

PROPOSTA 100 % TERCIARI

Conjunt d'edificis que ens configuren un viler d'alta qualitat: PIMES, oficines de petits/mitjans, escoles.

PIMES amb un grau de temporalitat. Gràcies a la seva privilegiada situació, s'intenta que aquestes empreses tinguin una possibilitat d'anunciar-se i per tant de créixer i cobrir-se a l'exterior.

Nova estació AVE

Ús residencial que completa la barra existent de nous habitatges d'habitatges i configura la cantonada.

Ús terciari, oficines i seus empresarials, complementades amb els serveis directament relacionats: Hotel específic de negocis, apartaments de lloguer per dies, sales de conferències, sales de reunions, restaurant-bar... L'ús lúdic hi és present amb la proposta d'un centre comercial i un bar-restaurant públic. La unitat també consta d'una ampliació del conservatori de música / edifici històric de l'arquitecte Rafael Masó.

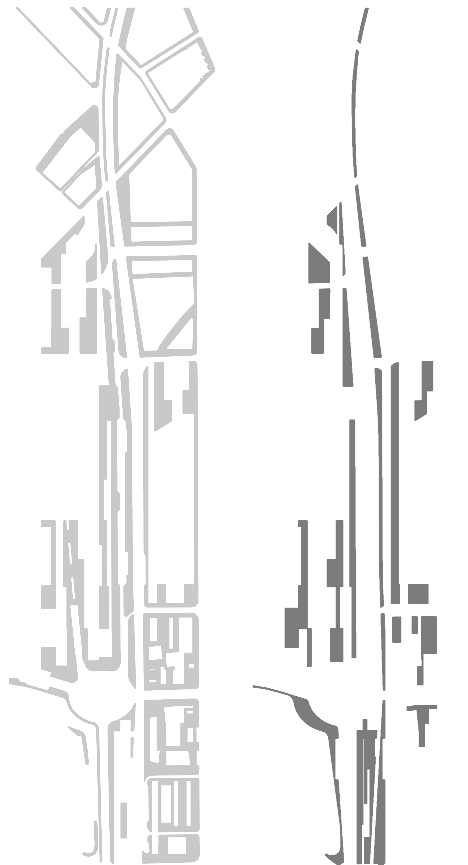
comercial oficina convencions apart-hotel hotel bar-rest. sala concerts conservatori habitatge



ordenació general 1era corona econòmica e 1/2000 0 20m 50m 100m 200m



franja verda tramvia / carril bici



franja formigó-panot 5km/h franja formigó colorejat 3km/h

La ciutat es transforma de forma continu. La ciutat medieval va ser transformada per la ciutat industrial, que creia que els seus carrers estrets i edificis petits no tenien sentit. La remodelació de la ciutat del segle XX va donar pas a la ciutat moderna: higiene, ventilació, il·luminació... són alguns dels aspectes claus per la ciutat moderna.

Actualment la base de les operacions de remodelació són grans peces urbanes en decadència. Indústries que han deixat de ser competitives, vies de ferrocarril en desús... peces que quan es van construir es trobaven al límit de la ciutat, però que amb el creixement actualment es troben com a peces centrals.

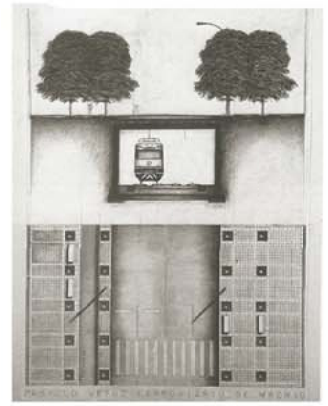
Això juntament amb la pèrdua de la seva funció productiva queden com a peces obsoletes el centre de la ciutat. La centralitat és la base més important que permet elevar el preu de venda del sòl. Per aconseguir centralitat el primer element necessari són les infraestructures. A aquestes cal acompanyar-les d'una diversitat d'usos rentables en un espai reduït, oficines, comerç, etc., elements que atreguin als consumidors i fagin que s'hi sentin identificats.

"El Pasillo Verde Ferroviario" / Madrid

Aquesta actuació partia de la transformació del espai ferroviari, en un teixit urbà esclotat. El vell ferrocarril de mercaderies que existia en el Oest i Sud del casó històric va passar a soterrar-se aconseguint un aprofitament superficial per espais lúrics, equipament i una edificabilitat lucrativa (per ajustar el balanç entre costos i beneficis).

L'any 1996 aquesta actuació va produir un gran benefici tant al seu sistema de transport públic com a la reestructuració i equipament del barri "la Aranzuela". Es va suprimir la barrera en trinxera del ferrocarril i sorgí la oportunitat de renovar un teixit urbà molt centrat, que clarament afectat per el desenvolupament de la ciutat, estava passant de industrial a prioritàriament residencial.

Després de la Guerra Civil, cada cop més les indústries van marxar cap a nous polígons industrials, per tant s'aconseguien nous terrenys per equipaments, vivendes col·lectives a baix preu i empreses per us terciari i secundari.



Secció tipus de la via del "Pasillo Verde".



Vista de la maqueta del "Pasillo verde".

Valladolid. La operació de los talleres de Renfe.

El punt de partida d'aquesta operació és el soterrament del ferrocarril pel peu de la ciutat gràcies a l'entrada del tren de velocitat i l'intercanvi públic que això genera. Aquesta actuació realitza:

- la creació d'una gran avinguda que sustitueix el traçat del ferrocarril
- la desaparició de la barrera que representa la via del ferrocarril que millorava les comunicacions entre barris
- amb la pressió dels usos terciari i comercial aquests últims anys s'ha desestructurat el centre històric que no ha sigut capaç d'assumir la pressió dels usos d'oficines i de comerç. Es proposa la creació d'un nou centre de la ciutat, per tal d'evitar la destrucció del centre històric, afectat també per l'invasió del cobert.
- Per tant la ciutat no es planteja únicament el soterrament de la línia de ferrocarril sinó la oportunitat que sorgeix de reestructurar la ciutat gràcies a una gran peça de sòl connectada amb el ferrocarril. Per aquesta peça de sòl, de gran valor estratègic, s'hi planteja una diversitat funcional, negant-se a un sòl exclusivament residencial. Gràcies a la proximitat de proximitat, que introdueix l'AVE, Valladolid pot arribar a formar part de l'àmbit de l'àrea metropolitana de Madrid. S'aposta pel món industrial i de serveis, edificis d'oficines, peces empresarials, centres direccionals...



Paisatges per el final d'un cicle històric. Els tallers del ferrocarril del Nord. 50 anys de la presència a Valladolid.



Pas a nivell de la "Pilarica".

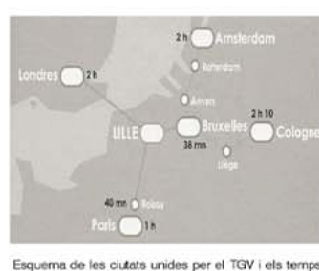
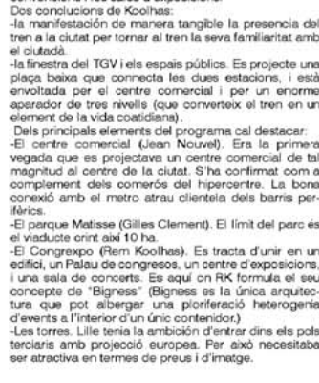


Espai dels carrers del barri de Belén vist desde la via.

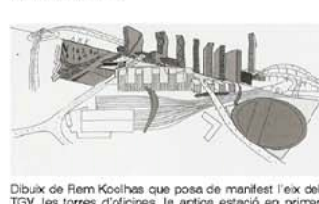
L'operació de Eura-Lille

Lille és una ciutat a mitja distància entre Londres i París de 200.000 habitants. Té l'oportunitat d'afirmar-se com a nou pols europeu i tancar definitivament el capítol de l'indústria que es va desenvolupar fins aquell moment. Va ser escollida entre els possibles recerques de les línies TGV de Londres i Brussel·les, i al 1988 ja s'aprova el programa del programa base:

- un pol de serveis urbans: centre comercial.
 - un pol multimodal de transports, entre els quals està l'estació del TGV.
 - un centre terciari
 - un parc urbà.
- Rem Koolhaas, juntament amb tot l'equip OMA, va ser escollit per dur a terme el pla urbà director. El lema que organitza els voltants de l'AVE és la interconnexió funcional, espacial i visual de les infraestructures. Es dibuixen diferents hipòtesis:
- sobre l'eix del TGV s'axeixa ràpidament una sèrie de torres que marquen el límit simbòlic del futur barri de negocis.
 - s'ordenen progressivament per "ceballar" la nova estació
 - al costat de l'estació s'insereix el pol de serveis urbans que connecta les dues estacions de ferrocarril.
 - al nord, el parc urbà
 - a l'altra extrem: un edifici port que reuneix el Palau de convencions i les sales d'exposicions.
- Dos conclusions de Koolhaas:
- la manifestació de manera tangible la presència del tren a la ciutat per tornar al tren la seva familiaritat amb el ciutadà.
 - la finestra del TGV i els espais públics. Es projecta una plaça baixa que connecta les dues estacions, i està envoltada per el centre comercial i per un enorme aparcador de tres nivells (que connecta el tren en un element de la vida quotidiana).
- Deis principals elements del programa cal destacar:
- El centre comercial (Jean Nouvel). Era la primera vegada que es projectava un centre comercial de tal magnitud al centre de la ciutat. S'ha confirmat com a complement dels comerços del hipercentre. La bona connexió amb el nucli atrau clientela dels barris perifèrics.
 - El parc Matisse (Gilles Clement). El límit del parc és el vial que creua el carrer del 10 ha.
 - El Congrexpo (Rem Koolhaas). Es tracta d'unir en un edifici, un Palau de congressos, un centre d'exposicions, i una sala de concerts. Es aquí on RK formula el seu concepte de "Bigness" (Bigness és la única arquitectura que pot albergar una proliferació heterogènia d'eventos a l'interior d'un únic contenidor).
 - Les torres. Lille tenia la ambició d'entrar dins els pols terciaris amb projecció europea. Per això necessitava ser atractiva en termes de preus i d'imatge.



Esquema de les ciutats unides per el TGV i els temps que es tarda a arribar desde Lille circulant a mb TGV



Vista del conjunt de Eura-Lille, amb l'estació del TGV i les torres d'oficines.



Dibuix de Rem Koolhaas que posa de manifest l'eix del TGV, les torres d'oficines, la torre estació en primer terme i el "Congrexpo" a la dreta.

Foto que posa en relació la torre del Ajuntament, la ciutat històrica i les torres de Eura-Lille.