

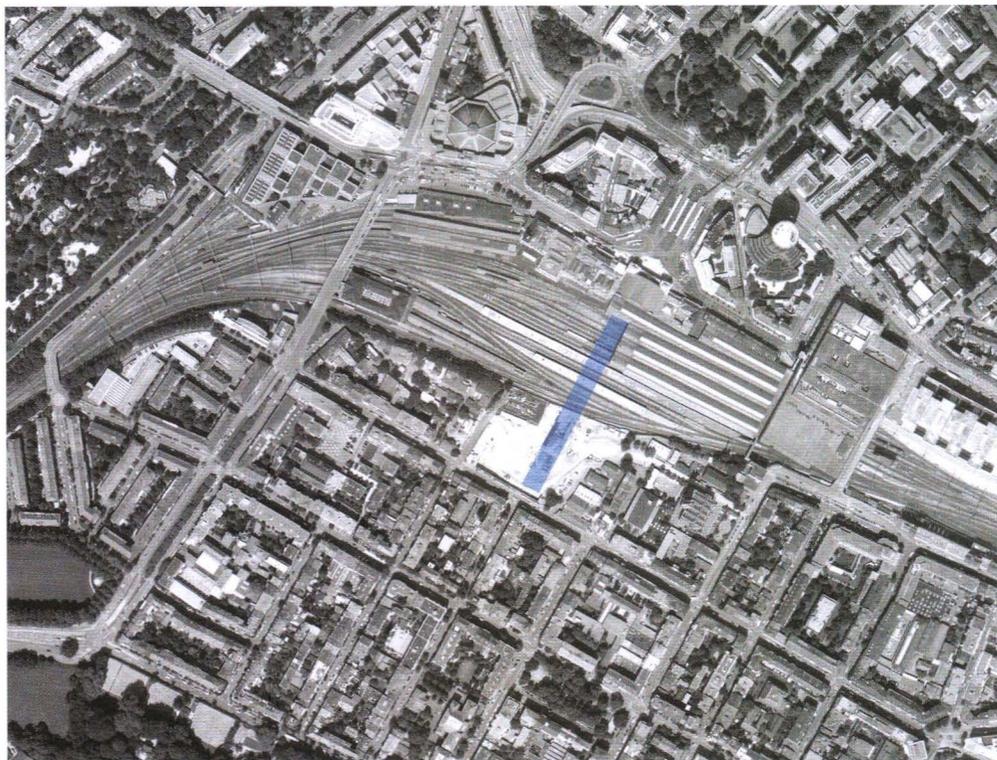
Oliver G. Hamm

La puerta de la ciudad como galería comercial: una cooperación hispano-suiza

No solamente en muchas ciudades suizas, sino en gran parte de Europa, se trabaja febrilmente "en el renacimiento de las estaciones de tren". Tanto en Zurich como en Berna o Basilea, la construcción de la red de tren de alta velocidad -que en Suiza es la única que comparte vías con la red cercanías- lleva aparejada una importante modernización no sólo de las infraestructuras, sino también en la imagen y usos de estos grandes espacios ferroviarios. En Basilea, tras la experiencia de Berna, surge la segunda Rail City suiza-enorme estación de ferrocarriles con centro comercial-, y se prevén otras cinco para este mismo país.

A finales del XIX y principio del XX surgieron las "estaciones-catedral" como grandes puertas de las ciudades europeas. Con el crecimiento urbano, estas "estaciones-catedral" quedaron situadas en el centro como grandes monumentos que habría de tener muy en consideración a la hora de la reconversión posindustrial de las ciudades, habiendo una tendencia generalizada hacia los usos comerciales. En Alemania, por ejemplo, las *estaciones-shopping center* se realizaron principalmente en los años ochenta y noventa, como en Hamburgo, Leipzig o Colonia, pero tuvieron un sentido más comercial que de uso para viajeros. En Basilea, sin embargo, se ha conseguido no sólo una idea comprometida con el aumento de pasajeros experimentado en los últimos años gracias al auge de los trenes de alta velocidad, sino que el conjunto de operaciones de la estación le han sabido imprimir a la ciudad un referente claro de la imagen de una nueva modernización. La "megaestación" de Basilea tiene a su vez dos subestaciones, la Schweizerische Bundesbahn y la Französische Bahnhof -que en los ochenta era la línea Euroville Basel-, en la cual hay ocho importantes obras ya terminadas y dos aún por concluirse. Con esta pasarela se unifica toda la zona, y no sólo se resuelve un complejo e intenso tránsito de viajeros, sino que además los arquitectos han sido capaces de amenizarlo con un moderado programa comercial.

El resultado, después de un concurso ganado por los sevillanos Cruz y Ortiz y Giraudi & Wetts-stein, de Lugano, convenció por distintos moti-

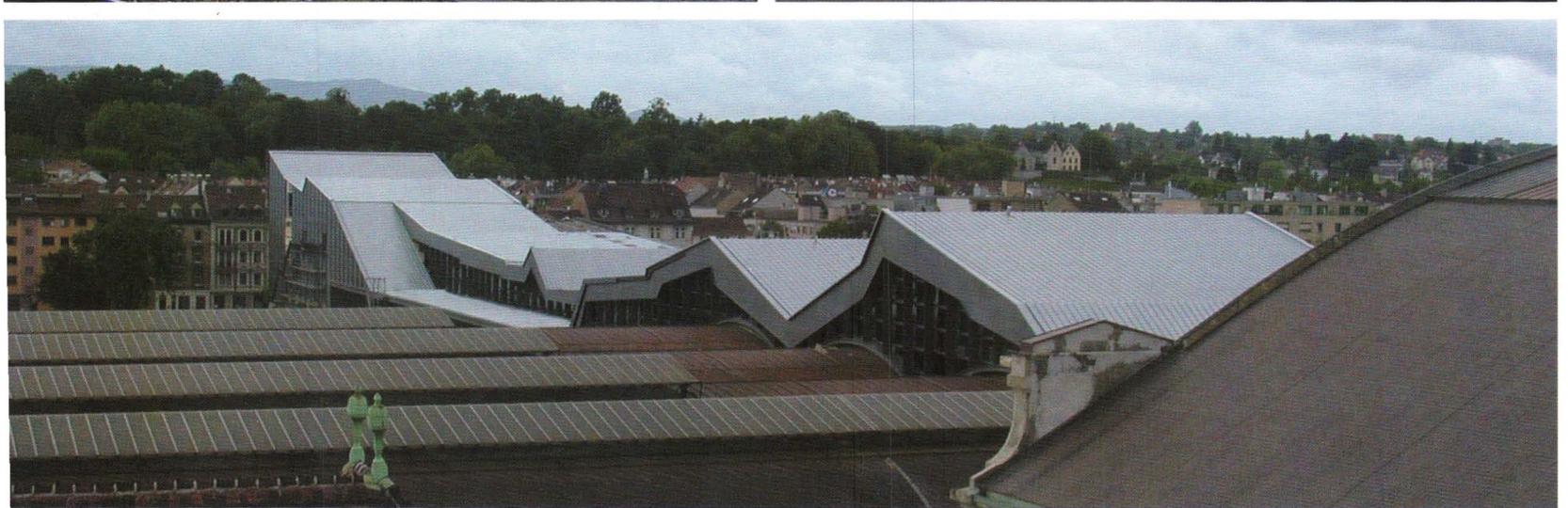
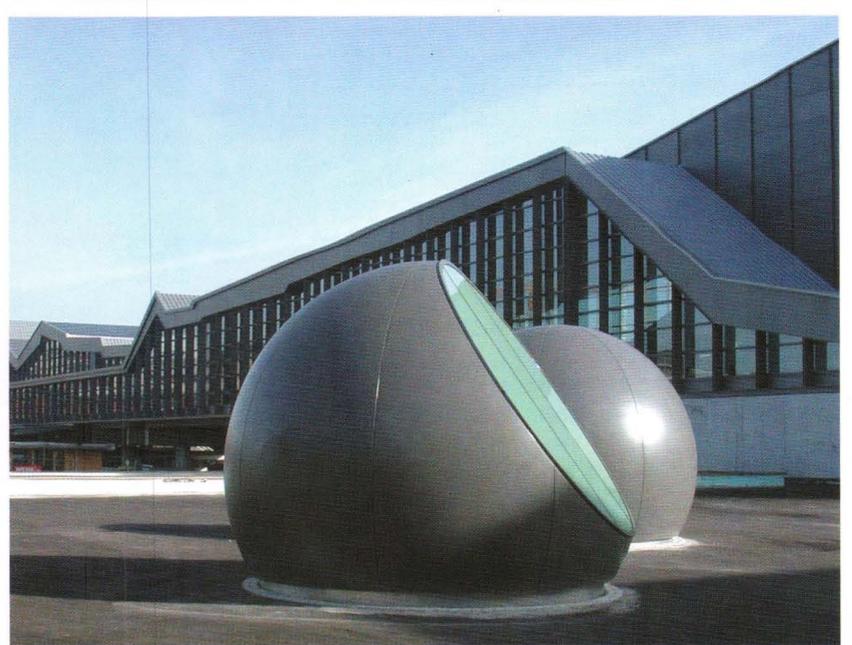


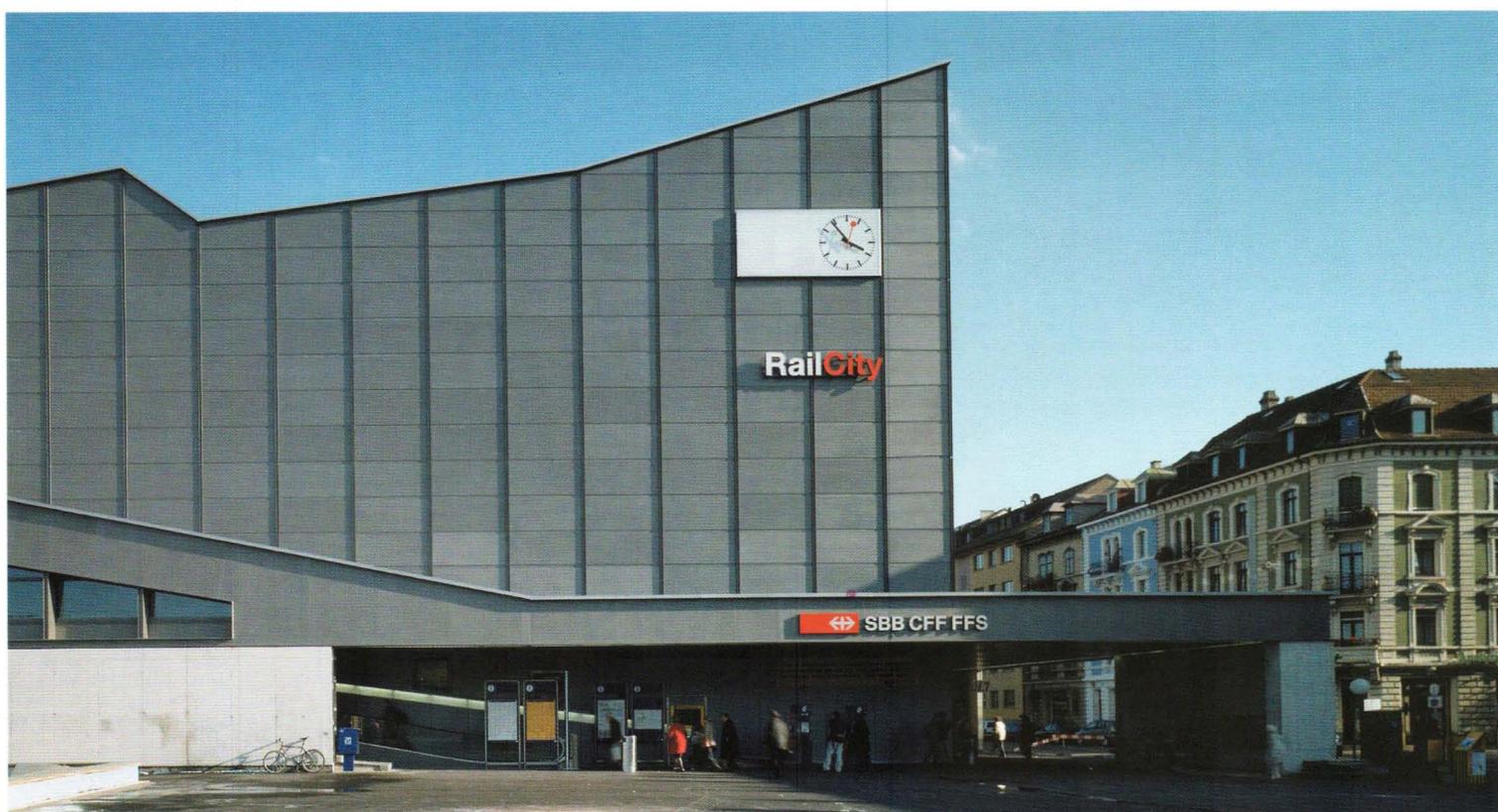
vos. El equipo hispano-suizo consiguió con esta obra de estructura de puente y expresiva cubierta plegada, una marcada puerta de la ciudad que al mismo tiempo es una galería comercial y un lugar para el intercambio de los pasajeros. Unieron la estación ya arreglada en 1993 con el barrio de Gundeldingen, reuniendo conjuntamente tiendas y andenes. A diferencia del puente de Krämer, en Efurt, el más antiguo puente con comercio que existe contemporáneamente, la pasarela de Basilea no cierra completamente sus flancos, dejando siempre vistas sobre la ciudad y una amplia panorámica de las vías férreas saliendo de la estación. La comparación con un puente es totalmente válida. Por dentro no se puede reconocer, pero por fuera se insinúa perfectamente. Se trata de una pasarela con un tránsito de ochenta mil visitantes diarios, con una compleja técnica ingenieril magistralmente resuelta, pero cuyo esfuerzo mecáni-

co no se aprecia con la obra ya terminada: esto habla de la elegancia de esta arquitectura.

Antes de llegar a la pasarela se cruza por la sala de compra de billetes, construida por los arquitectos basileos Emil Faesch y Emanuel La Roche (1904-1907). Esta sala ha sido despejada de antiguas intervenciones, liberando el techo abovedado, y las maravillosas ventanas de hastial. También son destacables en esta sala las taquillas de madera y los tapices de idílicos paisajes suizos, traídos en 1927 y recientemente restaurados.

En la parte sur nacen las escaleras mecánicas así como una rampa mecánica en cascada que sube hasta la pasarela de 185 metros de largo por 30 de ancho. El paso de la nueva a la vieja construcción no está señalizada pero se percibe con claridad. Estando ya arriba, al espectador se le ofrece una panorámica abierta del final de la pasarela, con un enorme *shopping center* de cuatro pisos. Éste *shopping center* y el techo





plegado cierran el espacio en el que se desenvuelven los pasajeros.

Los revestimientos del techo con placas de MDF asimilan con materiales modernos aquellos mismos motivos de la vieja sala de compra de billetes de 1907. Como ya hicieron en la rompedora estación de Santa Justa, en 1992, se han decidido por la cuarcita gris noruega en el suelo, y en cuanto a los techos y ventanas han optado por el acero lacado gris -una variante moderna del hie-

rro forjado-. A lo largo de toda esta extensión "flota" el expresivo techo, que se mueve libremente en juegos ascendentes y descendentes sobre las espacios útiles de la pasarela. La panorámica del techo, que imprime expresividad a todo este espacio, se repite como *leit-motif* de la arquitectura de Cruz y Ortiz, entregados a un realismo poético libre de ornamentación.

Por desgracia, el concepto arquitectónico de Cruz y Ortiz no va a poder ser desarrollado com-

pletamente, ya que el gran edificio comercial de la zona sur de la pasarela -una torre de 70 metros de altura con oficinas y hotel-, fue ganada por concurso en 2002 por los arquitectos de Basilea Herzog y de Meuron, los cuales ya están realizando en el Französische Bahnhof la llamada "Elsässer Tor" ■

Traducción: Bárbara Plate



