

Pole Multimodal Gare de Vaise

Proyectado por Didier Noël Petit, acreditándose ganador del concurso de Noviembre de 1990, el conjunto multimodal se construye de Julio de 1992 a Abril de 1997. La superficie de construcción comprende 42.000 m2. distribuidos en nueve niveles.

Al realizar un acercamiento de algunos hechos históricos, constatamos que, en la edad media, el emplazamiento donde se sitúa el proyecto, está al exterior de las murallas y pertenece al «Faubourg de Vaise», éste se desarrolla de manera lineal siguiendo el límite de la carretera con dirección a París y el río Saone.

En el «Plan de Vaise avec les quartiers de Pierre-Scize, de Serin et Fourvière par Roche, 1789» Dureau, 1997, planche 7. (ver anexo gráfico). Se observa el trazado radial -actual Place de Valmy-, con un hito en la rotonda y arborización a cada lado de las vías que se dirigen hacia París, a la vez, que mantiene una posición cercana al emplazamiento de la estación de Vaise.

En el «Plan topographique de la ville de Lyon et de ses environs, dressé par Laurent de Dignoscyo et gravé par Eugène Rembielinski, 1847» Dureau, 1997, planche 19. (ver anexo gráfico). Evidenciamos en los terrenos alrededor de la rotonda la consolidación espacial a través de viviendas, se constata la construcción de un nuevo puente y vías que conforman un entramado cortado por diagonales. La presencia del «fort de Vaise» y una «Gare de Vaise», cuya denominación se da a la entrada de agua construida, para puerto de desembarque.



Interior del Pole Multimodal Gare de Vaise, Lyon, 1997. (Foto: López, Fransec, 1999.)



Fachada lateral este con el área no consolidada del Pole Multimodal Gare de Vaise, Lyon, 1997. (Foto: Albornoz, Boris, 1999.)

En el «Plan topographique de la ville de Lyon et de ses environs, levé et dressé par l'administration de Mr le Sénateur Vaïsse et sous la direction de Mr Bonnet ingénieur en chef des Ponts et Chaussées et du service municipal de Lyon par Mrs de Dignoscyo père et fils.» Dureau, 1997, planche 23. (ver anexo gráfico). Constatamos el cambio de nombre del puerto por «Gare d'eau» y la presencia de la «Gare de Vaise» como estación de ferrocarriles. La misma que se destaca en la ciudad por su amplio espacio y las numeras construcciones. Podemos destacar que el área de Vaise se encuentra entre dos fuertes, al norte el «Fort de la Duchera» y al sur el «Fort de Vaise». Se consideran dos polos de atracción : a) Alrededor del planteamiento radial y la rotonda, que esta consolidado densamente y destinado a viviendas. b) El planteamiento radial en cuyo centro se encuentra la iglesia y la plaza, y en el que se sitúa la «Gare de Vaise» y la «Gare de e'au», este polo esta menos consolidado, en éste predominan las instituciones de gran tamaño destinadas al poder religioso y comercial. Parte del terreno de la «Gare de Vaise» se lo destina al emplazamiento del actual «Pole Multimodal Gare de Vaise».

La cual se emplaza al nor-oeste del gran Lyon, se sitúa en una zona fronteriza de límites no consolidados con cercanía a las vías de ferrocarril. Podemos decir que limita al norte con un terreno vacío de limites confusos, al sur con la Place de París, como lugar central de mayor incidencia en esta zona, al oeste con las vías del tren que influyen en la forma longitudinal general del conjunto, al este se prevee abrir una calle paralela al conjunto. De manera general mencionamos que, tanto el sur como el oeste actúan como condicionantes básicos de la propuesta. El proyecto está emplazado en un terreno con ligera pendiente, lo que ha llevado a diseñar como si se tratará de una superficie plana, sin embargo cabe señalarse que en la orientación oeste donde se sitúan las vías del ferrocarril se produce un cambio brusco de pendiente lo que viene a representar una frontera condicionante de la propuesta. Este proyecto está comprendido dentro de una serie de intervenciones que se realizan en Lyon, con el



Fachada lateral oeste y vía de autobuses del Pole Multimodal Gare de Vaise, Lyon, 1997. (Foto: Albornoz, Boris, 1999.)

objetivo de propiciar centros de intercambio en las periferias, para que sirvan como elementos de integración entre las diferentes áreas, a la vez que ordenen y generen vitalidad en los lugares emplazados. El conjunto, tiene la forma longitudinal compacta, en los extremos se proponen dos alternativas, que si bien son los espacios de la comunicación, mantienen diferencias de concepción fundamentales. En el extremo de sur, se proponen recursos variados, desde aberturas de fachada, accesos amplios, cortes bruscos, aterrazamientos, utilización de variadas texturas, colores y ornamentos. En cambio en el extremo norte, se presentan dos cilindros provisionales que evidencian la uniformidad y el carácter eminentemente técnico del espacio. Se constata que el conjunto hace una clara referencia a los valores jerárquicos, en donde el extremo sur de manera heterogénea esta relacionada con la encrucijada de la Place de París y el extremo norte de manera homogénea esta cercana a un espacio vacío no consolidado.

Este proyecto, actúa como elemento de intensificación de la convergencia de la encrucijada, evidencia así, una mayor preocupación del espacio cercano al área consolidada, en el que se producen diversas formas y conexiones, mientras el área no consolidada tiene una ocupación mayoritaria de aparcamientos, a la vez se propone la repetición de elementos arquitectónicos, simplicidad y poca preocupación en los detalles.

El polo multimodal, prioriza la adición de espacios, los mismos que no consiguen una vinculación entre sí, además acentúa su posición fronteriza. Si bien se intensifica las comunicaciones de manera interna con la ciudad, no crea ciudad, no se genera un espacio de complejidad cualitativa. Un claro ejemplo de esta concepción ensimismada esta en el jardín, que propone una isla verde, exacta, lisa e higiénica, más propicia para la contemplación controlada, que para la interacción. Observamos, que en la fachada sur se localiza la entrada a la estación, en la misma se destaca el panel de vidrio, un letrero y su



Petit, Vista interior del ducto de luz, Pole Multimodal Gare de Vaise, Lyon, 1997. (SYTRAL, 1997, p. 15.)

forma curva, este espacio se unifica con los comercios a través del material, mientras la residencia cambia de material y se diferencia de la planta baja. En la sección se evidencian claramente las diferencias de usos, por una parte relacionados con la movilidad y por otra con la residencia. En las fachadas este y oeste, en los niveles 1 y 2, predomina la componente horizontal, las superficies tienen aberturas rectangulares, homogéneas y repetitivas que producen espacios homogéneos y monótonos. En la fachada norte predominan los cilindros de las rampas de conexión vertical, de los cuales en el nivel 0, salen las vías de la estación de autobuses y coches, esta fachada presenta un predominio de lo vertical con aislamiento marcado hacia el exterior.

El acceso frontal sur, si bien está compuesto por formas convexas, al relacionar con otras formas producen una forma general cóncava de acogida, de recibimiento al transeúnte. Mientras tanto las formas curvas de la fachada norte con su prominencia de la forma convexa producen una barrera que solo puede ser penetrada por lo mecánico. En la sección observamos el predominio de las formas longitudinales que se ven perturbadas por el agujero del pozo de luz en sentido vertical. En la fachada frontal cobran importancia las verticales resaltadas por la inclinación de las cubiertas. En la fachada posterior norte son relevantes las verticales sugeridas por los cilindros de conexión vertical. En las fachadas laterales se refuerza la forma longitudinal, dada por su emplazamiento. El conjunto se relaciona con la Place Paris, refuerza el carácter concéntrico para actuar como calle cubierta. La place de Paris, viene a ser el referente principal de la propuesta, aunque el terreno junto a las vías del tren, sea un claro condicionante.



Interior de la estación del metro. Pole Multimodal Gare de Vaise, Lyon, 1997. (Foto: López, Fransec, 1999.)

El intercambio de medios de transporte posibilita que estos espacios absorban los coches privados de la periferia y a su vez generen relación con el centro de la ciudad. Entre las diferentes movibilidades, la fachada sur prioriza la circulación peatonal, las fachadas norte y oeste dan prioridad a la circulación de co-

ches. Hay que mencionar que el peatón mantiene relación directa con la movilidad mecánica preferentemente a través del interior del conjunto. Este edificio propone la superposición de niveles con actividades diferenciadas. En el nivel 0, se localiza el vestíbulo general, con actividades comerciales y la estación de autobuses. En el nivel -1 las oficinas de control y acceso a los medios de transporte, metro autobús, ferrocarril. En el nivel -2 las vías del metro y el andén de llegada y salida. El nivel destinado al aparcamiento, que coincide aproximadamente con el nivel de las vías del ferrocarril. En el nivel 2 se localiza un aparcamiento similar al anterior, En el nivel 3 se halla el jardín y el vestíbulo de la residencia, en los niveles 4,5,6 se destina exclusivamente a la residencia. El proyecto, al ser una reunión de diferentes usos mediante niveles estratificados de una considerable longitud, enfatizan los vínculos verticales. Para las conexiones entre las plantas nivel -2,-1 y 0 se prioriza la utilización de escaleras mecánicas y ascensores. Para la relación, entre las plantas niveles 0, 1, 2 y 3 proponen dos rampas cilíndricas y ascensores. Las conexiones verticales están distribuidas en tres zonas, en los extremos y en el medio, para conseguir de esta forma relacionar acertadamente todo el conjunto. Además de las conexiones verticales mecánicas cabe destacarse la abertura que se produce en los niveles 0,1,2,3 como espacio vacío, que a través de permitir el paso de la luz natural integra y relaciona todo el conjunto. Esta abertura en los diferentes niveles, vincula y crea continuidad, produce centralidad vacía que ordena y orienta al conjunto.

Los niveles 0,1,2,3 están proyectados con cierta independencia, sólo alterados por el ducto de luz y por las circulaciones verticales. Los niveles -1 y -2 están estrechamente relacionados, creando un espacio relacionado a través de sus aberturas y conexiones. Los niveles de la residencia se encuentran totalmente independientes del resto del conjunto, por la marcada diferencia de uso con respecto a las demás, se produce así un espacio cerrado discontinuo propio de sus necesidades.



Petit, Vista interior del acceso a la estación de autobuses. Pole Multimodal Gare de Vaise, Lyon, 1997. (SYTRAL, 1997, p. 15.)



Petit, Vista interior del ducto de luz. Pole Multimodal Gare de Vaise, Lyon, 1997. (SYTRAL, 1997, p. 15.)

Desde el exterior por la fachada sur se accede directamente a la estación de autobuses o por el contrario se desciende por las escaleras mecánicas al nivel -1, hasta el nivel -2, para llegar al andén de llegada o salida del metro y su posterior traslado. Si se desea acceder desde el exterior a la residencia se realiza por una entrada diferenciada con respecto al resto del conjunto. Para acceder en coche desde la fachada sur, a través de la rampa en espiral a los niveles 1 y 2, y después de aparcar proceder a bajar por los ascensores al nivel 0, para salir al exterior o al nivel -2, y transportarse en el metro. También se puede acceder a la residencia a través de la rampa hasta el nivel 3. Los accesos en autobús se realizan por la fachada norte, mediante un vía independiente de las rampas de conexión vertical. Todos los recorridos se realizan sin dificultad ayudados por su claridad funcional, amplitud y abertura de los espacios al usuario, ordenada disposición y acertada señalización.

La forma lineal del conjunto facilita su fácil orientación y una adecuada distribución. Uno de los logros destacables del conjunto está en producir claridad espacial interior gracias a su transparencia, que además provoca con los cortes de las superficies, una acertada comunicación de los diferentes niveles, también a través del espacio de iluminación vertical se crea un lugar de referencia básica para su comprensión y utilización.

Al analizar los gráficos del Pole Multimodal Gare de Vaise, nos encontramos con una diversidad de formas y volúmenes, que nos muestran la heterogeneidad de la propuesta, la composición pasa del eje longitudinal al eje sinusoidal, las rectas y curvas, las cubiertas piramidales, los cilindros de circulación, los rectángulos de puertas y ventanas relacionados de una manera aleatoria y poco común, que en muchos casos no llegan a vincularse debidamente. Podemos hablar en este caso de yuxtaposición, adición y no de integración. Entre las elementos geométricos que pueden ser considerados como fundamentales en la propuesta, está el rectángulo y el círculo, también la combinación de



Interior del parqueadero. Pole Multimodal Gare de Vaise, Lyon, 1997. (Foto: López, Fransec, 1999.)

líneas rectas y curvas que provocan concavidades y convexidades destacables. Los elementos arquitectónicos que pueden ser considerados como prioritarios en el conjunto son las columnas cilíndricas y los muros, ambos elementos en hormigón armado. El vidrio sirve de contraste a la solidez que representa el hormigón. Podemos decir que el proyecto propone como estrategia la adición del modelo compacto, en las fachadas norte y este, especialmente referido a las plantas de aparcamiento y modelo fragmentario de las fachadas sur y oeste por los bloques de residencia y el aterrazamiento frontal.

A continuación exponemos un anexo gráfico de: Los planos de la región de Vaise-Lyon, los planos de la planta de cubierta, las secciones y la perspectiva, y una secuencia fotográfica.



Petit, Estación de metro. Pole Multimodal Gare de Vaise, Lyon, 1997. (SYTRAL, 1997, p. 17.)



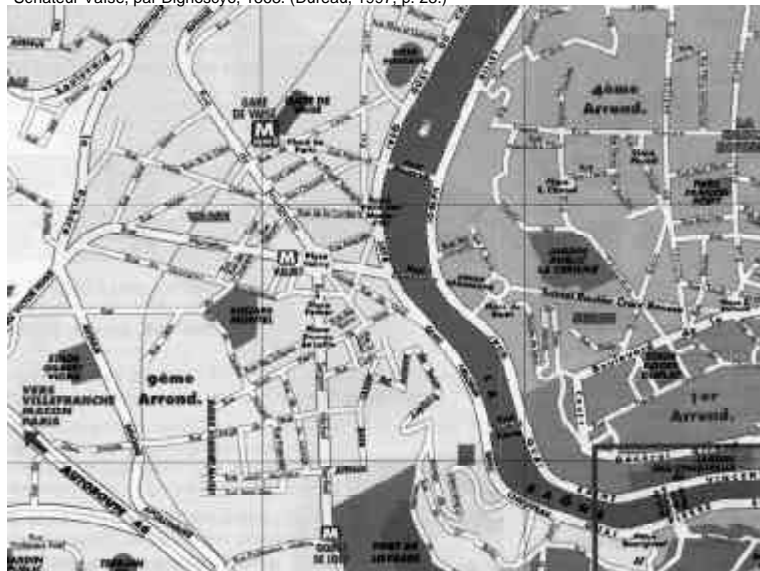
Plan de Vaise avec les quartiers de Pierre - Scize, de Serin et Fourvière par Roche, 1789. (Dureau, 1997, N° 7.)



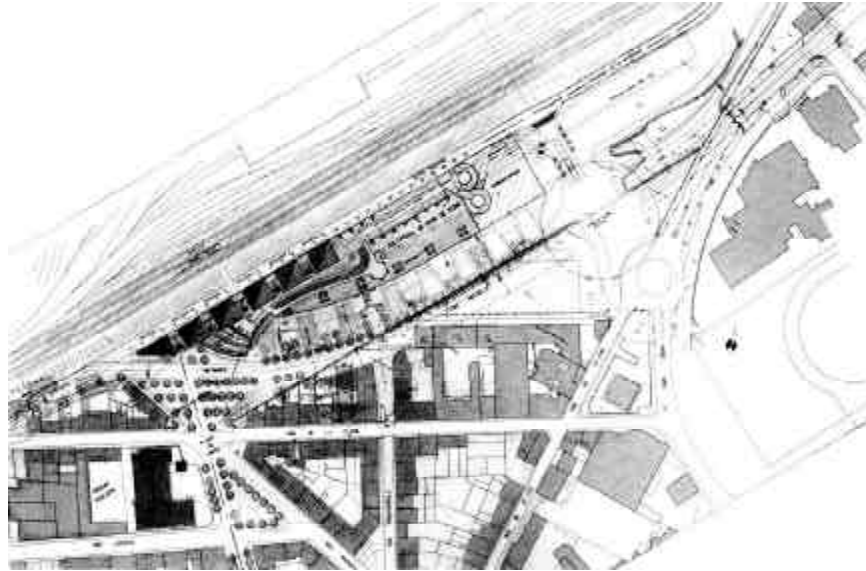
Plan topographique de la ville de Lyon, dressé par Laurent de Dignoscyo et gravé par Rembielinski, 1847. (Dureau, 1997, N° 19.)



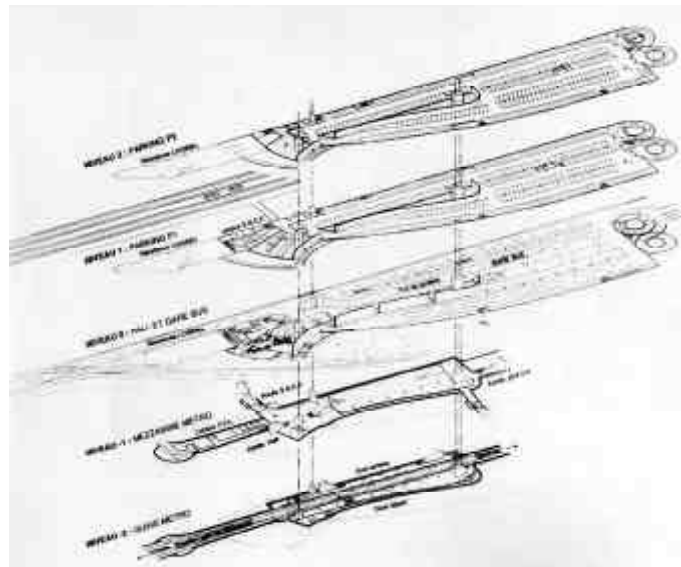
Plan topographique de la ville de Lyon et de ses environs, levé et dressé par l'administration de Mr le Sénateur Vaïse, par Dignoscyo, 1863. (Dureau, 1997, p. 23.)



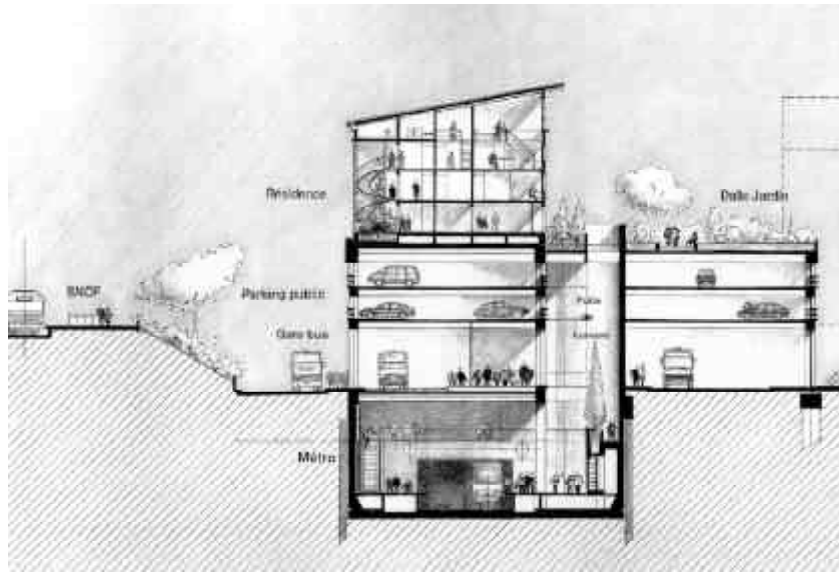
Parcial del Plano de Lyon. (Ayuntamiento de Lyon, 1999.)



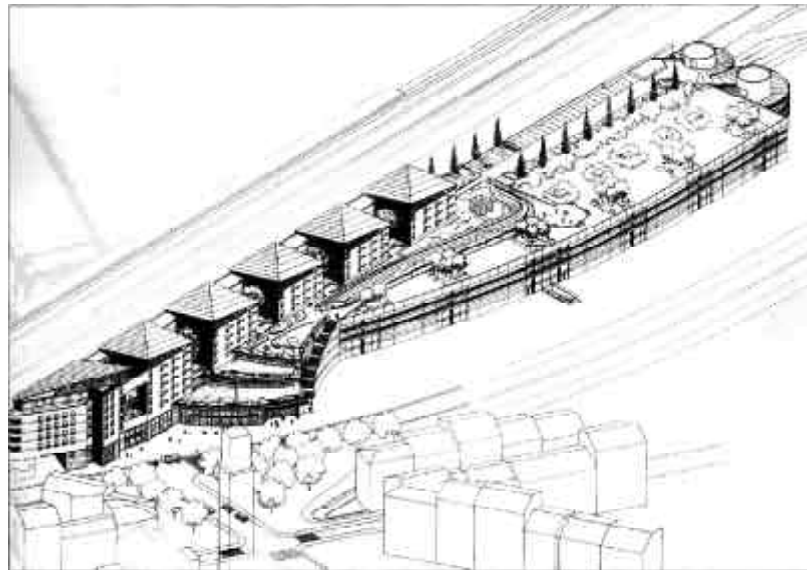
Petit, Emplazamiento y planta de cubiertas. Pole Multimodal Gare de Vaise, Lyon, 1997. (SYTRAL, 1997, p. 21.)



Petit, Diferentes niveles. Pole Multimodal Gare de Vaise, Lyon, 1997. (SYTRAL, 1997, p. 19.)



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



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



Vista de la Place de Paris. (Foto: Albornoz, Boris, 1999.)



Acceso al Pole Multimodal Gare de Vaise. (Foto: Albornoz, Boris, 1999.)



Acceso a los andenes del metro. (SYTRAL, 1997.)



Pozo de luz y andenes del metro. Pole Multimodal Gare de Vaise, Lyon, 1997. (Foto: Lopez, Fransec, 1999.)



Vista de la terraza con el jardín y la residencia.(Foto: Albornoz, Boris,1999.)



Petit, Pole Multimodal Gare de Vaise, Lyon, vista interior del ducto de luz y la estación de metro, SYTRAL, 1997, p. 14

