación contiene dos tipos de textos diferentes que suponen dos criterios de evaluación distintos. Aquellos que reflejan la conferencias invitadas por la coordinación del Seminario del Aula G+I_PAI, y de las que se presentan sus resúmenes, y los que son comunicaciones remitidas según la condiciones de su "Call for papers" y que fueron evaluados por pares ciegos en un doble filtro -tanto en sus resúmenes como en su texto definitivo- por el Comité Científico, aprobados y presentados públicamente.

La antigua estación de Burgos y el precario papel del patrimonio en los proyectos urbanos y arquitectónicos

Luis Santos y Ganges & José Luis Lalana Soto.

Profesor Contratado Doctor y Profesor Asociado, respectivamente, en el Departamento de Urbanismo y Representación de la Arquitectura de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la Universidad de Valladolid. Investigadores del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid. Expertos en patrimonio industrial ferroviario. Miembros de TICCIH-España y de la Asociación Ibérica de Historia Ferroviaria. Publicación reciente: "La falacia del respeto al patrimonio en los macroproyectos urbanísticos sobre espacios industriales", en Layuno Rosas, Á. & Pérez Palomar, J. V. -eds.- *Patrimonio Industrial en las Periferias Urbanas*. Ayuntamiento de Alcalá de Henares, 2016, pp. 121-135.
(Zamora, 1962) luis.santos.ganges@uva.es
(Huesca, 1963) jlalana@arq.uva.es

Febrero de 2018

The old station of Burgos and the precarious role of heritage on urban and architectural projects

ABSTRACT

Despite the ever growing recognition of the industrial heritage, it is still common to find interventions, urban and architectural, based on superficial knowledge and the subordination of the project to any other consideration.

The reorganization of the railway system in Burgos left the old station without use, tackling then the overall management of old spaces and disaffected railway buildings. In light of the diverse stages of this process, it's pertinent to ask, according to which criteria the decision is reached on what -why and for what reason- elements to preserve? In our case the origin was the advisory by Herzog and de Meuron, with a vision of the affected elements as landmarks that, due to their location, volume or formal characteristics, were liable of being integrated on a great urban project, even if they did not give the exact reasons for such a choice. The Special Plan materialized these ideas, organizing public space without any understanding of what existed and with the nearly complete loss of any reference to the previous use.

Finally, the intervention on the buildings, isolated, that has not finished yet, with two interventions that deserve attention. On the one hand, the old engine-shed (the 'Hangar'), and its surroundings, where the intervention was carried out with respect to the pre-existences, even sometimes without knowing it in full, maintaining the legibility of spaces and elements. And on the other hand, the passenger building, the one with a more monumental character where, on the contrary, there has been development of a project of investigation and knowledge, especially when related to materiality and structure, but later a project of re-use has been undertaken that has respected only the façades and has decontextualized everything else.

KEY WORDS

Railway heritage, industrial heritage, patrimonial characterization, re-use, decontextualization, Burgos station.

RESUMEN

A pesar del reconocimiento cada vez mayor del patrimonio industrial, siguen siendo comunes las intervenciones urbanas y arquitectónicas basadas en un conocimiento superficial y en la subordinación al proyecto de cualquier otra consideración.

La reordenación del sistema ferroviario en Burgos dejó sin uso la antigua estación, acometiéndose entonces la ordenación general de los antiguos espacios y edificios ferroviarios desafectados. A la luz de las diversas etapas de este proceso, cabe plantearse ¿en función de qué criterios se toman las decisiones sobre qué -por qué y para qué- elementos se preservan? En nuestro caso el origen fue la asesoría de Herzog y de Meuron, con una visión de los elementos afectados como hitos que, por su localización, volumen o características formales, eran susceptibles de ser integrados en un gran proyecto urbano, aunque sin motivar expresamente las razones de tal elección. El Plan Especial de la Estación supuso la materialización de estas ideas, ordenando el espacio público sin una mínima comprensión de lo existente y eliminando las referencias al uso anterior.

Finalmente, la intervención sobre edificios aislados, que aunque todavía no ha finalizado, cuenta ya con dos actuaciones que merecen atención. Por una parte, la antigua reserva de tracción y su entorno (el 'Hangar'), donde se intervino respetando las preexistencias, a veces incluso sin conocerlas plenamente, manteniendo la legibilidad de los espacios y elementos. Y por otra el edificio de viajeros (la 'Estación'), de carácter más monumental, donde, por el contrario, se ha desarrollado un proceso de investigación y conocimiento, sobre todo en lo referente a la materialidad y la estructura, para acometer posteriormente un proyecto de re-uso que sólo ha respetado las fachadas, y ha descontextualizado todo lo demás.

PALABRAS CLAVE

Patrimonio ferroviario, patrimonio industrial, caracterización patrimonial, re-uso, descontextualización, estación de Burgos.

IMAGEN Y TESTIMONIO MÁS QUE PATRIMONIO EN LA REHABILITACIÓN DEL PATRIMONIO FERROVIARIO

La rehabilitación de los inmuebles catalogados por el planeamiento urbanístico general debería plantear, además de los posibles valores como patrimonio cultural, la importancia de los mismos en tanto que testimonio, esto es, como historia y como memoria.

En este sentido, si bien en el mundo académico el avance está siendo intenso -aunque no siempre profundo- en el mundo profesional aún pesa mucho la preocupación por la modernidad del proyecto, que tiende a descontextualizar y anular, cuando no directamente eliminar, lo preexistente.

En el caso del patrimonio industrial, además, los valores patrimoniales son habitualmente ignorados o despreciados, y los elementos sólo se salvan cuando se acomodan al proyecto, o al menos no molestan. En la práctica de la rehabilitación del patrimonio ferroviario, concretamente, persisten muchas carencias: se derriban o se salvaguardan unos inmuebles u otros sin una previa evaluación patrimonial, el nivel de conocimiento histórico es ínfimo, confundiendo pasado con cronología y despreciando la ciencia histórica, y raramente se hacen caracterizaciones patrimoniales solventes (Santos y Lalana, 2016).

La lógica y la evolución de las instalaciones ferroviarias no son sencillas, y su explicación no se puede acometer por mera deducción, sino que exige una investigación tanto de caso como general (en la que estamos inmersos desde hace años), que trasciende la identificación de meras soluciones tipológicas, y que no puede reducirse sólo a los espacios construidos. Esto no quiere decir que no sea necesario el estudio de la arquitectura industrial, que lo es, sino que éste no puede obviar el lugar y su estructura funcional, un aspecto especialmente relevante en las estaciones, donde la compatibilidad de usos y las exigencias del movimiento por las vías marcan la pauta de una organización compleja y poco evidente.

En el caso de la ciudad de Burgos, la historia del ferrocarril y su relación con la ciudad ha sido estudiada suficientemente (Santos, 2005), y en este trabajo presentaremos dos casos de rehabilitación de bienes ferroviarios catalogados en la normativa municipal, conocidos como el 'Hangar' y la 'Estación'. Dos rehabilitaciones de las que, a pesar de su carácter distinto, se pueden extraer conclusiones interesantes sobre la rehabilitación de bienes del patrimonio industrial.

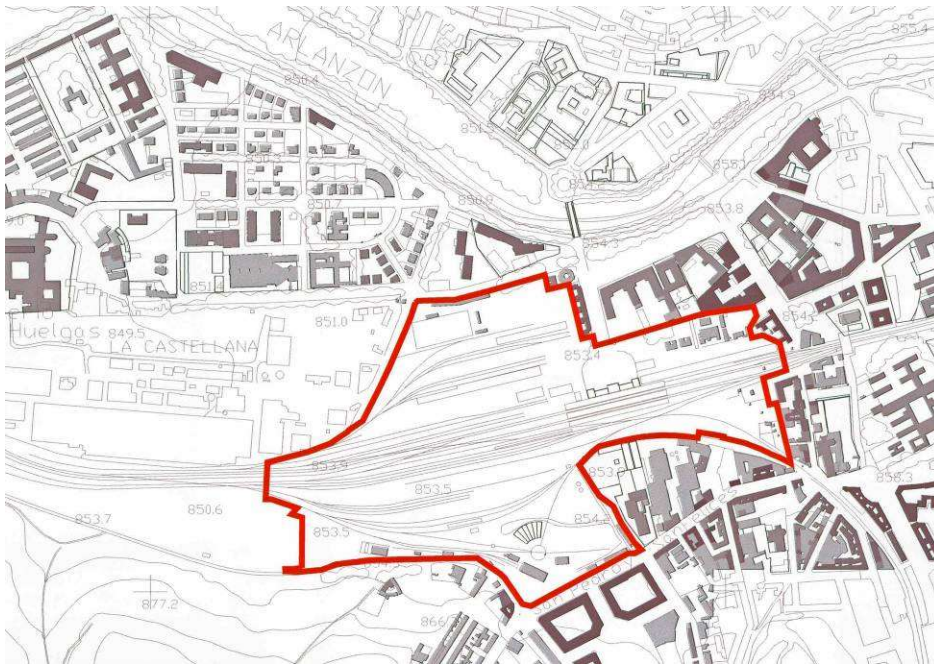


Figura 1. Plano de emplazamiento del ámbito del Plan Especial de Reforma Interior de la Estación de Renfe en Burgos, Texto Refundido de 2003. Plano A-01. Recinto de 280.745 m² (Fuente: Ayuntamiento de Burgos).

'HANGAR' Y 'ESTACIÓN'

Comprender la organización de las diversas partes que componen una estación, así como los tipos y variantes funcionales de esas partes, es un tema complejo de la historia de la técnica ferroviaria. No es una cuestión de opción tipológica de su arquitectura, sino de asuntos de ingeniería ferroviaria que responden a variables tecnológicas, alternativas funcionales, modos de hacer de las compañías e innovaciones técnicas, con sus correspondientes evoluciones a lo largo de un prolongado período de tiempo y la yuxtaposición de lo preexistente con lo nuevo en un mismo espacio, lo que no hace sino complicar todavía más la comprensión funcional de estos espacios.

‘Hangar’ y ‘Estación’ son los nombres socialmente reconocidos, y convertidos en marcas, de dos de las partes de la antigua estación de Burgos: las instalaciones de tracción y el edificio de viajeros, respectivamente.



Figura 2. El cocherón visto desde el Sur, con el taller delante (2003).

Figura 3. El puente giratorio y el cocherón vistos desde el Sur (2002).

Figura 4. El edificio de viajeros visto desde el Suroeste (2002).

Figura 5. El edificio de viajeros visto desde el Noroeste, con su entrada por el cuerpo central (2002). Fotografías de Luis Santos.

Son edificios inscritos en partes distintas de la estación, que no pueden ser entendidos si desaparecen sus referencias funcionales y sus contextos espaciales e históricos.

En el caso del cocherón del depósito¹, de tipo sector circular, su referencia básica es el puente giratorio y su haz de vías, aunque forma conjunto con otros elementos, como el taller y una serie de vías de servicio (Lalana y Santos, 2010; Lalana, 2011). Y en el caso del edificio de viajeros, de tipo pasante lateral, sus referencias fundamentales son el patio de viajeros y la calle perpendicular, así como la línea férrea respecto de la cual se dispone en paralelo, mientras que sus costados servían a funciones anexas, por un lado

¹ La nomenclatura ferroviaria es un asunto difícil. El denominado Hangar es, en sentido estricto, el cocherón de una Reserva de tracción, pero, al igual que en otros muchos casos, coloquialmente se le denominaba ‘depósito’, a pesar de que nunca tuvo la categoría de Depósito, y aplicando al edificio el nombre del conjunto (véase Lalana y Santos, 2017). De ahí que utilicemos también la expresión ‘depósito’ al referirnos a este edificio y este espacio, puesto que es como se le denominaba habitualmente.

la lamparería y los retretes, y por el otro lado una pequeña nave de mercancías.

El 'HANGAR' no es la antigua instalación de tracción de la Compañía del Norte ni de la Santander-Mediterráneo, sino que se trata de una instalación nueva, situada en un amplio espacio de la "Estación Común", la estación que Renfe construyó, en 1956, sobre las dos heredadas.



Figura 6. Vista del depósito de Burgos con varias locomotoras de vapor 151-3101/3022. Fotografía tomada por Justo Arenillas Melendo en mayo de 1968 (Fuente: Archivo Histórico Ferroviario, sign. FA- 0159- 078).

Este edificio fue diseñado para la tracción vapor, aunque, dada la época, previendo ya posibles usos distintos en el futuro. De hecho, dos décadas después serían electrificadas sus vías para nuevos usos de mantenimiento. Como tenía la categoría de 'Reserva de Tracción', adscrita al Depósito de Miranda de Ebro, nunca fue una instalación técnicamente importante.

También su forma en quinto de rotonda, vinculada al puente giratorio mediante seis vías, era habitual². Su tamaño es reducido, con algo menos de 1.100 m² de superficie en planta, y su tipo constructivo con cubiertas de hormigón armado de sección parabólica variable (Fernández-Oliva, 1949) era el resultado de hacer virtud de la necesidad, propio de una época en la que el aprovisionamiento de cemento era menos difícil que el de perfiles de acero. El edificio, con forma de abanico en planta, dispone de seis cuerpos cuyos ejes convergen en el centro del puente giratorio.

² El edificio es similar al del Depósito de Santander-Cajo, todavía en funcionamiento. Se trata de edificios sin un elevado valor patrimonial, en el sentido de que son relativamente recientes, con una solución estandarizada y con un papel secundario frente a otros como los de Valladolid o Miranda de Ebro, aunque sí tienen, por ello, valor testimonial.

Sin uso ya en la década de 1990, el Plan General de Ordenación Urbana [PGOU] de 1999 catalogó, con protección estructural, exclusivamente al edificio, no al puente giratorio ni a su espacio funcional, denominándolo en los planos “Angares de Renfe abandonados” (*sic*). No cabe decir más acerca de la identificación y no digamos de la nula caracterización de sus valores patrimoniales. El PGOU de 2014, con la rehabilitación ya practicada, lo denomina “Centro de creación musical El Hangar (Nave de máquinas de RENFE)”, recogiendo el cocherón rehabilitado en toda la parcela ya urbanizada -de 11.620 m²- y el puente giratorio, y caracterizando, de forma muy elemental, tan sólo el edificio.

La ‘ESTACIÓN’, por su parte, es el edificio de viajeros del conjunto de la estación, la edificación emblemática de la Compañía del Norte en la puerta de la ciudad (Aguilar, 1988; Santos, 2005).

El edificio de viajeros era el centro neurálgico de la estación, y acogía tanto la dirección como la gestión de la circulación y todo lo relativo al movimiento de viajeros. Fue en su día denominada “Estación definitiva” (1901-1906) porque sustituía al edificio de viajeros “provisional” de 1860, y guardaba una relación estrecha en términos de concepto y estilo con otras del momento en la compañía Norte³, como por ejemplo la de Valladolid o la de Medina del Campo⁴, de los años 1890. Todas ellas fueron proyectadas por los técnicos de la propia Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, bajo la dirección del ingeniero de vía y obras Enrique Grasset y Echevarría.

Con una superficie en planta de 2.347 m², se trata de un edificio alargado (92,5 m), paralelo a las vías, en su inicio desarrollado en dos alturas y compuesto por tres volúmenes: un pabellón o cuerpo central (entrada principal) y dos cuerpos laterales rematados por pabellones. Originalmente el edificio tenía adosado por el lado de las vías una gran marquesina de hierro, chapa y cristal, cubriendo dos andenes, y por el lado del patio de viajeros tenía dos marquesinas que permitían el paso entre los pabellones. Las tres marquesinas fueron desmontadas en los años cincuenta, siendo sustituidas por otras de hormigón en cada andén.

Durante toda su existencia y a pesar de varias intervenciones en los algo más de cien años que estuvo en servicio, el vestíbulo público siempre ocupó el cuerpo central, tal como se entendía en la época y como se ha mantenido en el tiempo, por tradición y funcionalidad. El reparto original de los usos requería que el andén principal sirviese de distribuidor, algo que las

³ En general, las estaciones de una línea se relacionan entre sí no sólo funcional, sino también formalmente (Lalana y Santos, 2013).

⁴ Todas ellas de inspiración entre francesa Segundo Imperio y barroco clasicista español, y con los mismos materiales, recursos estilísticos y modulación, aunque difieren en el tamaño (la más grande es la de Medina del Campo, y la más pequeña la de Burgos).

intervenciones ejecutadas a lo largo del siglo XX tendieron a cambiar, en la idea de que fuese el vestíbulo el que estuviese ligado interiormente con el resto del edificio.

El Plan General incluyó en su Catálogo al edificio de viajeros (“Antigua Estación de Ferrocarril”), con protección estructural, y un estudio del Colegio de Arquitectos de Burgos (2012), encargado por el Instituto Municipal de Cultura y Turismo del Ayuntamiento, propuso -con excelente criterio- una intervención conjunta del edificio de viajeros con su entorno, es decir, el antiguo patio de viajeros y los jardines adyacentes.

EL PAPEL DEL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO EN LA CONTEXTUALIZACIÓN O DESCONTEXTUALIZACIÓN DE LOS BIENES A REHABILITAR

Planteamos que la contextualización o la descontextualización de los restos del pasado más o menos interesantes y de mayor o menor valor patrimonial hemos de evaluarlas distinguiendo el nivel decisonal: primero los planes, después los proyectos. Y es en el nivel del planeamiento cuando procede realizar el trabajo de estudio, inventario y catalogación, con profundidad y antes de formar la propuesta de ordenación que suponga derribo o reutilización de lo heredado.

En este caso, ha habido profusión de instrumentos urbanísticos:

- Plan General de Ordenación Urbana (1999),
- Plan Especial de Reforma Interior del Área de Planeamiento Remitido APR.29.01 o Plan Especial de la Estación (2003),
- Proyecto de Urbanización de las Unidades de Actuación UA.29.01.1 y UA.29.01.2 del Plan Especial de la Estación (2004),
- Proyecto de Actuación APR.29.01 del Plan Especial de la Estación (2004),
- Proyectos de Reparcelación de la UA 29.01.1 y de la UA 29.01.2 (2004),
- Modificación del PGOU con ordenación detallada asociada a la Variante Ferroviaria -ordenación detallada del sector S-29.07 Antigua Estación- (2008),
- Proyecto de Reparcelación de la UA 29-07.1 (2009),
- Proyecto de Urbanización del sector S-29.07 Antigua Estación (2010),
- Revisión del Plan General de Ordenación Urbana (2014).

Todo ello teniendo en cuenta el contexto de la gestión del Consorcio para la Gestión de la Variante Ferroviaria de Burgos⁵ y de las propuestas del estudio de Herzog & de Meuron (2006).

Sin embargo, si se carece de una caracterización y una evaluación adecuadas del patrimonio, en el sentido de formular, a partir del conocimiento, cuáles son los valores que se quiere preservar y en qué atributos se manifiestan materialmente esos valores, la elaboración del catálogo de elementos protegidos, que en última instancia supone la decisión de qué es lo que se conserva y qué es lo que se puede derribar, no puede basarse más que en aproximaciones estético-formales.

En este caso, el planeamiento no ha fundado o argumentado nada al respecto, por lo que se ha salvado poco más de lo que ha sido catalogado, aunque es un exceso denominar ‘catálogo’ a una serie de fichas elementales que apenas identifican el bien y deciden directamente su nivel de protección, sin una mínima argumentación de los valores patrimoniales y sus atributos. En conclusión, el catálogo del Plan General ha sido de todo punto insuficiente, y el Plan Especial de la Estación no ha abordado el estudio de los ‘restos’ del ferrocarril.

Además, si bien hicimos en su día una pequeña asesoría al Consorcio del Ferrocarril acerca de los valores patrimoniales de los bienes inmuebles del ferrocarril y, sobre todo, señalamos algunos elementos que podían ser fácilmente salvados, Adif hizo de su capa un sayo y al Consorcio apenas le llegaron algunos, que fueron incorporados al entorno del ‘Hangar’.

Las dos edificaciones de referencia fueron catalogadas por el Plan General y englobadas en un área de planeamiento para ser después ordenadas en un Plan Especial. Fueron, por tanto, el catálogo del PGOU y el PERI de la Estación los instrumentos que decidieron qué debía conservarse, sin estudio específico. El ámbito del ‘Hangar’ fue proyectado y ejecutado enseguida (inauguración en 2009), mientras que el de la ‘Estación’ es reciente (inauguración en 2017).

Por lo que respecta al ‘Hangar’, las decisiones de planeamiento urbanístico supusieron crear sobre el recinto del “depósito” de la estación común de Renfe un espacio libre dotacional, con zona verde, área estancial y equipamiento cultural, para lo cual se demolieron algunas construcciones, tanto recientes (los talleres) como heredadas (el dormitorio de maquinistas y el antiguo edificio de viajeros de la compañía Santander-Mediterráneo).

⁵ El “Consorcio para la Gestión de la Variante Ferroviaria de Burgos” fue constituido ante notario mediante escritura otorgada el 5 de marzo de 2003 por el Ayuntamiento de Burgos, la Caja de Ahorros Municipal de Burgos y la Caja de Ahorros del Círculo Católico de Burgos.

Pudieron salvarse el cocherón y su puente giratorio, probablemente por su peculiaridad como edificación industrial -en una ciudad donde casi todo el patrimonio industrial ha sido destruido-, por su aparente originalidad, por estar emplazados junto a una zona verde y por estar previsto un amplio espacio dotacional en el que podían insertarse. Y, con ellos, algunos elementos muebles del ferrocarril que podían marcar o favorecer la imagen ferroviaria del lugar, algo que desde el Consorcio del Ferrocarril supieron prever.

Así, el Proyecto de Urbanización de las Unidades de Actuación UA.29.01.1 y UA.29.01.2 del Plan Especial de la Estación (2014) generó un espacio dotacional en el ámbito de la reserva de tracción (UA 29.01.1B) que representa un éxito notable -aunque puntual- en el contexto descrito.



Figura 7. Detalle de la planta de conjunto -obra ejecutada hasta 2007- del Proyecto de Urbanización de la UA 29.01.1 (Fuente: Ayuntamiento de Burgos).

Por lo que respecta a la 'Estación', el planeamiento urbanístico identificó como equipamiento al edificio de viajeros, en desuso desde 2008, pero no fue definido su uso ni su entorno, el lugar que lo explica y donde adquiere sentido.

La ordenación del entorno de la estación se precisó en el Proyecto de Urbanización del sector S-29.07 (2010), que deja apenas una banda de acera y jardines del Bulevar del Ferrocarril, emanado del *Master Plan* de Herzog & de Meuron (2004-2006) y la consiguiente Modificación del PGOU (2008), por el lado de las vías, mientras que por el lado de la ciudad el edificio se ha vinculado al antiguo patio de viajeros, ahora convertido en un espacio libre (S29.07.EL07 y S29.07.EL08) del tipo área estancial ajardinada.

El resultado es que el edificio de viajeros ha sido en parte descontextualizado por algunas de las decisiones del planeamiento urbano:

1. El Bulevar del Ferrocarril traza una curva de alejamiento precisamente a su paso por delante del edificio de viajeros de la estación, lo que impide la asimilación de este “eje cívico” al trazado de la antigua línea férrea, e implica la pérdida de la longitudinalidad de la fachada con respecto a las vías. Como leve contrapartida, la curva trazada genera espacios libres por ese lado.
2. No se ha estudiado adecuadamente la relación del edificio de viajeros con la anterior franja longitudinal de las vías. Al ser demolidos los andenes y sus marquesinas de hormigón, y al no tener en cuenta el riesgo evidente de descontextualización, el proyecto de Herzog & de Meuron, con su disposición del arbolado y los juegos de diagonales para los andadores en los espacios verdes, ha soslayado la necesidad de encontrar una apropiada relación entre espacio privado y espacio público, que, al mismo tiempo que daba un nuevo uso a los espacios, mantuviera la memoria de la línea férrea y el paso del tren. El edificio de viajeros queda sin referencias. No se trata necesariamente de haber reconstruido la marquesina de principios del siglo XX, sino de haber previsto el diseño de la banda del antiguo andén como un espacio que diese sentido al edificio.
3. Ha sido demolido el pequeño edificio exento de lamparería/retretes, a poniente del edificio de viajeros, que pertenecía al proyecto de “Estación definitiva” de 1901, para un uso jardinero arbolado. Un error incomprensible, pero, sobre todo, una decisión sin argumentación.

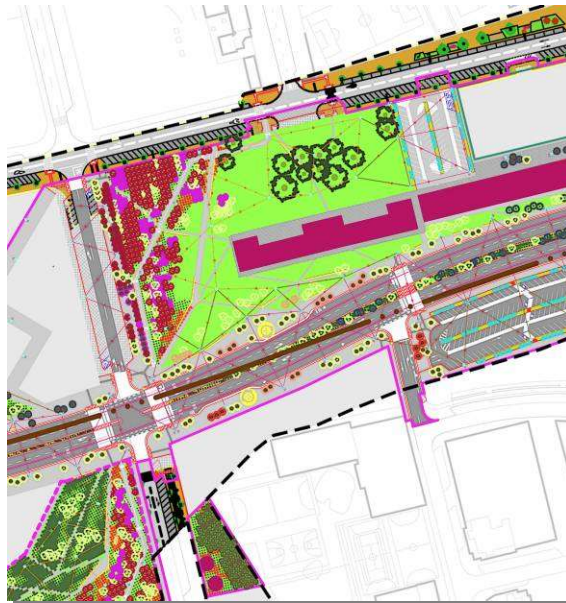


Figura 8. Detalle de la planta general de urbanización del Proyecto de Urbanización del Sector S-29.07 Antigua Estación (Fuente: Ayuntamiento de Burgos).

En suma, las decisiones del planeamiento han aislado y descontextualizado, al menos parcialmente, el edificio de viajeros.

LOS PROYECTOS DE REHABILITACIÓN Y LA LEGIBILIDAD DE LOS RESULTADOS

Conociendo el marco de los instrumentos urbanísticos, podemos pasar a analizar los proyectos de rehabilitación de los equipamientos que aquí analizamos: el del 'Hangar' (2009) y el de la 'Estación' (2014).

El promotor de ambos proyectos fue la Concejalía de la Juventud del Ayuntamiento, también gestor de los dos equipamientos.

Nos proponemos analizar la preocupación por los valores patrimoniales, por la contextualización y la memoria del pasado (preservación, recreación o pérdida de identidad) y en definitiva por la legibilidad del resultado.

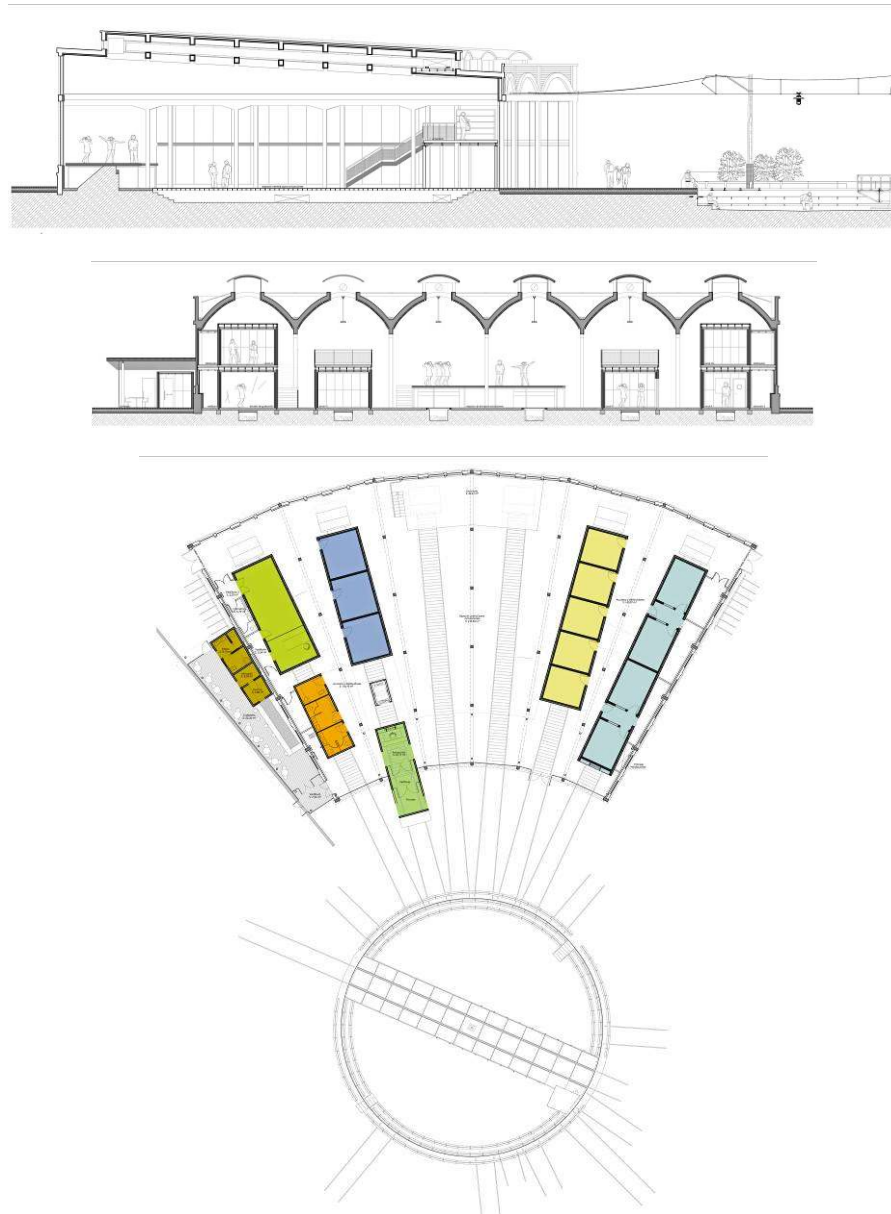
Por lo que respecta al llamado CENTRO DE CREACIÓN MUSICAL "EL HANGAR", el equipo de arquitectos tuvo muy claro que el cocherón, el puente giratorio y las vías conformaban un conjunto, y que había que proceder a una rehabilitación a fondo del mismo, mientras que el espacio estancial y de juegos debía asumir el papel de recompuesto espacio ferroviario. Un acierto de primer orden.

Por un lado, el mencionado proyecto de urbanización de 2004 incorporó la idea del recuerdo colectivo de los lugares:

No se trata de construir un parque temático, se trata de mantener el recuerdo del ferrocarril allí donde una vez estuvo, de quedarse con la esencia, de transmitirla a las nuevas generaciones, de fijar unos conceptos, unos recuerdos. Se trata de resistirse a la eliminación de la historia, de mantener el interés y el compromiso con la memoria de la ciudad y con el paso del tiempo. (AU. Arquitectos y Ordóñez, 2004, 18)

El buen gusto en el diseño y la sensibilidad patrimonial de los arquitectos de la rehabilitación del 'Hangar' (2007), «Escribano Arrieta y Saiz AU. Arquitectos SLP», han supuesto aprovechar cabalmente el factor de la disponibilidad de espacio y han producido un atinado equipamiento lúdico-cultural englobado en una dotación atractiva de uso estancial y recreativo, en el que se mantiene la legibilidad de los espacios y de los elementos, pese al cambio de uso.

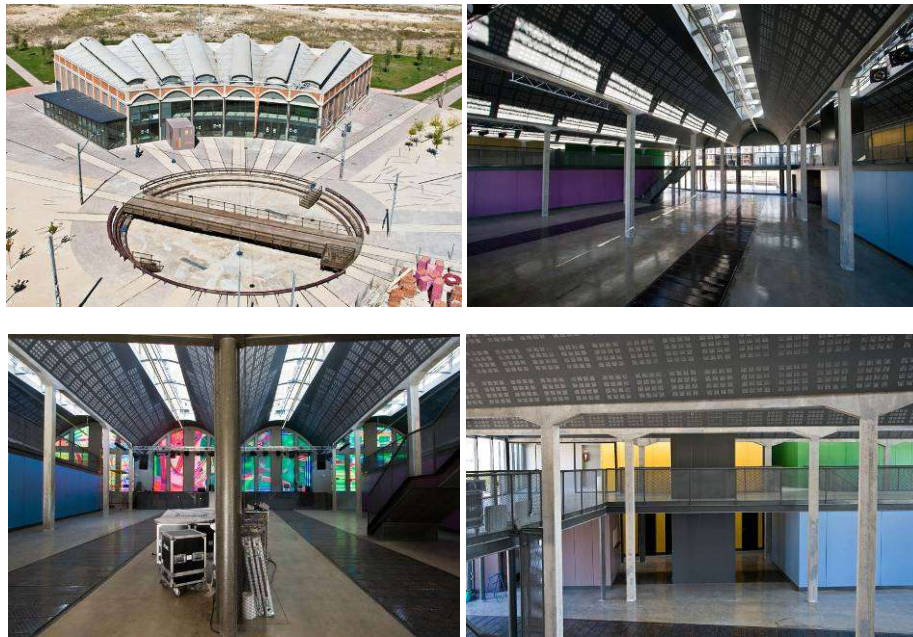
La conjunción del proyecto de urbanización y de la rehabilitación arquitectónica, que pusieron interés en la identidad ferroviaria del lugar y se beneficiaron de los elementos del ferrocarril (vías, postes, catenarias, puente giratorio...), rememoran con éxito la imagen ferroviaria de la reserva de tracción de la segunda mitad del pasado siglo XX.



Figuras 9, 10 y 11. Detalles del plano de secciones generales y del plano de plantas generales del Proyecto de ejecución de “Centro regional de creación y producción musical” Antiguos hangares de la estación Renfe de Burgos, octubre 2007 (Fuente: AU. Arquitectos, 2007).

El cocherón ha sido rehabilitado de un modo intenso, como no podía ser de otro modo, sobre todo porque ha pasado de ser una edificación abierta a convertirse en un local cerrado, aislado y pensado para la música.

Sin embargo, el carácter diáfano de su distribución interna, el testimonio de las antiguas vías y el respeto por las estructuras de hormigón logran una buena legibilidad interior. Y su acristalamiento por el Sur permite que el centro de creación musical se abra hacia el puente giratorio, lo que mejora el entendimiento de su pasado y su relación con el resto del espacio dotacional.



Figuras 12, 13, 14 y 15. Imágenes del 'Hangar' recién ejecutado, 2009 (Fuente: AU. Arquitectos, 2009).

En cuanto a la actuación en el puente giratorio, se ha optado por la muy valiente y acertada decisión de no tapar el foso en el que éste se desplazaba, sino que, mediante una intervención blanda, formando un “pequeño anfiteatro al aire libre” (AU. Arquitectos, 2009, 6) pegado al foso cilíndrico, se ha minimizado el riesgo de caída y, fundamentalmente, se ha fortalecido la salvaguarda patrimonial y se ha proporcionado una imagen muy adecuada como antiguo espacio ferroviario.

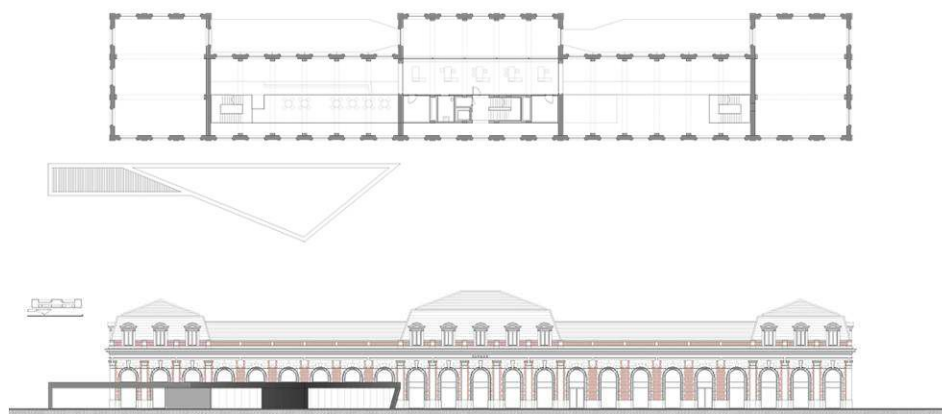
Sumado a los aciertos de proyecto, el uso adjudicado al equipamiento fue bien meditado y está resultando acertado, además de la aceptación popular del área estancial, que dispone de juegos infantiles, espacio libre y un bar (Llámpara, 2010).

Por lo que respecta al hoy llamado CENTRO MUNICIPAL DE OCIO INFANTIL Y JUVENIL “LA ESTACIÓN”, afortunadamente responde a una intervención tanto en el edificio de la estación como en el patio de viajeros y en los espacios inmediatos de los jardines existentes, siguiendo la recomendación del Colegio de Arquitectos de Burgos.

El equipo colegial hizo un informe sobre la caracterización y el estado constructivo del edificio de viajeros (2012), que fue puesto a disposición de los proyectistas de la rehabilitación, «Contell-Martínez Arquitectos», quienes realizaron el proyecto en 2014 y han dirigido su ejecución entre 2015 y 2016. Han intervenido fundamentalmente en el edificio y en lo que fue patio de viajeros, para, ulteriormente, proyectar una pérgola por el lado de las vías para uso hostelero, como ocurrencia del gobierno municipal posterior al proyecto.

El pliego de prescripciones técnicas del concurso dictaba que el proyecto debía plantear una distribución no cerrada, con el fin de que los espacios generados pudieran acomodarse a usos diversos. En la concepción de la utilización del edificio han sido claves las condiciones de versatilidad de uso, de creación de espacios diáfanos y de conformación de unos 400 m² de usos de cafetería y restauración en el ala oeste (la quinta parte de la superficie útil total).

Si bien los arquitectos proyectistas explicitaron que su intervención buscaba “recuperar la esencia” del edificio de viajeros, es evidente que han procedido a su reconsideración total, convertido en contenedor de algo absolutamente distinto.



Figuras 16 y 17. Planta general en planta baja y vista lateral del antiguo lado de las vías del Proyecto de rehabilitación de la antigua estación de ferrocarriles de Burgos, 2016 (Fuente: Contell-Martínez Arquitectos, 2017a).

Es una rehabilitación intrépida, “reinterpretando en profundidad la concepción espacial del conjunto, así como la relación física y visual entre las partes que lo caracterizan como pieza arquitectónica” (Contell y Martínez, 2017b, 44). De hecho, han debido ser renovadas por completo las cubiertas (no rehabilitación y refuerzo, sino sustitución), se ha vaciado el contenedor y se han reestructurado radicalmente las alturas y los cuerpos. El resultado, calificado de flexible y adaptable, con inquietudes estéticas e indudables aciertos, ha respondido con brío a todos los retos del programa.

Pero desde el punto de vista de la salvaguarda del patrimonio ferroviario, la estación rehabilitada es difícilmente reconocible como tal estación. Decisiones como la de anular la entrada principal del cuerpo central, la de desdibujar el vestíbulo o la de eliminar los revestimientos interiores (dejando al descubierto las fábricas de ladrillo prensado y roca calcárea), descontextualizan el resultado, a pesar del efecto estético.

El edificio de viajeros de la estación nunca tuvo a la vista este basto ladrillo macizo... era el edificio más moderno de la ciudad en el arranque del siglo,

que permitía comunicar Burgos con Madrid y París. Es decir, es un falso histórico hacer que parezca una edificación industrial productiva -según patrones reiterados y discutibles-, sino que se trata de un edificio singular y pretendidamente elegante, mayormente de servicios, para uso ciudadano y a mayor prestigio de Norte, la sociedad más importante del país.



Figura 18. Imagen del interior del cuerpo occidental en el día de su inauguración. Obsérvese la carencia de revestimiento interior de los muros. (Fuente: Luis Santos, 2017).

Por el lado del patio de viajeros, patio de coches o plaza de la estación, se ha diseñado un espacio peatonal que genera un área estancial interesante de 4.853 m² de urbanización, adaptando el diseño en planta a las líneas diagonales de la zona verde adyacente mediante formas angulosas. Sin embargo, esta coherencia con la propuesta de los arquitectos suizos deshace la composición del anterior patio de viajeros, desenfocando la importancia del cuerpo central del edificio de viajeros y su eje perpendicular, respecto del cual se formó en su día el camino de la estación, luego avenida del conde de Guadalhorce.

Por el lado de las desaparecidas vías se ha construido, en la parte suroccidental, una pesada pérgola de planta angulosa, en hormigón, acero y cristal, de 227 m², cuya función es la de apoyar a la cercana cafetería, a modo de terraza cerrada. Es una edificación difícil de comprender y, desde luego, ni contextualiza ni integra el edificio de viajeros en el bulvar, ni sirve de transición con el espacio libre ajardinado, ni, por supuesto, recupera el recuerdo de la gran marquesina metálica que protegía los andenes, a pesar de haberse argumentado precisamente lo contrario. Aparte del diseño de este antojo municipal, cabe recordar que fue derribado el centenario edificio de lamparería, que bien pudiera haber cumplido una función similar con mayor y mejor sentido.



Figura 19. Plano de la planta general del Proyecto de rehabilitación de la antigua estación de ferrocarriles de Burgos –edificio de viajeros y espacio adyacente-, 2016 (Fuente: Contell-Martínez Arquitectos, 2017a).

En cuanto al uso adjudicado al equipamiento, puede decirse que no ha sido bien meditado. De ahí, tal vez, el requerimiento de flexibilidad a los espacios interiores que debían generar los arquitectos. Lo que en el período electoral de 2011 se planteó como un museo, quedó durante varios años a la espera de una decisión, hasta que finalmente, tras las propuestas de una asesoría contratada a tal fin en 2014, se optó por unos usos dirigidos a las cohortes más jóvenes de la población. Pero estos usos (actividades de recreo, ocio, cultura y nuevas tecnologías para niños y jóvenes) fueron en realidad improvisados en pocos meses para poder inaugurar el equipamiento y evitar la pérdida de la subvención europea. Su nivel de uso no es elevado pues aún está en proceso de puesta en marcha, y bien pudiera darse la circunstancia de que la ‘Estación’ alcance un buen nivel de utilización cuando se abran el restaurante, el bar y su terraza cubierta, que sorprendentemente ocupan bastante espacio.

CONCLUSIONES

Pensamos que la legibilidad de un inmueble histórico tras su rehabilitación es un tema relevante. La legibilidad es un atributo necesario para que un bien catalogado se pueda considerar correctamente rehabilitado, y para ello, es necesario tener conciencia del patrimonio, comprender el carácter del

sitio, conocer adecuadamente los valores patrimoniales y mostrar una preocupación por la contextualización en su entorno.

Junto con esto, debe procurarse que el bien rehabilitado adquiera el adecuado papel como testimonio de lo que hubo en el pasado, de modo que la necesidad o la voluntad de incorporar una arquitectura nueva tenga un marco conceptual y operativo que marque los límites. Ni la reapropiación arquitectónica ni la resignificación artística deben obviar la preexistencia.

El Catálogo no ha ayudado en Burgos (y podría decirse que no suele hacerlo en otros muchísimos casos) en esta obligación manifestada, pues carece de explicación histórica y de caracterización patrimonial.

Dado que estamos hablando de inmuebles del patrimonio ferroviario que debían ser rehabilitados como equipamientos modernos y reutilizados con fines bien distintos a los originales, el margen de la intervención arquitectónica transformadora debía ser obligadamente elevado, pero ello no quiere decir que se pueda considerar al edificio como un mero contenedor con una capacidad indiscriminada para acoger las pretensiones del diseño. Por ello, debería plantearse como objetivo equilibrar la funcionalidad de lo nuevo con el respeto a lo heredado y sus componentes históricos, técnicos, estéticos e identitarios, algo que el Ayuntamiento no ha tenido suficientemente en cuenta, por lo que este compromiso ha recaído en los proyectistas.

En los dos casos estudiados se ha preservado la envoltura y la memoria, pues no se ha producido la usurpación de identidad propia de ambiciosos proyectos de autor, como el Museo de la Ciencia de Valladolid o el CaixaForum de Madrid. La epidermis arquitectónica, además, ha sido tratada con delicadeza y el aspecto externo es excelente. Sin embargo, los resultados son muy diferentes, por cuanto la veracidad del testimonio histórico se ha visto comprometida en la 'Estación', mientras que no ha ocurrido lo mismo con el 'Hangar'.

LISTA DE REFERENCIAS

AGUILAR CIVERA, Inmaculada (1988): *La estación de ferrocarril, puerta de la ciudad*. Generalitat Valenciana, Valencia 2 vols. 495 pp.

AU. ARQUITECTOS -ARRIETA GOITIA, Arantza; ESCRIBANO MARTÍNEZ, Félix; ESCRIBANO MARTÍNEZ, Santiago y SAIZ CAMARERO, Ignacio- y ORDÓÑEZ GUTIÉRREZ, Miguel Ángel (2004): *Memoria del Proyecto de Urbanización de la UA.29.01.1 y UA.29.01.2 del Plan Especial de la Estación de Burgos*. Ayuntamiento de Burgos, Burgos, 57 pp.

AU. ARQUITECTOS (2007): *Memoria del Proyecto de Ejecución del “Centro Regional de Creación y Producción musical”, Antiguos Hangares de la estación de Renfe de Burgos*. Ayuntamiento de Burgos, Burgos, 62 pp.

AU. ARQUITECTOS (2009): *Proyecto del “centro de creación musical” en los antiguos hangares de la estación de Burgos*. Burgos, 6 pp.

COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS DE CASTILLA Y LEÓN ESTE, DEMARCACIÓN DE BURGOS –GONZÁLEZ FERRERAS, Leonardo; GUTIÉRREZ-SOLANA PEREA, Rodolfo; LEÓN RODRÍGUEZ, María; HERRERA RUIZ, Virginia; REYMUNDO CUESTA, Teresa; SAIZ REGO, Aránzazu; SALINAS TAPIA, Rebeca, y VILLARREAL SOPEÑA, Gonzalo– (2012): *Documentación técnica: Edificio Antigua Estación de Ferrocarril de Burgos*. Colegio de Arquitectos de Burgos, Burgos.

CONTELL JURADO, María Dolores y MARTÍNEZ LÓPEZ, Juan Miguel (2017a): *Rehabilitación de la antigua estación de ferrocarril de Burgos*, <http://contell-martinez.com/rehabilitacion-de-la-antigua-estacion-de-ferrocarril-de-burgos>

CONTELL JURADO, María Dolores y MARTÍNEZ LÓPEZ, Juan Miguel (2017b): “Burgos. Rehabilitación de la antigua estación de ferrocarril”, en *ConArquitectura* nº 63, pp. 42-48, <http://conarquitectura.co/obra/ca63-rehabilitacion-de-la-antigua-estacion-de-ferrocarril/>

FERNÁNDEZ-OLIVA ÁLVAREZ, José Manuel (1949): “Un tipo nuevo de rotonda para depósito de máquinas”, en *Revista de Obras Públicas* nº 2809, pp. 214-217.

HERZOG & DE MEURON (2006): *Burgos. Métodos y propuestas urbanísticas para una ciudad media española*. Consorcio para la Gestión de la Variante Ferroviaria de Burgos, Burgos.

LALANA SOTO, José Luis y SANTOS Y GANGES, Luis (2010): “Criterios básicos de actuación sobre el antiguo depósito de locomotoras de Valladolid”, en *Lámpara* nº 3, pp. 57-62.

LALANA SOTO, José Luis y SANTOS Y GANGES, Luis (2013): “Retos metodológicos en el estudio, evaluación y tratamiento del patrimonio ferroviario”, en *VI Congreso para la conservación del patrimonio industrial y de la obra pública en España*, TICCIH-España, Madrid, 12-15 de junio de 2013.

LALANA SOTO, José Luis y SANTOS Y GANGES, Luis (2017): “El poder y la confusión de la nomenclatura técnica en la investigación histórica ferroviaria”, en GONZÁLEZ, D.A., ORTIZ, M. y PÉREZ, J.S. -eds.- *La Historia, lost in translation? Actas del XIII Congreso de la Asociación de Historia Contemporánea*, Universidad de Castilla-La Mancha, Cuenca, pp. 2675-2686.

LALANA SOTO, José Luis (2011): “Los depósitos de locomotoras en España: una visión desde el patrimonio”, en *Revista TST* nº 20, pp. 188-205.

LLÁMPARA –Consejo editorial- (2010): “El hangar del ferrocarril en Burgos”, sección “Miradas sobre nuevos usos del patrimonio industrial”, en *Llámpara* nº 3, pp. 96-97.

SANTOS Y GANGES, Luis (2005): *Burgos y el ferrocarril. Estudio de geografía urbana*. Editorial Dossoles, Junta de Castilla y León, y Fundación Caja Burgos, Burgos, 392 pp.

SANTOS Y GANGES, Luis y LALANA SOTO, José Luis (2016): “La falacia del respeto al patrimonio en los macroproyectos urbanísticos sobre espacios industriales”, en LAYUNO ROSAS, Ángeles y PÉREZ PALOMAR, J. Vicente - eds.- *Patrimonio Industrial en las Periferias Urbanas*. Ayuntamiento de Alcalá de Henares, Alcalá de Henares, pp. 121-135.

ÍNDICE

Introducción	1
Ponencias	
Patrimonio Cultural y valor público. La cautivadora responsabilidad de su gestión en el siglo XXI <i>Andoni Iturbe</i>	7
Permanencias y ausencias de un relato industrial. La huella de las tabacaleras españolas en el tejido urbano <i>Carolina Castañeda</i>	11
Proyectos de reconstrucción de edificios históricos. <i>Emilio Bautista, Javier Echávarri y José Luis Muñoz</i>	15
Los espacios industriales en el diseño de la trama urbana de la ciudad contemporánea. <i>Maria Luna Novile</i>	19
A veces patrimonializar algo industrial acaba convirtiéndolo en cultural y a veces patrimonializar algo cultural acaba convirtiéndolo en industrial. <i>Federico Soriano</i>	23

Comunicaciones

Sesión 01

- La difícil pero positiva evolución de la conservación del patrimonio y del paisaje de la “cultura industrial” de Terrassa. 33
Eusebi Casanelles
- Puerto Interior de Huelva 57
Paulatina interacción entre planificación portuaria, territorial y urbanística. Transformación funcional y paisajística del interfaz Ciudad - Puerto - Litoral.
Lola Goytia Goyenechea / Nieves Martínez Roldán
- Coworking: de la cadena de trabajo industrial al espacio arquitectónico colaborativo. 83
Daniel Martínez Díaz / Francisco José Moreno Sánchez-Cañete / Francisco Muñoz Carabias / Alejandro Ferraz Leite-Ludzik
- De fábricas y mapas 103
Revolución industrial y cartografía en Madrid
Rafael García García
- La gran propiedad industrial como responsable de los procesos de regeneración urbana. 121
Patrimonio industrial y valores inmobiliarios en Bilbao
Federico Camerin / Alfonso Álvarez Mora

Sesión 02

- Paisaje industrial e intervenciones en antiguos silos 143
Experiencias y posibilidades
Andressa Klein Ferreira
- Estrategias y oportunidades del patrimonio industrial bodeguero. 161
Una aproximación al estudio del Campo de Guía (El Puerto de Santa María)
María Murillo
- Intervenciones Sostenibles en el Patrimonio Industrial Edificado 177
Luis Alberto Gómez Vázquez
- Transformaciones y pérdidas del escenario minero-industrial de Ponferrada 195
Jorge Magaz Molina.

Sesión 03

El patrimonio industrial en la ciudad contemporánea: intervención arquitectónica y estrategias de gestión. El caso de Matadero Madrid <i>Carmen Moreno Álvarez</i>	217
The recovery of industrial archeology to rethink new urban, economic and social strategies. Italian projects. <i>Pascale Cucco / Rossella Del Regno</i>	245
El espacio arquitectónico en el patrimonio industrial como contenedor de actividades contemporáneas. El caso de la Nave Boetticher. <i>Joaquín Lizasoain Urcola</i>	261
El futuro de la Central Termoeléctrica en el Puerto de Génova. El Re-uso industrial cómo ocasión de zurcido territorial <i>Davide Olivieri</i>	281
Tranvía, ciudad e industria El Tranvía a São Luís, Brasil como vector de desarrollo urbano. <i>Anna Karla de Almeida Santos</i>	301
El gasómetro de Roma, una gran oportunidad de transformación urbana. <i>Clara Vargas Fernández-Carnicero.</i>	313

Sesión 04

El poblado de Compostilla Una obra total desde la óptica industrial <i>Nuria Prieto González / Pablo Rodríguez Rodríguez</i>	339
Complejo hidroeléctrico de Belesar. La urbanización de FENOSA en Chantada. <i>Nuria Prieto González / Pablo Rodríguez Rodríguez.</i>	357
Regeneración Industrial a través de modelos colaborativos. <i>Lucía De Molina Benavides / Roberto Carlucci</i>	373
La antigua estación de Burgos y el precario papel del patrimonio en los proyectos urbanos y arquitectónicos <i>Luis Santos y Ganges / José Luis Lalana Soto.</i>	391
Aprendiendo de la Ciudad Industrial <i>CoLaboratorio (Línea de Investigación perteneciente al grupo Prolab. Laboratorio de Investigación del Proyecto Contemporáneo. DPA, ETSAM, UPM)</i> <i>Almudena Ribot Manzano / Diego García-Setién Terol / Enrique Espinosa Pérez / Begoña de Abajo Castrillo / Gaizka Altuna Charterina.</i>	413