

Estación de Oriente

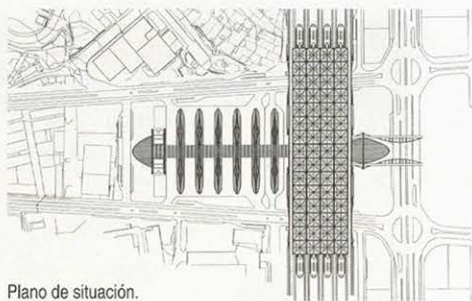
LISBOA

Arquitecto: Santiago Calatrava

Colaborador: Andrés Caride

Fecha de proyecto: 1993

Fecha de construcción: 1998



Plano de situación.

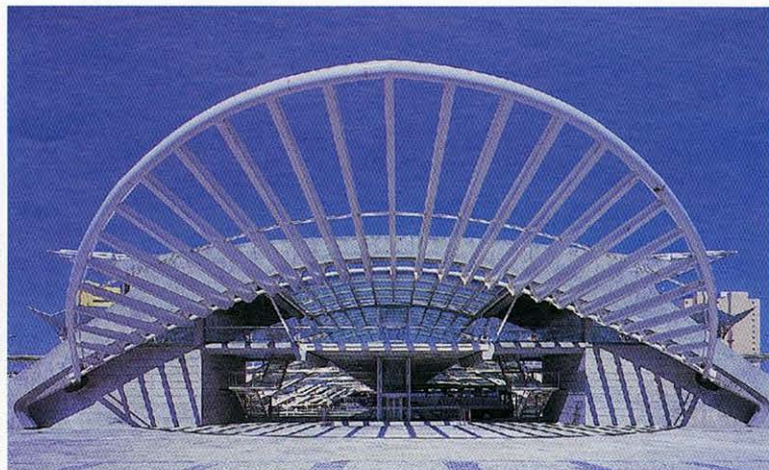
La Estación de Oriente es la puerta de entrada a la Expo '98, que se inauguró en Lisboa el 19 de mayo de 1998. Se trata del elemento central de un proyecto que transformará por completo el barrio lisboeta del Olivais. La Estación de Oriente pretende convertirse en uno de los intercambiadores de transporte más completos de Europa: los trenes de alta velocidad, Intercity y cercanías enlazarán, en este punto, con los servicios locales de metro y tranvía. Las instalaciones de la Estación incluirán una terminal de autobuses y aparcamiento para unos 2.000 coches.

La Estación y los terrenos en que se ubicó la Exposición se sitúan a unos cinco kilómetros al Norte del centro de la ciudad, entre la vía del tren y la ribera del Tajo. El solar incluye también la zona ocupada por la abandonada Bahía Olivais, una antigua base aéreo-marítima situada en "Palha de Palha", en el estuario del Tajo, y también su zona adyacente.

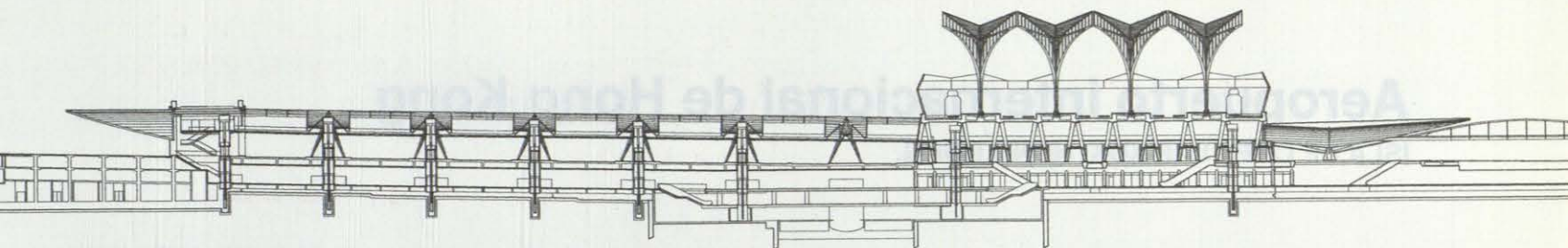
La propuesta presentada por Santiago Calatrava en el concurso restringido "Estación de Oriente", que se celebró en 1993, iba mucho más allá de lo establecido en las bases. Su proyecto definía la estructura urbanística de toda el área, con una propuesta que no sólo convenció a "Parque Expo '98", el consorcio que unificaba a las distintas instituciones participantes en la Expo, sino también a los Servicios Urbanísticos de la ciudad de Lisboa que por aquel entonces estaban aún iniciando el proceso de planeamiento.

La Estación de Oriente es un vínculo de unión. Se trata de un diseño atrevido y elegante que atraviesa los 9 metros del terraplén de la vía férrea y, tanto desde un punto de vista del transporte como estético, conecta las zonas industrial y residencial que habían permanecido segregadas. Calatrava acercó su Estación a la Exposición, situándola unos 200 m. más al Norte de lo

OLIVER SHUIH, PALLADIUM PHOTODESIGN



OLIVER SHUIH, PALLADIUM PHOTODESIGN



Sección longitudinal.



OLIVER SHUH, PALLADIUM PHOTODESIGN

OLIVER SHUH, PALLADIUM PHOTODESIGN



OLIVER SHUH, PALLADIUM PHOTODESIGN

estipulado. También prolongó la Avenida Berlín hacia la ribera del río, ya que antes terminaba en el terraplén ferroviario, y creó una nueva Avenida Recíproca, una especie de imagen especular, ligeramente desviada. Así se conformaba un eje Este-Oeste, que penetraría en el recinto de la Expo y serviría de eje de simetría, tanto a la Estación como a todo el polígono de planeamiento.

La Estación se compone de diez crujeas paralelas formadas por estructuras de puente de doble arco. Cada andén se cubre con un entramado espacial de vidrio y acero, a modo de toldo, que, junto al contiguo, va creando una cubierta unitaria. Bajo las vías, se sitúa el vestíbulo, con varios niveles, que alberga la zona comercial, el despacho de billetes y los accesos a los distintos andenes. Por medio de amplias y diáfnas zonas peatonales se crea una conexión directa entre las terminales de los distintos sistemas de transporte del intercambiador. La terminal de autobuses, con su majestuosa cubierta de vidrio, se sitúa junto a la Estación, en su extremo Oeste. Los distintos comercios y los edificios de oficinas están agrupados en torno a un punto estratégico, al Este: la llamada Puerta Oeste de la Expo '98.

La de Oriente no es la primera Estación proyectada por Calatrava: con su Stadelhofen, en Zurich, ya demostró su sensibilidad para las estructuras urbanas, así como su concepción reivindicativa del espacio urbano en un contexto histórico. Su estación en el aeropuerto de Lyon es un auténtico símbolo escultórico que dignifica una tierra de nadie. En la Estación de Spandau llega a crear un parque dentro de la ciudad. Con la Estación de Oriente, Calatrava ha creado un centro urbano junto al agua, con un diseño contemporáneo que devuelve a la estación ferroviaria la importancia que en su día tuvo. ■