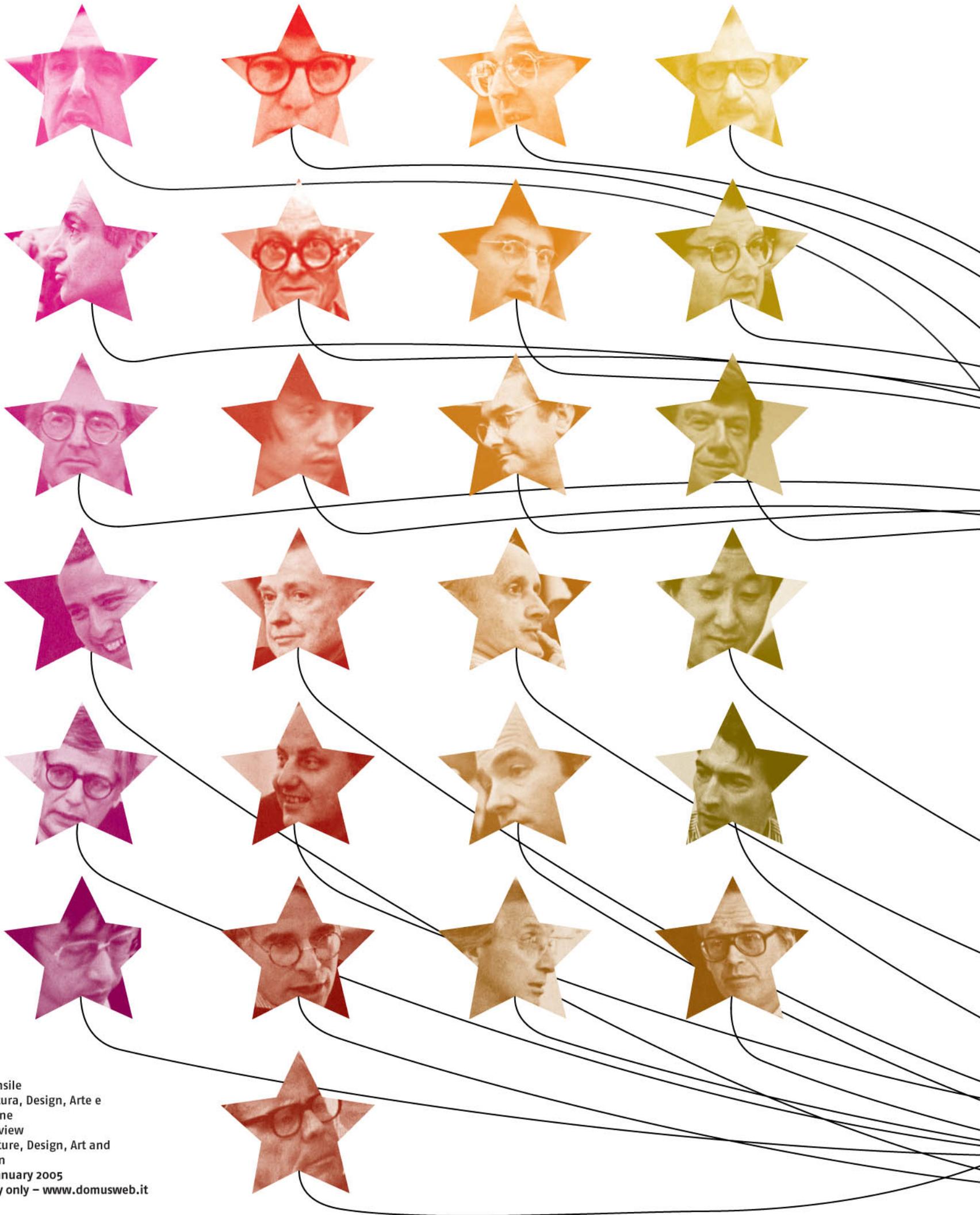


domus

877

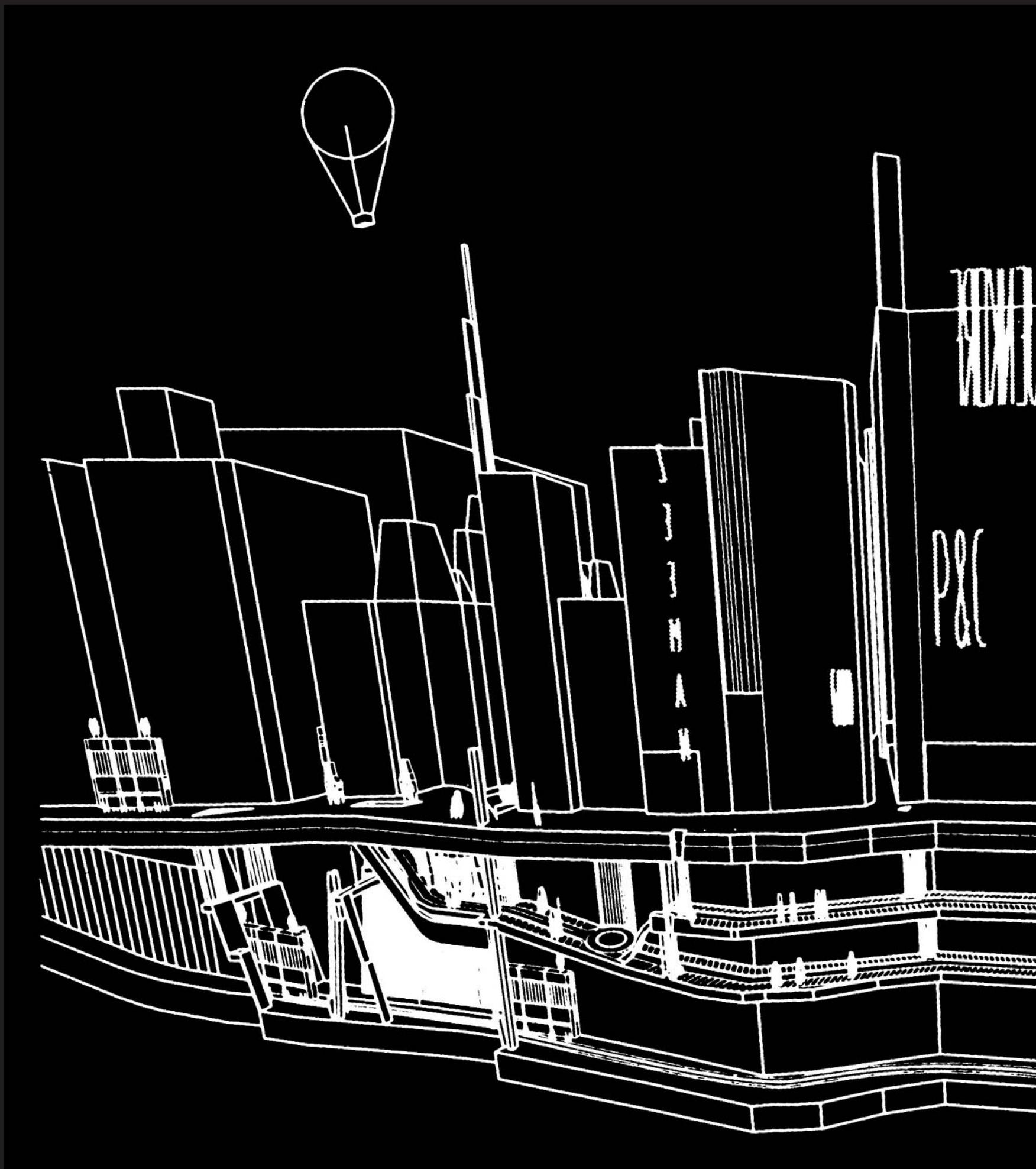
25 architetti (15 americani, 3 giapponesi, 7 europei), chiusi pe
25 architects (15 Americans, 3 Japanese and 7 Europeans), close

Periodico mensile/Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in Abbonamento Postale D.L. 353/2003 (conv. in Legge 27/02/2004 n. 46) Art. 1, Comma 1, DCB - Milano



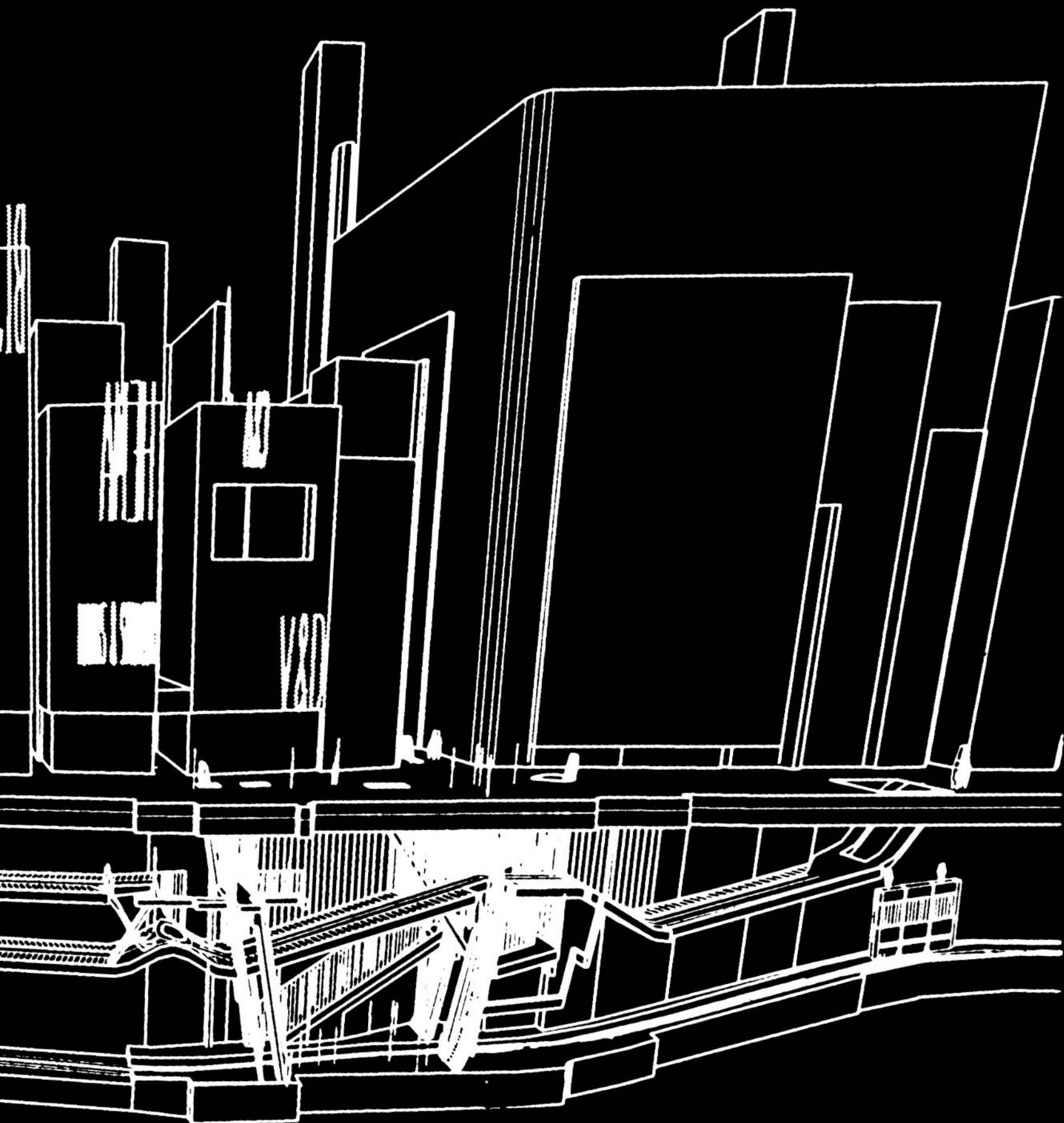
Rivista mensile
di Architettura, Design, Arte e
Informazione
Monthly review
of Architecture, Design, Art and
Information
Gennaio/January 2005
€ 8.50 Italy only - www.domusweb.it

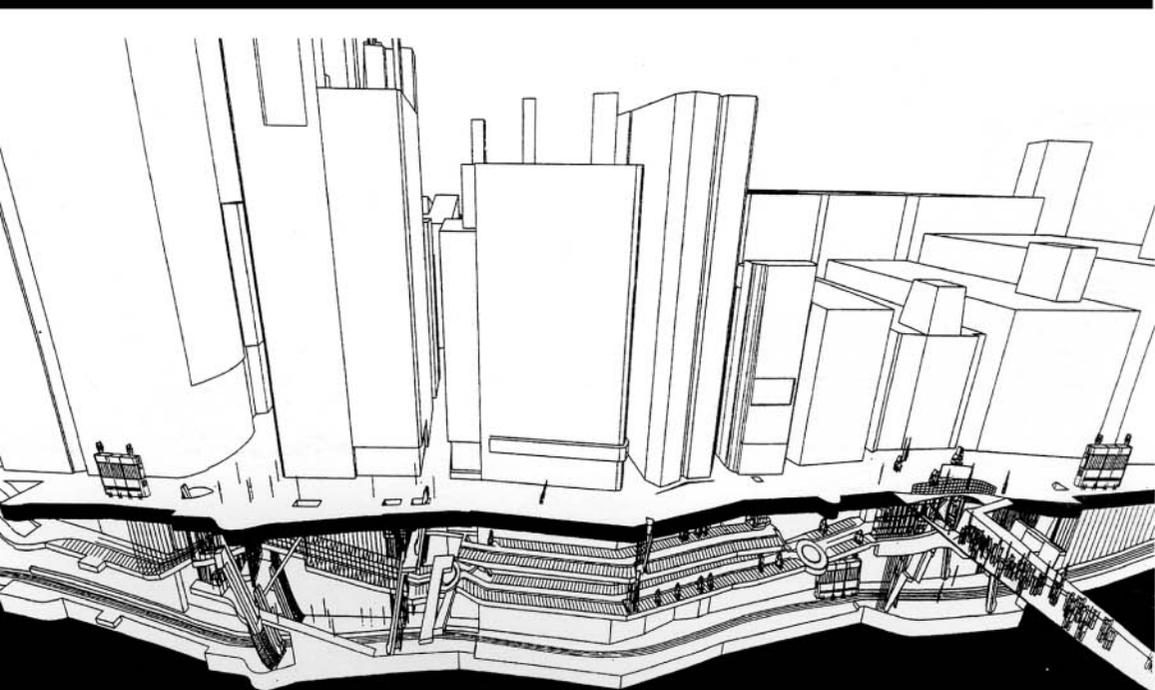
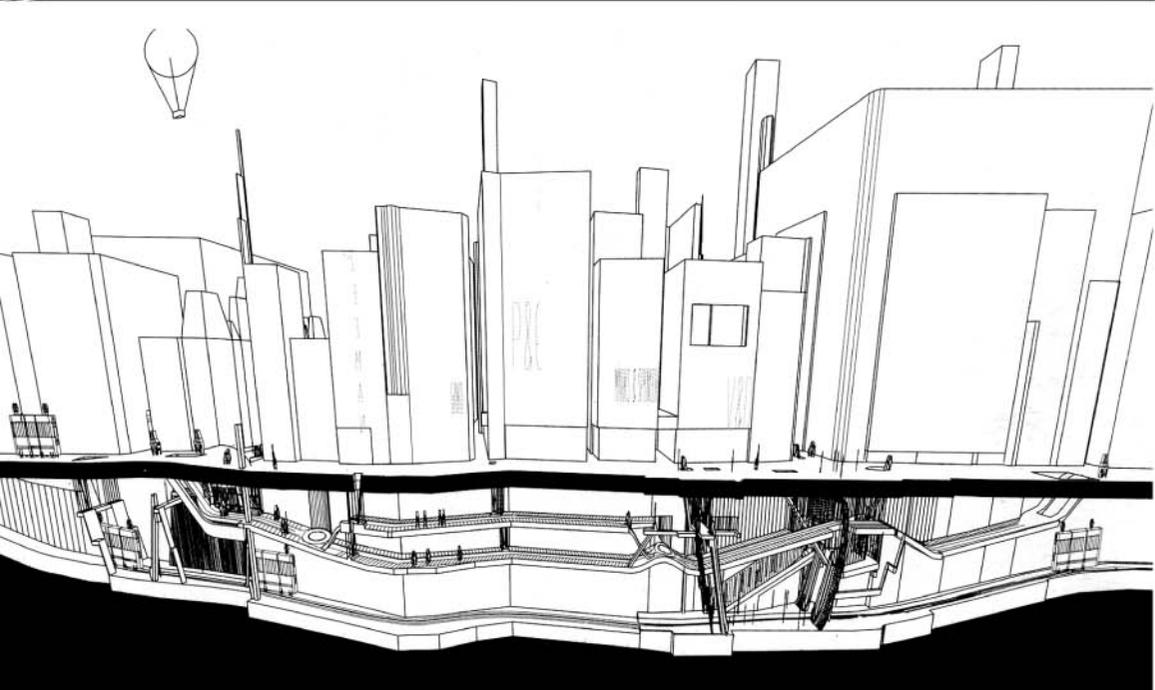
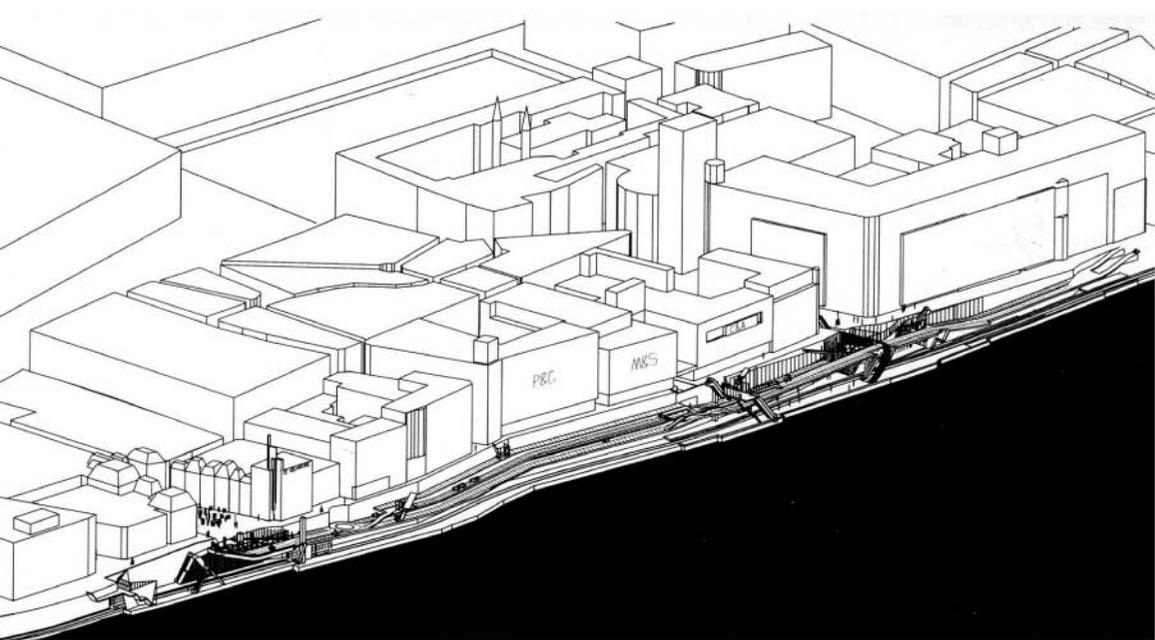
OMA, sotto sotto...
OMA, deep down...



Il 16 Ottobre 2004 ha aperto a L'Aja Het Souterrain, un edificio sotterraneo che collega due stazioni del tram con un grande parcheggio, nel cuore commerciale della città
16th of October 2004: in The Hague opens The Souterrain, an underground building connecting two tram stations and a parking garage in the main shopping street of the city

A cura di/Edited by **Matteo Poli**
Fotografia di/Photography by **Hans Werlemann**





Qui sopra: l'architettura-infrastruttura Het Souterrain è costituita da un tunnel di 1.250 metri, due fermate del tram e un parcheggio per 375 auto collegato all'area di Grote Markt, la principale arteria commerciale de L'Aja. A destra: scorci dei nuovi spazi sotterranei e la mostra dei reperti archeologici (in basso).

Pagine successive: differenze di quota e di sezione in uno degli ingressi al silos progettato da OMA

Above: Het Souterrain consists of a 1,250 metre tunnel, two underground tram stations and a carpark with 375 spaces with entrances to the stores at Grote Markt straat, The Hague's main shopping street. Right: views of the new underground area and archaeological exhibition (below).

Following pages: different heights and widths in one of the entrances designed by OMA

Nel sotterraneo, un edificio-infrastruttura

L'Aja ha in previsione un'espansione di circa 500.000 m² di servizi, che modificheranno sostanzialmente la fisionomia della città, contemporaneamente a una drastica riduzione del traffico; un anello di strade racchiuderà in un'isola pedonale di circa 1.000.000 metri quadrati il centro e sarà l'accesso a una serie di parcheggi sotterranei. Il progetto di uno dei nuovi silos è stato affidato a OMA, che ha progettato un tunnel che permette agli edifici commerciali sovrastanti di funzionare, collegandoli al nuovo sistema dei parcheggi.

L'infrastruttura, o meglio l'edificio-infrastruttura, è composto da diversi elementi: una linea tramviaria sotterranea, due livelli di parcheggio, due stazioni del tram alle sue estremità, una mostra permanente di reperti archeologici e un museo di poster. Het Souterrain si estende sotto le aree commerciali, sfruttando ogni opportunità per permettere di orientarsi nel sottosuolo e per evitare la noia di un tunnel di più di 600 metri: differenze di quota e di sezione, collegamenti visivi con spazi contigui, con altre parti del programma e con l'esterno, con la città, il cielo, con i centri commerciali.

Le difficoltà tecniche ed economiche che normalmente gravano sulla struttura dei parcheggi sono state risolte utilizzando la forma lineare del sito. La ventilazione forzata avviene tramite il tunnel stesso, che è pure la struttura portante dei muri, delle travi e delle solette. Il parcheggio è uno spazio dinamico che sfrutta la sua enorme lunghezza come una qualità; le partizioni tra le stazioni e i parcheggi sono trasparenti. Le finiture sono praticamente inesistenti: il cemento dei muri è animato solo dalla luce naturale o artificiale che ne esalta la texture e che amplifica la fluidità degli spazi. Grazie a questo progetto il sottosuolo de L'Aja sarà uno spazio che ha assorbito tutte le infrastrutture necessarie ma non più funzionali allo sviluppo della città.

Subterranean infrastructure-architecture

The Hague is set for a 500,000 m² expansion that will radically transform the character and scale of the city's physiology. This expansion goes hand in hand with plans to minimize car traffic: a ring road will delineate a 1,000,000 m² "island" forbidden to traffic. This loop-road will connect to a number of underground carparks.

One of these new carparks has been designed by OMA, which proposed a set of underground connections that makes navigating the shopping mall much easier. The tunnel, or the building, is a sandwich of a subway line with two layers of parking on top and a station at either end. In the tunnel are integrated a permanent archaeological show and a poster museum. The tunnel stretches out below the main shopping street. To overcome the boredom of a 600-metre long continuous section, and to provide orientation, every opportunity has been taken to modify the height and the width of the space, to connect physically or visually to other parts of the programme, to provide views of the city or sky, and to link the tunnel with surrounding shops.

Technical and economical constraints relating to the carpark have been solved using the linearity of the site. Ventilation: the tunnel is the duct; structure: the tunnel is the walls, the beams and the slabs. The carpark becomes a fluid space as it exploits its enormous length. Where carpark and tram stations meet, partitioning walls have been kept transparent. Architectural finishes are almost non-existent: only light, daylight and electric, gives texture to the rock-like concrete walls and allows clear readings of the fluid spaces underground.

The Hague sous-sol is reanimated by a space which brings together everything that is necessary but no longer functional for the city's development.





