



Torrelavega (ES)

ROMPER BARRERAS

Escala

L/L

Representante del equipo: Arquitecto/a—Urbanista.

Situación: Torrelavega.

Población: 51.042 habitantes.

Área de reflexión: 29,72 ha.

Área de proyecto: 5,74 ha.

Emplazamiento propuesto por: Gobierno de Cantabria y Ayuntamiento de Torrelavega.

Agentes involucrados: Gobierno de Cantabria, Ayuntamiento de Torrelavega, Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

Titularidad del suelo: Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), MITMA y suelos de titularidad privada

Encargo posterior al concurso: Plan Especial de Reforma Interior.



RETOS PLANTEADOS EN EL ÁMBITO

La barrera natural del Río y las infraestructuras de carreteras y ferrocarril condicionan los desplazamientos en el municipio; especialmente en la zona central de la ciudad, fragmentada históricamente por el corredor ferroviario que aísla varios barrios del resto de la ciudad, dividiéndola en dos.

Estos barrios acogen una pluralidad tipológica residencial de gran interés; aúnan viviendas unifamiliares y colectivas en bloque abierto, como parte de una de las Colonias tradicionales de la ciudad (Sniace) que agrupaba la vida urbana de los trabajadores (obreros y directivos), con retazos de manzanas cerradas incompletas e implantaciones aisladas industriales; un tejido complejo, pero diverso, que se yuxtapone sin orden aparente, con la excepción de la Colonia Sniace, estructurado por dos vías de comunicación: Pablo Garnica y el Paseo del Niño. Estos son precisamente los ejes que saltan el ferrocarril para fundirse con la ciudad central administrativa.

El peso de las infraestructuras en el funcionamiento de esta zona de la ciudad es enorme; se perciben como fronteras, físicas y psicológicas que aíslan esta parte de la ciudad, un área que, por otra parte, posee una posición estratégica en cuanto a los accesos a la ciudad, a su cercanía al centro administrativo y desde el punto de vista del paisaje urbano con potenciales significativos como es el paso del Río Saja-Besaya que lo va recorriendo, conformando sus límites oeste, norte y este.

La supresión de las vías debe suponer la mejora indudable de la movilidad en esta zona de la ciudad que tendrá que acoger todos los modos de desplazamientos, implementando medidas, para la consecución de un sistema de movilidad racional y sostenible donde se priorice al peatón y los modos alternativos al tráfico rodado. Hay que significar el gran potencial de sus dos viarios estructurantes ya que el Paseo del Niño se prolonga hacia el trazado de la Ronda Bulevar y Pablo Garnica se adentra hacia el corazón de la ciudad central.





17

¿Como integrar los barrios consolidados de la ciudad, priorizando el tránsito peatonal y otros modos alternativos al tráfico motorizado?



¿Como puede contribuir la reordenación del espacio ferroviario en la integración de la ciudad con el río?



PREGUNTAS PLANTEADAS A LOS CONCURSANTES:

El carácter de las barreras, ¿romper o coser? Se pretende hacer desaparecer la frontera ferroviaria que durante décadas ha sido una constante en la vida urbana de la ciudad, aislando barrios e impidiendo la permeabilidad con el Río, que transcurre tangente al tejido urbano con la posibilidad de reforzar sus riberas, renaturalizarlas, abrirlas a los tránsitos urbanos. En el proceso de supresión de la frontera ferroviaria se abren posibles vías de actuación que pasan por generar nuevas volumetrías edificables y replantear el sistema viario; estas actuaciones no deberían constituir en ningún caso “nuevas fronteras”. Se trata, en definitiva, de coser la ciudad mediante la integración de una gran área recuperada con el soterramiento del ferrocarril.

Diversidad tipológica, ¿caos o complejidad? La integración de tejidos como elemento proyectual. De la diversidad tipológica al caos, frente a la conformación de una escena urbana compleja que entreteje y se complementa absorbiendo usos diversos.

La conexión con las riberas del Río, ¿físicas o perceptivas? Las actuaciones en la ciudad edificada, en el corazón del tejido consolidado, cuando existen elementos naturales significativos como es la traza del Río Saja-Besaya, nos permite abrigar la esperanza de imaginar una nueva conformación urbana que acerque el corredor fluvial al corazón de la ciudad. La supresión de las vías puede favorecer esta conexión, averiguar el carácter de los nexos a establecer, hasta dónde se debe o puede llegar, la importancia de reforzar los parques y áreas estanciales, asomarse al paisaje natural y artificial, así como el establecimiento de nuevas perspectivas, aprovechando la conformación de nuevas volumetrías, proponiendo hasta dónde y cómo materializarlo.

Las trazas históricas, ¿del olvido a la renovación? Las trazas históricas han venido definiendo la ciudad a lo largo de su vida. Sin embargo, muchas actuaciones de renovación urbana las quiebran e incluso las hacen desaparecer. ¿Hasta dónde se debe llegar con las intervenciones en procesos que han devenido traumáticos como un paso ferroviario que fractura, separa? En estos casos, ¿es plausible enarbolar el olvido para curar la herida urbana abierta?

