

Primer Capítulo

Perspectiva Proyectual. Tres ejemplos

Para comprender los «proyectos complejos» en Europa se hace necesario presentar una panorámica del problema tratando de puntualizar ciertos aspectos concretos de este fenómeno. A mediados del siglo veinte se proponen numerosos proyectos con algunas características complejas. Banham, como estudioso de esta temática analiza la decadencia de las «megaestructuras» hacia los años setenta. A nuestro parecer, los proyectos que analizamos a partir de esta época mantienen la misma esencia apuntada por Banham, de «relanzar la economía». Banham, 1978. Pero con ciertos aspectos que los diferencian de las posturas anteriores, de las que destacamos una cierta posición de optimismo en los países europeos para conseguir una mayor integración y desarrollo en el nuevo milenio. Para establecer estos vínculos económicos, entre otros aspectos, se ha mejorado los medios de comunicación y potenciar los centros de intercambio comercial.

El fervor industrial de comienzos de siglo XX, así como el crecimiento acelerado de las ciudades a mediados de siglo, entre otras causas, propicia espacios residuales que, por su posición intermedia entre la ciudad antigua y la nueva, adquieren nuevos valores, los mismos que se retoman como espacios que impulsan y potencian nueva vitalidad a través de propuestas que priorizan la especulación del territorio, para que sirvan como emplazamientos de proyectos arquitectónicos de gran tamaño y variadas actividades. Alrededor de los años setenta, Europa mantiene una clara dependencia a nivel arquitectónico respecto a los Estados Unidos, que se manifiesta en la adopción de modelos arquitectónicos como el centro comercial y los intercambiadores de transporte. Este tipo de arquitectura no da cabida a la «espontaneidad» urbana, en estos casos el arquitecto junto a los diversos especialistas se encargan de dar las pautas proyectuales.

Nuestro interés se dirige al análisis de proyectos que se caracterizan por enfatizar el tamaño, la movilidad, el intercambio y el aislamiento territorial, para reflexionar así, sobre el papel de estos edificios en la sociedad capitalista del presente.

En la primera parte se hace una reflexión general sobre la situación de algunos proyectos en Europa, especialmente de doce ejemplos que se destacan por tener como actividades prioritarias la comunicación y el comercio. Estos objetos son escogidos en la mayor parte por la amplia difusión internacional, como por representar a una misma época de desarrollo europeo y por la importancia en los territorios a los que pertenecen y representan, para después seleccionar tres ejemplos y, realizar un análisis pormenorizado. La segunda parte realiza una descripción de estos proyectos: La Gare Lille Europa, el Pole Multimodal Gare de Vaise y el Centro Comercial L'illa Diagonal. Para recalcar la constitución del edificio y su situación en el territorio, a su vez, destacar su papel de generadores de vitalidad en el entorno circundante y como potenciadores de actividad en la ciudad y el territorio. Del conjunto «Euralille» hemos escogido a la Gare Lille Europa por ser el principal elemento que potencia los intercambios económicos, la creación de la estación de TGV en la ciudad de Lille es tomada como pretexto para crear una área de vitalidad a la ciudad de Lille a través de propiciar los intercambios comerciales de Francia, Inglaterra, Bruselas. El Pole Multimodal Gare de Vaise propone ordenar y generar vitalidad en una área periférica de Lyon a través de la creación de un edificio-parqueadero e intercambiador de transporte relacionado con actividades comerciales y residenciales, este conjunto está concebido dentro del plan para la ciudad de Lyon, de generar centros de actividades que relacionen la ciudad con la periferia. El Centro Comercial L'illa Diagonal propone crear un núcleo de actividades comerciales, administrativas y de servicios que sirven tanto al área de su emplazamiento como también actuar como centro logístico en el territorio.

Observaciones sobre algunos «proyectos complejos» en Europa

Se parte de la necesidad de realizar una reflexión sobre la complejidad de ciertos proyectos arquitectónicos contemporáneos basados en un sistema capitalista de concentración y diversidad de actividades eminentemente comerciales que, proponen para sus finalidades lucrativas grandes espacios interiores de abastecimiento que optan o mantienen una dependencia cada vez mayor con los adelantos tecnológicos, para conseguir sus objetivos generalmente se emplazan en espacios cercanos a infraestructuras del transporte o forman parte de estas, para constituirse en centros de intercambio y de atracción en el medio urbano. Al evidenciar en la arquitectura una pérdida del equilibrio tradicional entre forma y función se acercan a la arbitrariedad proyectual que toman recursos parciales cercanos al comercio, a la publicidad y el espectáculo. Si bien estamos conscientes de la dificultad de realizar un análisis de los proyectos contemporáneos por la falta de distanciamiento temporal, también es cierto que se vuelve necesario ante los incesantes cambios históricos realizar una crítica a estos proyectos, en los que se evidencien algunos aspectos relevantes de su contenido, como una actitud de responsabilidad ante el presente, el pasado y el futuro.

En los últimas décadas se puede constatar en Europa un proceso recurrente de integración de los países tanto en el campo político, económico, cultural y social, que conllevan a mejorar las infraestructuras de comunicación e intercambio. En variadas ciudades se evidencia el aumento y la diversificación de la polaridad, en donde los lugares de intercambio toman protagonismo, que optan por concentrar diferentes actividades en grandes espacios para producir en la ciudad espacios de intensidad temporal. Evidenciamos también un protagonismo cada vez mayor de los espacios de intercambio que producen



Grimshaw, Estación de ferrocarriles Waterloo, 1994. (Grimshaw, 1994, p. 41).

nueva centralidad. Consideramos que este papel ocupan especialmente las estaciones que reúnen diferentes medios de transporte y los centros comerciales. De una amplia lista de ejemplos que están dentro de esta temática hemos optado por describir brevemente doce casos, que los hemos seleccionado porque pertenecen a diferentes regiones de Europa propician nueva centralidad en los territorios a los que pertenecen y son considerados como espacios claves para el desarrollo urbano, además de que han tenido una amplia divulgación internacional.

En Inglaterra la nueva terminal internacional de la **Estación de Waterloo** por Nicholas Grimshaw, en Londres, de 1994, se ubica junto a la antigua estación de 1922. Esta nueva infraestructura del transporte se la proyecta como una operación para ampliar los servicios existentes, esta emplazada en un espacio urbano constreñido, su funcionamiento prioriza la superposición de actividades y las conexiones verticales. En el nivel superior se localizan los andenes del tren de alta velocidad, en el nivel intermedio el vestíbulo para las salidas y en el nivel inferior para las llegadas. En el subsuelo existe un aparcamiento para los vehículos y bajo este los accesos del metro. La estación esta proyectada para que las personas puedan orientarse a través de diferenciar la llegada y la salida. El mayor énfasis esta puesto en la cubierta aerodinámica de doble curvatura que tienen una luz variable de 50 a 35 metros que utiliza como materiales primordiales el acero y vidrio.



Von Gerkan - Marg, Lehrter Bahnhof Berlin, 1995. (Balfour, 1995, p. 298).

Es en Alemania especialmente en Berlín donde se pueden observar numerosas intervenciones en el territorio, desde la rehabilitación de diferentes instituciones, nuevos barrios y centros de intercambio de transportes. Tal es el caso de la **Lehrter Bahnhof Berlin** proyectada por el Estudio von Gerkan - Marg Partner de Amburgo, en el año de 1995, prevista como centro ferroviario del área nor-oeste de la Alemania unificada. El complejo presenta dos bloques que actúan como puentes para el paso de las vías y de puerta para el acceso

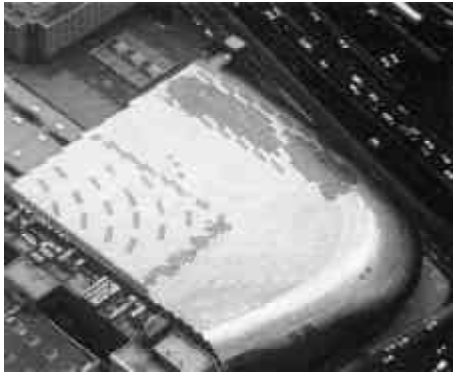
de los peatones, estos espacios están destinados a los servicios de pasajeros. Transversalmente cruzan las líneas de trenes en diferentes niveles. Las mismas están protegidas en esta área por una cubierta curva translúcida con estructura reticular. En el cruce de los dos bloques con las vías se genera el vestíbulo que permite las diferentes conexiones en un espacio translúcido y diverso, también este espacio está limitado por una cubierta translúcida soportada por una estructura reticular.

El **Centro Comercial Galerías Lafayette** por Jean Nouvel, en Berlín, de 1997, ocupa parte de una manzana de la Friedrichstrasse, en el centro de la ciudad. Esta intervención pertenece a un conjunto de intervenciones posteriores a la caída del muro de Berlín en 1989, en donde se respetan las alineaciones y las alturas del tejido urbano. El programa para este conjunto reúne usos mixtos de comercios, viviendas, oficinas y aparcamiento subterráneo, a la vez, se conecta con algunos de los edificios ganadores del concurso de ésta área, a través de un pasaje subterráneo. En la fachada del edificio se reviste con vidrio oscuro atravesado por bandas de neón, con una marcada horizontalidad. En el interior destacan dos conos de vidrio que introducen la luz y conectan los espacios de los diferentes niveles. Este centro comercial acentúa el uso del vidrio como recurso para transparentar el interior y transmitir mensajes publicitarios, enfatizando la frontera entre el interior y el exterior, entre lo privado y lo público.

En el caso de Francia es significativa su posición central en Europa, lo que le favorece a una mayor posibilidad de comunicación con diferentes países. Es notoria la preocupación de este país por mejorar sus infraestructuras de comercio, comunicación y transporte. Si en el caso de París considerado como el polo de atracción de Francia se proponen generadores de nueva vitalidad, como: centros de intercambio, estaciones de transporte, centros culturales y comerciales, también es notorio el interés por descentralizar las instituciones



Nouvel, Centro Comercial Galerías Lafayette, Berlín, 1997
(Nouvel, 1997, p.94).



Piano, Centro Comercial Bercy-Charenton, París, 1990.
(Piano, 1990, p. 52).

para dotar a las ciudades medias de mayor independencia y poder de desarrollo, como es el caso por ejemplo de las ciudades de Lille al norte y Lyon al Sur.

En Francia destacamos el **Centro Comercial Bercy-Charenton**, por Renzo Piano, en París, de 1987-1990, que se localiza en la periferia de París, emplazado junto al «Echangeur de la Porte de Bercy» en el cruce del Boulevard Peripherique y la Autoroute de l'EST. Frente a esta maraña viaria urbana, el centro comercial se concibe como un objeto cerrado e introvertido, revestido de placas de acero inoxidable, como si tratará de un caparazón continuo y claro, que se protege del complicado y confuso exterior. El conjunto está compuesto por actividades comerciales, oficinas, hotel, aparcamiento subterráneo, con una clara dirección horizontal. El interior se organiza en torno a una calle cubierta, con iluminación cenital, ésta sirve para relacionar «mecánicamente» los diferentes niveles a través de cintas transportadoras con ligera pendiente. En el centro de esta calle se encuentra un jardín que actúa también como elemento de relación, en la que se rememora un fragmento de lo «natural».



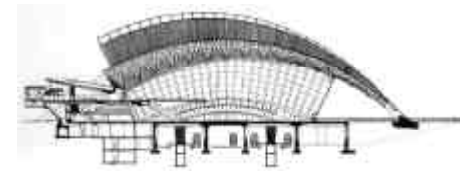
Euralille, Gare Lille Europa, Aerial view the business center, 1994. (Koolhaas, 1996, p. 55).

En el centro de negocios «Euralille» de Rem Koolhaas, en Lille, de 1996, que intenta ser un polo de intercambios que vincula especialmente Francia, Inglaterra y Bélgica. Emplazado en un área periférica caótica y compleja. El conjunto está compuesto principalmente por tres objetos arquitectónicos separados, el centro comercial, el centro de congresos y la estación de trenes de alta velocidad con tres torres sobrepuestas. El objeto arquitectónico que reviste mayor interés es la **Gare Lille Europa**, la misma está organizada de tal manera que en el nivel superior se localiza el vestíbulo longitudinal para los viajeros, que conecta con las torres sobrepuestas y con el centro comercial. Paralelamente a la estación y en sentido opuesto al centro de la ciudad se localiza la autovía de circunvalación de Lille, entre esta autovía y la estación, están los aparcamientos longitudinales, y el núcleo de intercambios vertical y horizontal que conecta a su vez con las líneas del metro.

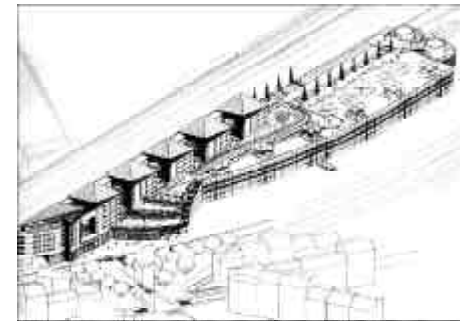
La **Estación del TGV de Satolas**, cuyo concurso se realizó en 1990, siendo vencedor Santiago Calatrava, se emplaza a unos 30 kilómetros al nor-este de Lyon. Este conjunto es uno de los primeros intentos en Europa para conectar el sistema de trenes de alta velocidad con el aeropuerto. La estación esta formada fundamentalmente por dos partes: la nave central situada de manera simétrica sobre las vías y los andenes cubiertos aproximadamente de 500 metros de longitud, se conecta con el aeropuerto Guillaume Guillet de 1968, por una galería de 180 metros de longitud, con cintas peatonales se cubre los andenes con una cubierta abovedada y en su centro con una cubierta de mayor altura que destaca en el conjunto y, que sirve para cubrir el vestíbulo de la misma.

Es de mencionar además que en esta ciudad se da gran importancia la creación de centros de intercambio locales, especialmente es significativo el caso del **Pole Multimodal Gare de Vaise** construido de 1990 a 1997, por Didier Petit. La misma que se localiza junto a la antigua «Gare de Vaise». Esta compuesto por la estación de metro y autobuses, aparcamientos, centro comercial, residencia de estudiantes, jardín en la terraza. Este conjunto tiene como estrategia ordenar la periferia y crear mayores comunicaciones que propicien la creación de nueva vitalidad. Estos núcleos de atracción se los propone como espacios que relacionen la ciudad y la periferia.

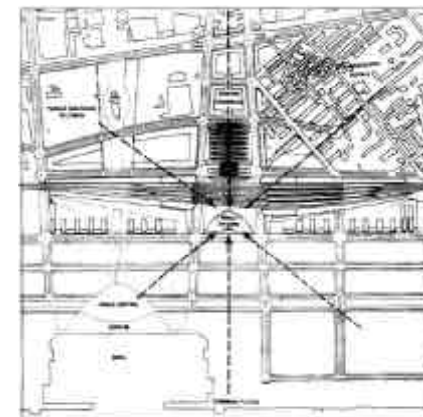
En Portugal la **Estación intermodal de Oriente** destinada a relacionar la ciudad con la exposición internacional de 1998 en Lisboa, proyectada por Santiago Calatrava, emplazada próxima al río Tajo. Este conjunto compuesto por la estación de tren, autobús, metro, una línea de monorraíl al aeropuerto, paradas de tranvía, taxi y coche, y aparcamiento subterráneo. Entre estos servicios los elementos principales son la estación de tren con una plataforma elevada para las vías, cubierta por una marquesina arborescente, y una cubierta ondulada sobre la zona de transportes.



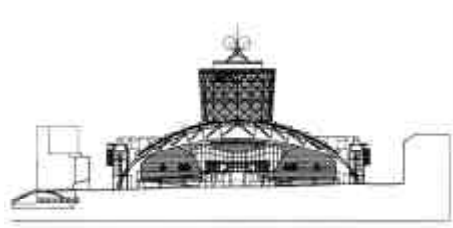
Calatrava, Estación de TGV Satolas, Sección, Lyon.(Pie,1995.)



Petit, Pole Multimodal Gare de Vaise, Lyon, 1997. Vista aérea, (SYTRAL, 1997, p. 20).

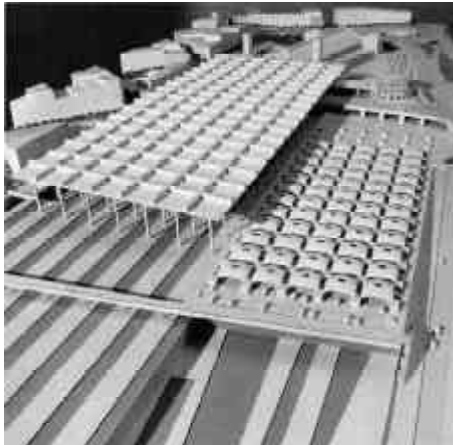


Calatrava, Estación Intermodal de Oriente, Lisboa, 1998. (Revista Arquitectura Viva, 1998.)



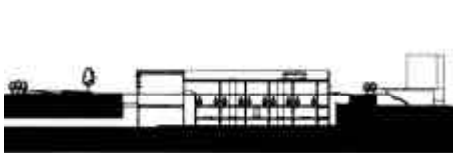
Wilford, Stirling, Estación intermodal Abando, Sección, Bilbao, 1995. (Pie, 1995, p 49, vol. 19).

En España que mantiene una ubicación periférica en Europa, el desarrollo de estos centros de atracción ha sido lento con ejemplos puntuales de apertura. En Bilbao el proyecto no construido, para la **Estación Intermodal Abando** diseñada por Michael Wilford y James Stirling, en 1995, se propone ubicarse en el centro histórico de Bilbao para lo cual se sirve de la antigua estación de Abando para crear recorridos que se relacionen con las vías exteriores y así conseguir continuidad con la ciudad, además de crear una plaza que actúa como polo ordenador del conjunto y a su vez integrarse a la ciudad, en este conjunto cabe señalarse la gran cubierta de acero y vidrio que sirve como elemento de unión e identificación del conjunto.



Moneo, Atocha Station, Madrid, 1995. (Revista A + U, 1989, p. 123.)

En Madrid que mantiene una centralidad clara en España se proponen mejoras en las infraestructuras de transporte existentes y se las acondiciona a los nuevos requerimientos. Como ejemplo nos referimos a la ampliación de la **Estación de Atocha** proyectada por Rafael Moneo, entre 1984 y 1992. Al tener que respetar la marquesina antigua y reunir variados usos produce como resultado una intervención de espacios que se relacionan forzosamente. Los elementos principales de esta proyecto son la conservación de la antigua marquesina transformada en vestíbulo general, la plaza, la estaciones de cercanías, largo recorrido, metro, autobús y aparcamientos. En Atocha el intercambiador que conecta los diversos medios de transporte es la pieza clave que da la solución al problema planteado.



Propuesta para la Estación de la Sagrera, Sección, Barcelona, 1995. (Pie, 1995, p. 9.)

En Cataluña tenemos el proyecto de nueva centralidad para el área de la Sagrera, tiene como espacio fundamental, la **Estación de la Sagrera**, propuesto en 1995, por el Ayuntamiento de Barcelona, emplazado al nor-este de la ciudad. A través de la ocupación del espacio ferroviario se propone un parque lineal, en el que se localice la estación del TGV, equipamientos comerciales, administrativos, residenciales. La estación, prevee recibir las vías del norte y noreste de la ciudad, se configura con: los niveles de alta velocidad y

cercanías y, la conexión a través de una lanzadera con una nueva estación de cercanías en el túnel de Meridiana por donde pasan las líneas C-3 y C-4, ésta su vez coincide con las estaciones de Metro de Sagrera, líneas 1 y 5, de manera general el nivel +1 se destina a la estación de autobuses, en el nivel +/- 0 el vestíbulo, en el nivel -1 las vías para el tren de alta velocidad y talleres, en el nivel -2 las vías para cercanías y accesos de emergencia, y en el nivel -3 las conexiones con el metro.

El **Centro Comercial L'illa Diagonal**, por Rafael Moneo y Manuel de Solà-Morales, construido entre 1984 - 1992, emplazado al nor-este de la ciudad, se caracteriza por proponer nueva centralidad en la ciudad, integra dos modelos diferentes de ocupación del suelo, relaciona el conjunto con los diferentes modos de movilidad urbana, las calles peatonales que cruzan el conjunto, la vía que penetra el conjunto a nivel del subsuelo y remarca especialmente la avenida Diagonal. Consigue crear un núcleo de intensidad a través de reunir actividades comerciales, hotel, oficinas, sala de convenciones, centros de educación, biblioteca y polideportivo.

Nos interesa estudiar entre estos ejemplos, los que proponen una nueva centralidad dentro de la ciudad, que sean proyectos realizados, o que manifiesten algún elemento espacial que los diferencie de hechos anteriores. Pertenecen a ciudades intermedias y a nuestro parecer conforman un corredor importante para el desarrollo de Europa, de estos conjuntos optamos por estudiar la Gare Lille Europea que pertenece al conjunto «Euralille», el Pole Multimodal Gare de Vaise en Lyon y el Centro Comercial L'illa Diagonal de Barcelona.



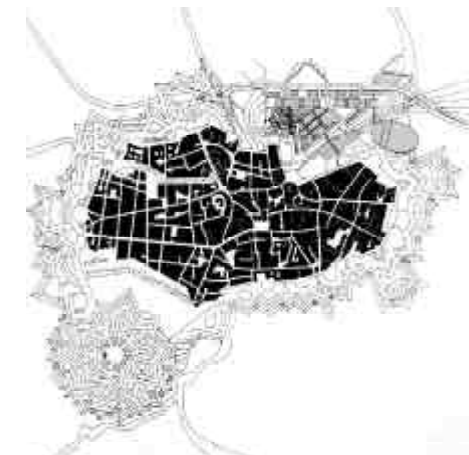
Moneo - Solà Morales, Centro Comercial L'illa Diagonal, vista entre avenida Diagonal y Numancia, Barcelona, 1992. (Moneo, 1994.)

Gare Lille Europa

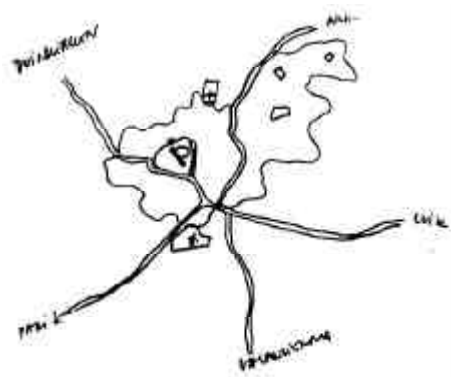
El centro de negocios de «Euralille» proyectado por Rem Koolhaas, comprende unas 70 hectáreas, este conjunto se encuentra emplazado en la periferia de Lille al nor-este del centro de la ciudad, en un territorio sin consolidarse, entre construcciones industriales, cruces viarios y cerca de la estación de ferrocarriles. La propuesta está conformada por piezas disgregadas en el territorio que mantienen relación a través de vías y espacios colectivos.

Para analizar el emplazamiento del conjunto «Euralille» se hace necesario recurrir a la configuración de algunos hechos de la historia urbana de Lille e indicar algunos datos sobre la antigua estación, puesto que ésta se encuentra relacionada a la nueva propuesta de estudio. Lille con un pasado de gran euforia mercantil, su «emplazamiento estuvo desde el comienzo bien diferenciado, por ser la base del desarrollo de los intercambios, por un lado, y del poder político, por otro.» Pinol, 1996, p. 94. Es de señalarse que Lille «debe su nombre -Isla, Insula- a su emplazamiento, en una península situada entre los pantanos del curso alto y del curso bajo, navegable, de Deúle» Pinol, 1996, p. 96. (ver anexo gráfico).

En el plano de Lille de 1870, (ver anexo gráfico), se observa tres elementos principales en su configuración urbana. a) La ciudad medieval. b) La ciudadela del siglo XVII. c) El ensanche de mediados del siglo XIX. Si bien la ciudad medieval mantiene un centro claro y jerárquico, el ensanche de mediados del siglo XIX propone un polo de atracción en el centro geométrico, que se produce en la unión de las dos formas urbanas, lo que transforma a Lille en una configuración bifocal, de la misma se menciona que «respondía a la elaboración de una red de perspectivas urbanas, en las cuales los dos focos equivalentes (el antiguo y el nuevo centro) se abrían a través de avenidas hacia glo-



Situación de Euralille en relación con la ciudadela y las antiguas fortificaciones del centro histórico. (Joffroy, 1994, p. 30.)



Koolhaas, Croquis emplazamiento, Euralille. (Dutriaux, 1992, p. 104.)

rietas y plazas, remitiendo sobre proyectos rectilíneos a otros enlaces análogos que finalmente conducían hasta los nuevos suburbios». Pinol, 1996, p. 106. La apertura de calles, al «estilo Haussmann» produjo daños irreparables, como «la calle de la Estación, en 1869, fue menos respetuosa con la preservación del paisaje existente; de hecho, su trazado determinó la desaparición del antiguo mercado municipal y el del pescado, así como la multitud de casas de artesanos.» Pinol, 1996, p. 106.

Con respecto a la Gare du Chemin de Fer du Nord, se menciona que «en 1864, la intensificación del tráfico ferroviario impulsó al consejo municipal a considerar la construcción de una gran estación término...la ciudad contó a partir de entonces con una estación elegante y funcional, que entre 1889 y 1892, fue ampliada con un revolucionario recinto para los trenes, constituido por 16 armaduras moldeadas de una sola pieza, sin tirantes, de 65 metros de arco.» Pinol, 1996, p. 104. Esta estación se emplaza al sur-este de la ciudad medieval junto a las fortificaciones y relacionada con la Gare aux Marchandises que se sitúa al sur de la ciudad medieval. El conjunto «Euralille» cercano a la Gare du Chemin de Fer du Nord, se sitúa en una zona «non aedificandi» en la periferia de la ciudad, en una área industrial y de usos ferroviarios del siglo XIX, junto a la fortificación -demolida en el siglo XX en los años 60-. Esta posición ha ayudado para que pueda servir como espacio de relación con el área periférica de Saint-Maurice.



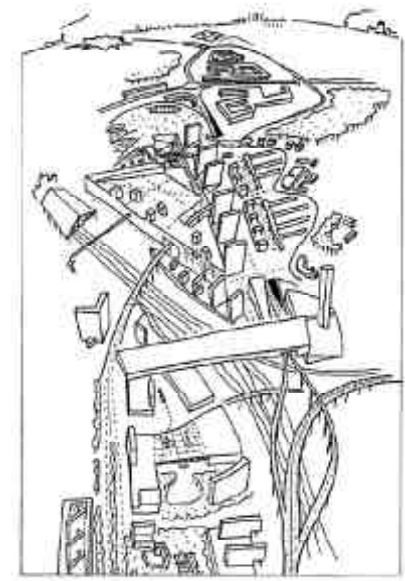
Koolhaas, Croquis emplazamiento, Euralille. (Dutriaux, 1992, p. 104.)

En este conjunto compuesto de espacios de conexión y movilidad, se destacan tres elementos: a) La Gare Lille Europa que viene a ser la principal estrategia de la intervención. b) El Congrexpo destinado a exposiciones y seminarios. c) El Centro Comercial Triángulo como elemento de conexión de los anteriores. Los dos primeros priorizan las comunicaciones y relaciones con el territorio, en especial con París, Londres y Bruselas; y el último se vincula en mayor medida con Lille.

En este proyecto se busca abrir el espacio, en donde se producen los intercambios de medios de transporte, cruces de elementos de conexión como escaleras en diagonal, ascensores verticales, proponiendo superposiciones y a la vez continuidades. El conjunto retoma como argumento proyectual la movilidad de las vías existentes, al proponer una yuxtaposición de diferentes maneras de circulación. Si el área de ubicación presenta una acumulación de vías con un cruce, como si se tratara de un enmarañamiento complicado, el proyecto, en cambio, propone un cruce vías de manera perpendicular que ordena el conjunto.

A nuestro parecer se evidencian dos maneras de ocupar el territorio, la primera que se ha venido realizando en el transcurso del tiempo, como fruto de una continua «imposición» eminentemente viaria, cuyo objetivo es la de conectar según los intereses inmediatos y de las conveniencias históricas los lugares o los monumentos específicos de jerarquía determinada, en donde los recorridos producen una maraña inextricable con vacíos, conformando barreras infranqueables. La segunda que toma como premisa la aceptación de la anterior, provoca una «re-imposición» de puentes sobre las vías rápidas y fortalezas privadas emplazadas sobre los vacíos, que a través de una actitud compasible al entorno degradado se levantan las construcciones que pretenden ocupar el caos haciendo evidente la complejidad tecnológica y económica, para destacarse, brillar en la confusión, llegar a ser propuestas que se adaptan a las necesidades momentáneas.

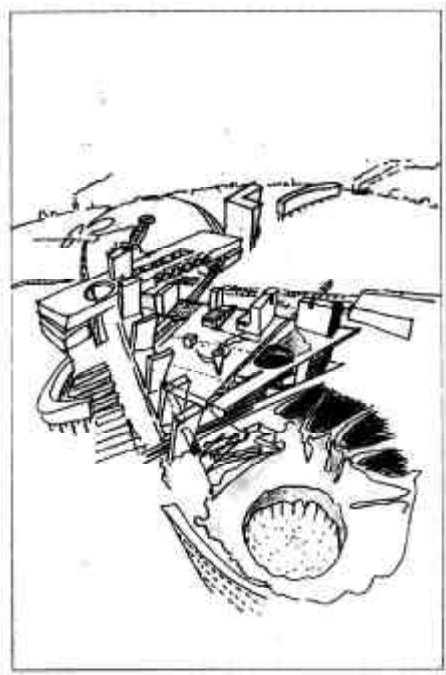
Podemos distinguir en este conjunto dos condicionantes urbanos. El primero asume el trazado viario existente, el cruce de ejes que conforman las vías de ferrocarril y las vías cercanas al Congrexpo, tanto el cruce y centro de este sistema forman el enmarañamiento de mayor intensidad del conjunto, con sus diferentes niveles y conexiones, se produce así, un sistema cerrado o circuito en el que se localizan el Congrexpo con su forma oval a la derecha y el Centro



OMA, Esquema inicial, Perspectiva. (El Croquis, 1992, p. 161.)



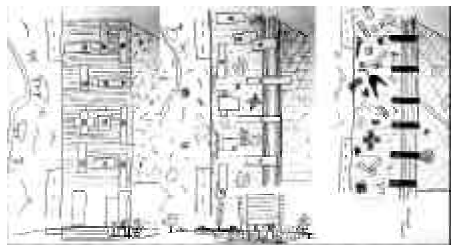
Gare Lille Europa. (Doutriaux, 1992.)



Koolhaas, Euralille, Vista general del conjunto. (Koolhaas, 1996, p. 20.)

Comercial con su forma triangular a la izquierda. El segundo condicionante del proyecto es el cruce de ejes de manera perpendicular, que se asume para crear orden y claridad, que induce una direccionalidad hacia el exterior donde esta emplazado el conjunto fronterizo conformado por la Gare Lille Europa, paralela a las vías existentes, las torres y el Hotel (sin construir), perpendiculares a la estación, este último edificio de gran tamaño, está emplazado de manera autónoma, aislado y autosuficiente, propicia la comunicación territorial antes que local. Las estrategias de concentración y conexión como claves del proyecto, se observan tanto en lo referente a la yuxtaposición de los elementos de comunicación como también en los espacios arquitectónicos autónomos, en especial representan a la primera estrategia, el Congrexpo y el Centro Comercial y; a la segunda estrategia, la Gare Lille Europa. Si bien se hacen algunas acotaciones sobre el conjunto, esta investigación dedica especial atención, al análisis de la Gare Lille Europa, ésta fue proyectada por Jean-Marie Duthilleul, arquitecto de la SCNF, circunscribiéndose a los planteamientos del proyecto general. La estación tiene una longitud aproximada de 300 metros, se ubica al nor-oeste del conjunto y se localiza a unos 400 metros de la antigua estación de Lille.

La estación y las torres actúan como ordenadores del proyecto general, ya que organizan el territorio y los diferentes medios de transporte como tren, automóvil, metro. En este espacio confluyen las vías rápidas, los aparcamientos, la estación de tren de gran velocidad. En un gráfico de Frank Vermandel en su ensayo «Euralille-Projet for a city» Vermandel, 1996, p. 21. Se observa las tres propuestas para la posición de las torres en la base de la estación. La izquierda propone una ubicación aleatoria de las torres y la independencia con respecto a la estación de TGV. La del medio relaciona algunas torres con la abertura de la estación de TGV. La derecha propone una disposición perpendicular de las torres con respecto a las vías abiertas, consiguiendo una relación ordenada entre torres y estación TGV.



Koolhaas, Diferentes posiciones de las torres en la superficie de base de las estaciones. Euralille. (Koolhaas, 1996, p. 20.)

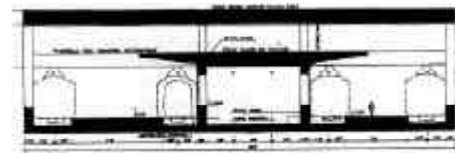
Cabe mencionarse que los espacios de cruce entre la estación y las torres si bien mantienen conexiones no tienen relación directa y actúan independientemente, los edificios están considerados como puentes espaciales aislados, sin mantener contacto directo. En el caso del cruce de la vía Le Corbusier con la estación se produce una mayor relación por el mismo hecho de producir la vía un corte superficial del espacio, pero en todo caso también se trata de un puente que salva un obstáculo sin integrar espacios.

El espacio para la Gare Lille Europa propone un conjunto paralelo y relacionado entre las vías periféricas, los aparcamientos y la estación de TGV. En el diagrama presentado por la SNCF en 1988, se concibe como una caja hermética, ya en Septiembre de 1989 se propone una abertura a esta caja de diferentes niveles con muros de aberturas laterales, la tercera propuesta enfatiza la relación visual de la estación de TGV con el centro de la villa, en la que se da énfasis a la abertura al exterior. La Gare Lille Europa, de forma longitudinal, se sitúa paralela a las vías de acceso a Lille, la fachada norte da a las mencionadas vías, la fachada sur se abre al centro de la ciudad y las fachadas este y oeste se relacionan a zonas abiertas. De estas cuatro fachadas, la orientada al sur es la que mayor importancia recibe, puesto que se la proyecta como un vitral que relaciona la movilidad interior con la ciudad.

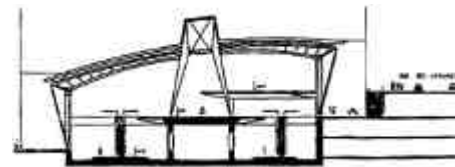
La discontinuidad que se produce en la cubierta de la estación deja pasar la vía Le Corbusier, que corta a la misma de manera perpendicular configurando un cruz. Podemos considerar que la estación está condicionada por las vías paralelas a está, como también por la vía que la divide perpendicularmente. La vía Le Corbusier divide además los terrenos cercanos a la fachada sur, en éste caso el peatón mantiene relación directa sólo con este espacio, a través del «espacio público» residual, la «estación triángulo» y el «parque de la ciudad». Las otras fachadas están en contacto con las vías y con el acceso para el coche, es decir ocupan una posición secundaria. La estación esta emplazada



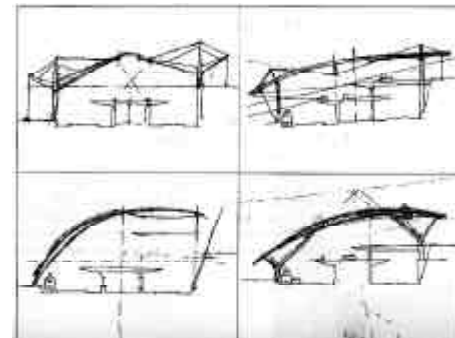
Duthilleul, Gare Lille Europa, Euralille, 1988, Diagrama propuesto por la SNCF. (Koolhaas, 1996, p. 24.)



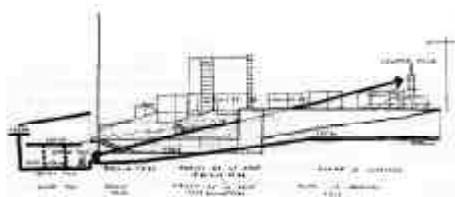
Duthilleul, Gare Lille Europa, Euralille, 1989, Aberturas laterales del espacio, (Koolhaas, 1996, p. 24.)



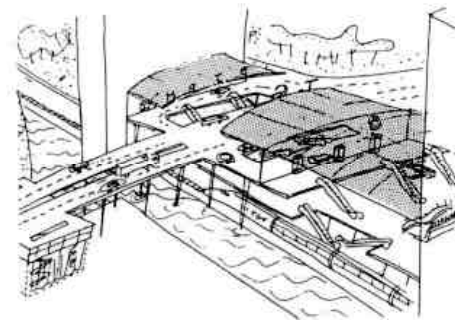
Duthilleul, Gare Lille Europa, Euralille, Abertura de la caja para relacionar las vías con el paisaje. (Koolhaas, 1996, p. 24.)



Duthilleul, Gare Lille Europa, Euralille, diferentes versiones de la cubierta de la estación. (Koolhaas, 1996, p. 89.)



Koolhaas, Relación visual entre la estación y la ciudad, Euralille. (Koolhaas, 1996, p. 24.)



Gare Lille Europa y rue Le Corbusier. (Doutriaux, 1992.)



Duthilleul, Cubierta de la Gare Lille Europa. Euralille. (Koolhaas, 1996, p. 160.)

en un terreno con pendiente hacia el norte, con la finalidad de hacer visible la ciudad desde el interior del nivel inferior.

En la Gare Lille Europea y las torres de oficinas se puede observar que si bien es cierto que la estación esta abierta hacia el centro histórico de Lille y las edificaciones verticales también mantienen esta relación con la ciudad, en general el conjunto trata de elementos que intensifican lo interior y dejan en segundo plano la relación con el exterior. Podemos decir que la movilidad y las actividades propias del espacio público están interiorizadas.

Las vías para los trenes están repartidas en tres espacios relacionados con un nivel superior que sirve para el acceso de los peatones, la mayor preocupación radica en la solución de la cubierta que ha cambiado desde una superficie plana, a dos aguas, hasta una superficie ondulada continua. Optándose por la cubierta a doble curvatura que mantiene una mínima relación con la estructura de arcos, para conseguir una mayor penetración de luz, posibilitar la sensación de ligereza, fluidez espacial. Igualmente podemos decir del espacio interior de la estación que por su misma forma, la diferenciación de niveles para trenes y para peatones, su transparencia estructural, la cubierta sinuosa y los muros y aberturas al exterior le confieren una claridad espacial, que lo detectamos también en algunas de las estaciones y hangares del siglo XIX.

El nivel inferior se lo destina a cuatro vías de trenes separadas entre sí por un ducto, el nivel superior como vestíbulo. La fachada norte está relacionada con una área de parqueaderos. Los accesos de la fachada norte acceden directamente al nivel 3, y los accesos de la fachada sur se sirven de escaleras para subir al nivel 2, donde están los vestíbulos.

En el espacio aledaño a la estación se produce la relación con la estación de metro, la misma que se encuentra en un nivel inferior que la primera. La Gare

Lille Europa enfatiza lo horizontal, los edificios superpuestos en cambio lo vertical. Los elementos geométricos básicos del proyecto son el rectángulo, los arcos y las curvas sinusoidales.

La estructura de la estación de acero y vidrio posibilita una mayoritaria iluminación del interior a través de las fachadas norte y sur. Si generalmente se opta por ocultar la inclusión del tren en la ciudad, en este proyecto se propone la exposición de la movilidad. La Gare de Lille intenta convertirse en calle cubierta transparente hacia el exterior.

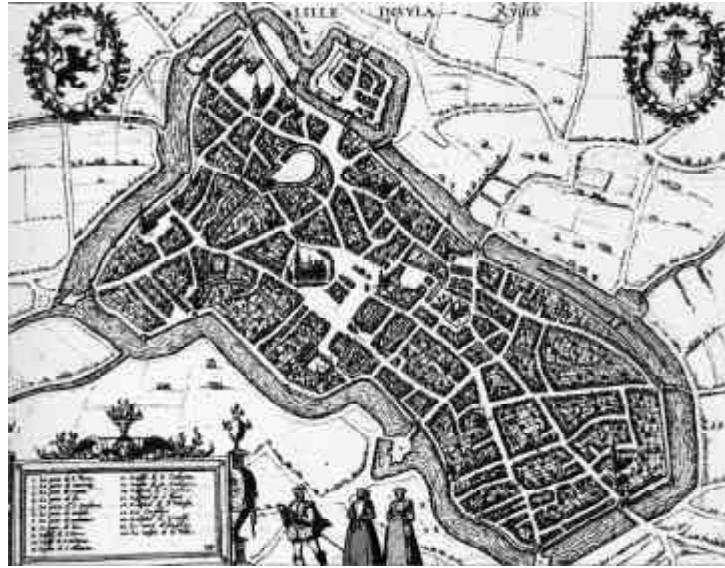
A continuación exponemos un anexo gráfico de: los planos de Lille, planos de emplazamiento, los planos de las plantas, las elevaciones y las secciones, y una secuencia fotográfica.



Duthilleul, Bahnhof in Lille, Sthal Glas, (Michel, 1995, p. 671.)



Duthilleul, Bahnhof in Lille, Sthal Glas, (Michel, 1995, p. 671.)



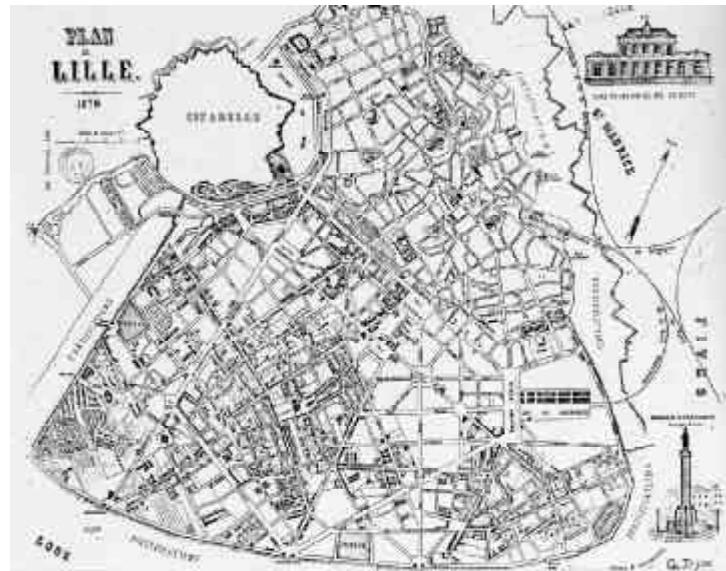
Plano de Lille hacia 1560, según Guichardin. (Pinol, 1996, p. 99.)



Plano de Lille, de Jean Blaeu, 1649, (Pinol, 1996, p. 99.)



Plano de la ciudad y ciudadela de Lille (principios del siglo XVIII). (Pinol, 1996, p. 101.)



Plano de Lille en 1870. (Pinol, 1996, p. 106.)



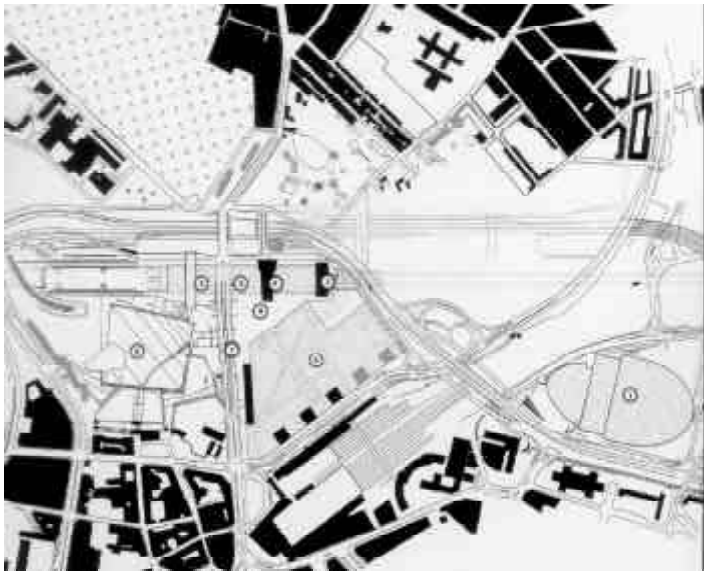
Site for the future business center, 1991. (Koolhaas, 1996, p. 17.)



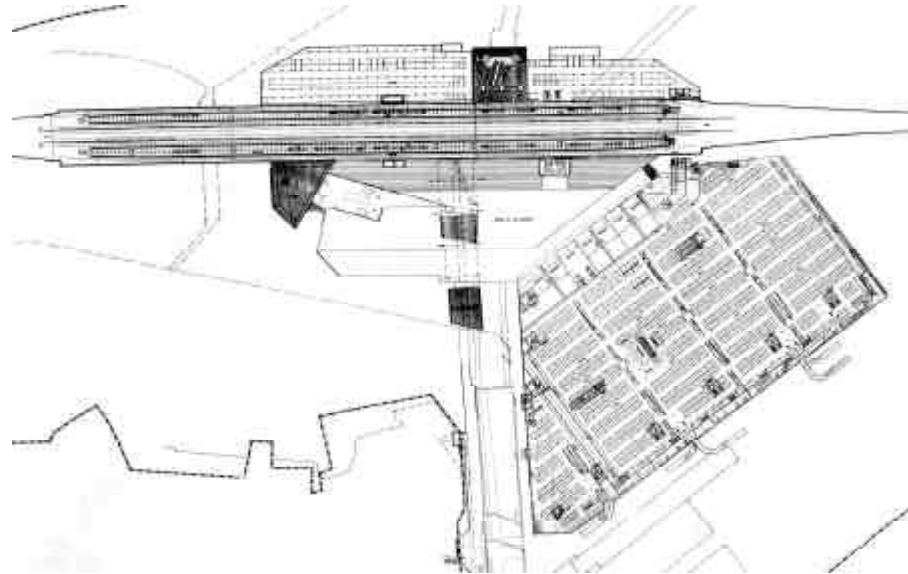
Sketch with main linking elements. (Koolhaas, 1996, p. 86.)



Koolhaas, Euralille, Emplazamiento general. (Koolhaas, 1995.)



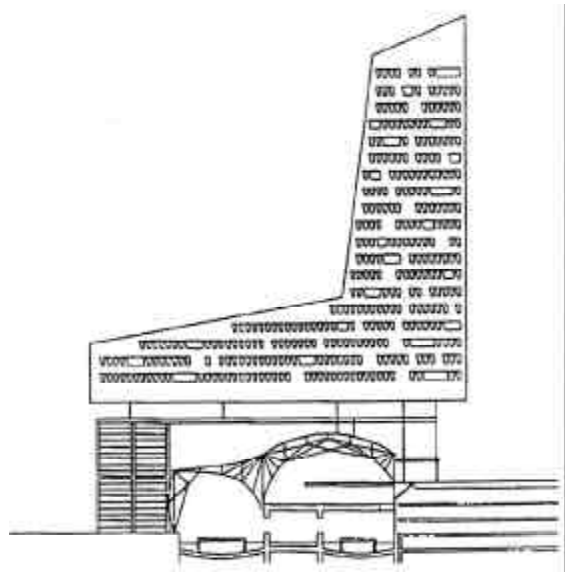
Koolhaas, Euralille, Emplazamiento general. (Koolhaas, 1996, p. 72.)



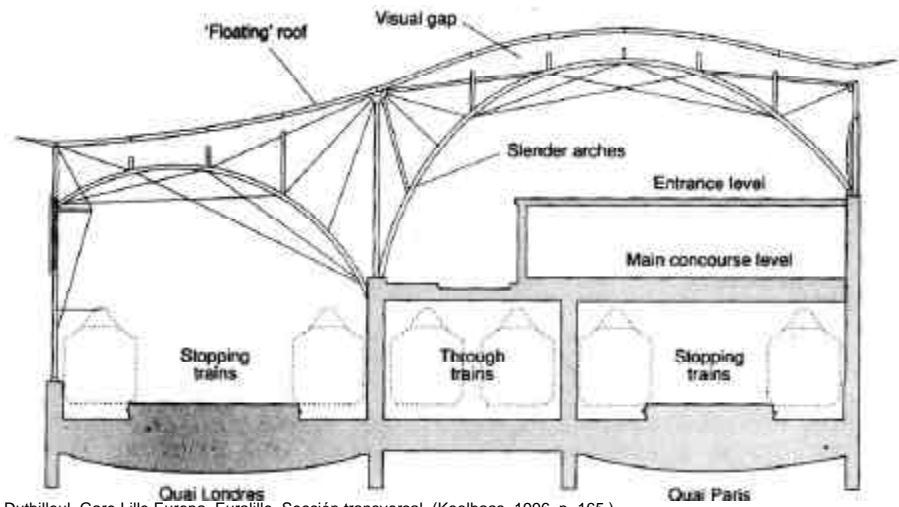
Koolhaas, Planta cota + 18, Andenes y vestíbulos de la estación de TGV, 1991. (Revista El Croquis Nº 79, 1996.)



Koolhaas, Planta de cubierta. (Koolhaas, 1995.)



Portzamparc, Crédit Lyonnais Tower, Euralille, (Koolhaas, 1996, p. 164.)



Duthilleul, Gare Lille Europa, Euralille, Sección transversal. (Koolhaas, 1996, p. 165.)



Koolhaas, Gare TGV, Euralille. (Dutriaux, 1992, p. 109.)



Cruce entre la Gare Lille Europa y la Rue Le Corbusier. (Koolhaas, 1996, p. 88.)



Espacio interior. (Koolhaas, 1996, p. 52.)



Duthilleul, Gare Lille Europa, Eurailille, Vista interior de la estación de TGV. (Koolhaas, 1996, p. 90.)



Espacio interior. (Koolhaas, 1996, p. 52.)



Vista aérea de la Gare Lille Europa, Eurailille. (Koolhaas, 1995.)

