



Lille, Euralille, Centro Internacional de Negocios

Ciudad-estación

JOSEP MARIA MONTANER
Y ZAIDA MUXÍ

Las razones de la renovación urbana son diversos y se van modificando. Las nuevas tecnologías, los sistemas de transporte rápido, las relaciones transnacionales y los territorios metropolitanos cambian la naturaleza de algunos de los elementos clave del crecimiento urbano. La energía de los flujos de gente, las estancias micro temporales y los intercambios inmediatos hacen eclosionar nuevos nodos metropolitanos. El tren de alta velocidad y la posibilidad de conectar las Islas Británicas con el continente por tierra ofrecieron la ocasión de una reordenación estratégica del área metropolitana de Lille; una ciudad que era periferia y que se ha convertido en centro.

El proyecto de Euralille ha comportado pensar de una manera nueva la ciudad contemporánea, anudando las intervenciones arquitectónicas con los flujos reales de circulación, sobre las vías del ferrocarril y los sistemas de aparcamientos subterráneos. Cada uno de los grandes edificios que se han propuesto, como el Centro Comercial y de Negocios o el Congrexpo, son multifuncionales.

Después de un concienzudo trabajo político y profesional de preparación de un programa marco y tras la concertación con los habitantes, se convocó en 1988 la consulta internacional para Euralille. La voluntad fue convertir esta nueva zona de la ciudad, en proceso de transformación a raíz de la nueva línea del TGV y del túnel Inglaterra-Continente, en un centro internacional de negocios, equidistante de Londres, Bruselas y París. Para potenciar el fuertísimo flujo de pasos e intercambios que se iba dando cada día, sacando partido de una ocasión de crecimiento y desarrollo económico y urbano, se remodeló y renovó completamente una de las periferias de Lille, lugar de antiguas estaciones de trenes y nudos de autopistas, conectada



con la ciudad por una gran avenida que accede hasta la estación.

Al ganar el concurso el arquitecto holandés Rem Koolhaas y su OMA (Oficina para una Arquitectura Metropolitana) era la oportunidad de pasar a escala metropolitana las teorías del caos, el azar y la incertidumbre. La gran escala y la complejidad eliminaban la posibilidad del mega-objeto, que también entonces Koolhaas estaba experimentando. No se trataba de hacer edificios sino de prever procesos, proyectar estrategias urbanas, crear sistemas de objetos. Para ello OMA preparó unos nuevos mecanismos urbanos que lograsen la unicidad con la heterogeneidad y la multiplicidad. Ningún elemento es independiente; cada uno se debe interpretar en función de los otros y de las relaciones generadas por los flujos.

La gran escala

Euralille fue la ocasión para que Rem Koolhaas afrontara la gran escala, siguiendo las ideas de su manifiesto *Delirio de Nueva York* (1978). En algunos proyectos anteriores, no realizados, había ensayado una solución de escala urbana similar: para el concurso del Nuevo Ayuntamiento de La Haya (1986), planteó un gran edificio como si fuera un fragmento espontáneo de diversos rascacielos de Manhattan; y en la propuesta para la Ville Nouvelle de Melun-Sénart (1986) trazó una ciudad dispersa y experimental, proyectada como un gran ideograma chino conformado por bandas y archipiélagos de islas.

El proyecto urbano ganador del concurso de Euralille se transformó paulatinamente hasta 1990, en que se llegó a un acuerdo para el Plan Urbano Director, tras el trabajo de OMA y de distintos talleres de proyectos. El resultado final consta de diversas piezas de gran tamaño, con unas formas que quieren favorecer la conexión y la relación, que fueron encargadas a diferentes firmas de arqui-

El proyecto de Euralille comporta pensar de una manera nueva la ciudad contemporánea, anudando las intervenciones arquitectónicas con los flujos reales de circulación

La her

Nota
En la sección Espacios del día 6 de septiembre, sobre el Centro de Interpretación del Misticismo de Ávila, no se publicó la ficha técnica del proyecto, que reproducimos a continuación:
Idea original, conceptualización y dirección: Alvaro Zaratiegui
ICN-Artea
Proyecto Arquitectónico: Estudio de arquitectura +4
Proyecto museográfico, escenográficas salas y diseño gráfico:

01 Espacio público en Euralille

02 Congrexpo, Rem Koolhaas

03 Parque de Gilles Clement

FOTOGRAFÍAS: MONTANER / MUXÍ



tectos. La infraestructura inicial, la estación Lille-Europa del TGV (1988-1993) fue realizada por Jean-Marie Duthilleul, con la colaboración, entre otros, de Pierre Saboya, Peter Rice y Jean-François Blassel. Lo que Koolhaas denominó Forum Triangular, en la gran parcela definida por las dos estaciones, el inmenso edificio del Centro Comercial y de Negocios (1991-1995) fue encargado a Jean Nouvel. Junto a la nueva estación se sitúan torres singulares, como la sede del Crédit Lyonnais (1991-1996) de Christian de Portzamparc, o como la torre Lille Europe (1990-1995) de Claude Vasconi. Koolhaas se reservó desde el principio el gran edificio híbrido del Congrexpo (1990-1994). Entre estas piezas básicas se sitúan una serie de franjas y elementos de transición, cruciales para enlazar, conectar o descansar, como el boulevard Le Corbusier, proyectado por François Deslaugiers en forma de viaducto, que une la ciudad histórica con la nueva estación del TGV, o el parque, de forma circular y en túmulo, obra del paisajista Gilles Clément.

El trabajo con los flujos como conformadores espaciales comporta la rotura de la tradicional relación entre el interior del edificio y el exterior urbano. Cada parte se puede leer como interior respecto a un sistema mayor y, a la vez, como exterior de una estructura menor. Esto se comprueba en el Congrexpo de Rem Koolhaas: el gran volumen ovalado determina un adentro y afuera urbano, pero una vez en su interior se repite la relación exterior/interior con las piezas menores que la componen. Hasta entonces los proyectos de Rem Koolhaas se caracterizaban por ser grandes contenedores en los que expresaba distintas funciones y medios constructivos. Ahora la lógica de todo el conjunto, este nuevo nudo gordiano de infraestructuras y edificios, este gran collage urbano, se reproduce en cada edificio. Así el Congrexpo tiene la misma lógica de todo el conjunto: una gigantesca cubierta única que alberga tres grandes piezas autónomas: la sala de conciertos Zénith, el palacio de congresos con el acceso principal y el gran espacio de exposiciones compartimentable en franjas. Es a la vez un único gran edificio, inspirado en proyectos de Le Corbusier como el Palacio de los Soviets, y una suma de distintas partes.

El Centro de Negocios proyectado

por Jean Nouvel está formado por un gigantesco volumen horizontal, con la cubierta inclinada para el centro comercial y con tres torres iguales dedicadas a hoteles, residencias de estudiantes y oficinas, que sobresalen de la cubierta del área comercial. El complejo se completa con un bloque de hotel y oficinas que da hacia la avenida Le Corbusier. Este conjunto configura la esquina más potente y representativa de todo el conjunto, el punto de máxima tensión urbana, allí donde está el acceso principal al centro comercial.

Nuevo componente urbano

La situación del proyecto, ligado a vías rápidas y a las llegadas de varias líneas de ferrocarril, podría haber generado un satélite en la órbita de Lille, aislado e inexpugnable. Sin embargo, la explosión del proyecto en varios megaedificios abiertos, las conexiones y flujos entre ellos y la tan clara, incluso clásica, relación con la ciudad consolidada a través de una arteria principal de la misma, convierten lo que habría podido ser un elemento endógeno en un nuevo componente urbano. De esta manera, Euralille aporta masa crítica y energía a Lille, superando los defectos de contraste y dispersión que se dieron en una gran operación urbana precedente: el barrio terciario de La Défense en París. Aquí Lille y Euralille se relacionan, suman y salen ganando: Euralille moderniza Lille. La mirada apasionada de Rem Koolhaas sobre las grandes metrópolis le ha permitido entenderlas en su justa medida, relacionando lo nuevo con lo existente. Sin desdeñar la ciudad histórica, los movimientos de los peatones y la escala próxima del proyecto, Euralille se implanta incidiendo y reforzando la trama existente.

Euralille, con poca área residencial en el sentido convencional, se transforma en lo que sería hoy una *aglomeración* gran estación de trenes de la segunda mitad del s. XIX y el primer tercio del XX. Aquí, en cada momento, se cruzan gentes de negocios, estudiantes, paseantes e inmigrantes. Esta ciudad-estación, resuelta con los nuevos instrumentos urbanos de nuestro cambio de siglo, se ha convertido en el espacio privilegiado para el intercambio y las novedades, las sinergias y los conflictos, las nuevas miradas y las innumerables posibilidades.]