

Txt: Francesca Tagliabue
Ph: ©Takuji Shimmura

**Project: Silvio d'Ascia Architecture,
Omar Kobbité Architectes**

OVERSIZE MASHRABIYA

La nuova stazione ferroviaria per l'alta velocità marocchina guarda al futuro reinventando la tradizione

È un collegamento tra passato e futuro oltre che un'infrastruttura di importanza fondamentale per il Paese la nuova stazione per l'alta velocità di Kenitra. Fermata fondamentale per la linea che congiunge Tangeri a Casablanca, la stazione ridisegna il volto della città marocchina su più livelli. Anzitutto funge da collegamento tra due aree urbane differenti, quella del centro storico a nord e quella di nuova espansione a sud, in precedenza unite solo da un piccolo e insalubre sottopassaggio che si insinuava sotto la strada ferrata. In secondo luogo viene utilizzata come spazio pubblico dagli abitanti, perché le aree comuni e il nuovo ponte sui binari sono dotate di negozi e servizi per il pubblico. Infine, la sua estetica ripropone a grande scala un motivo tipico dell'architettura araba, non solo nell'effetto decorativo ma anche sfruttandone a una scala mai raggiunta prima la primaria funzione di dispositivo di raffrescamento. Progettata da Silvio d'Ascia Architecture, (tra gli studi che hanno firmato l'intervento per la stazione di Porta Susa a Torino e dunque non nuovo al confronto con questo tipo di lavori) assieme a Omar Kobbité Architectes, la stazione di Kenitra si caratterizza per un aspetto leggero dato dall'uso della tipica mashrabiya, trasformata in un maxi motivo geometrico in grado di caratterizzare l'edificio.



La facciata principale – alta 12 e lunga 200 metri, esattamente quanto un TGV standard – il ponte pedonale e i percorsi pedonali sopraelevati sono stati costruiti unendo oltre 800 blocchi triangolari di cemento rinforzato a comporre la geometria tipica della mashrabiya. Ma non si tratta solo di una trovata elegante per caratterizzare l'edificio: la struttura, in origine una griglia con cui si schermavano le finestre per favorire il raffrescamento degli ambienti interni, recupera la sua vocazione funzionale nella stazione, accelerando il passaggio del vento e mantenendo gli spazi ventilati in maniera naturale. A livello della strada, la maxi-mashrabiya si interrompe dando vita a otto archi impossibili, aperture con differenti curvature e dimensioni che connettono l'hub con l'intorno in maniera diretta. Luci e ombre, trasparenze e riflessi definiscono gli interni della stazione, dove alla struttura candida si contrappone un pavimento in pietra scura, identico a quello posato nel grande piazzale antistante. Perfettamente inserito nel contesto, il manufatto unisce in un mix vincente recupero della tradizione e funzionalità contemporanea.



Il piazzale antistante la stazione ferroviaria di Kenitra, in Marocco, sulla tratta ad alta velocità che unisce Tangeri a Casablanca.

The square in front of the Kenitra train station, in Morocco, on the high speed railway connecting Tangeri to Casablanca.



The new Moroccan high-speed railway looks ahead by reinventing tradition

The new Kenitra high-speed railway station is a link between the past and the future, as well as a fundamental infrastructure for the country. A crucial step for the line that connects Tangier to Casablanca, the station gives a new image of the Moroccan city on several levels. First of all, it acts as a link between two different city's areas - the historic center to the north and the new expansion to the south, previously joined only by a small and unhealthy underpass that wandered under the railway. Moreover, it is used as a public space by the inhabitants, because the communal areas and the new bridge on the railways have shops and services for the public. Finally, its aesthetic re-proposes on a large scale a design typical of Arab architecture, not only in the decorative effect, but also by exploiting its primary function as a cooling device on a scale never achieved before.

84

Designed by Silvio d'Ascia Architecture (one of the firms that designed the intervention for the Porta Susa station in Turin and therefore not new in comparison with this type of work) together with Omar Kobbité Architectes, the Kenitra station is characterized by a light look given by the use of the typical mashrabiya, turned into



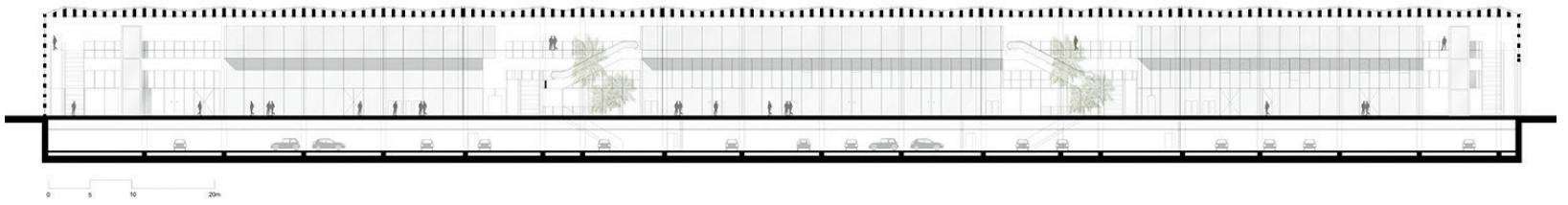
a maxi geometric pattern capable of characterizing the building. The main front - 12 meters high and 200 meters long, exactly a standard TGV - the pedestrian bridge and raised paths were

La facciata principale - alta 12 e lunga 200 metri, esattamente quanto un TGV standard - il ponte pedonale e i percorsi pedonali sopraelevati sono stati costruiti unendo oltre 800 blocchi triangolari di cemento rinforzato a comporre la geometria tipica della mashrabiya.

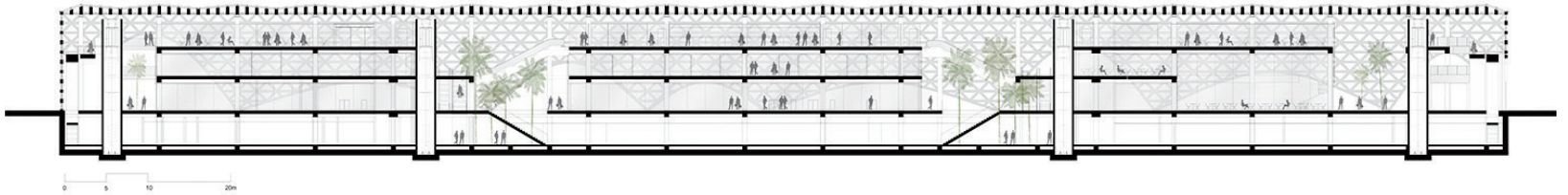
The main front - 12 meters high and 200 meters long, exactly a standard TGV - the pedestrian bridge and raised paths were built by linking 800 triangular concrete blocks



built by linking 800 triangular concrete blocks. Anyway, it is not just an elegant idea which characterizes the building: the structure, originally a grid to shield the windows to favor the cooling of the internal environments, recovers its functional vocation in the station making the passage of the wind faster and maintaining naturally ventilated spaces. At street level, the huge-mashrabiya is interrupted giving life to eight impossible arches, openings with different curvatures and dimensions that directly connect the hub with its surroundings. Lights and shadows, transparencies and reflections mark the interiors of the station, where the white structure contrasts with a dark stone floor, identical to that laid in the large square in front. Perfectly part of the context, the artifact combines the recovery of tradition and contemporary functionality in a winning mix.



Prospetto principale/Main facade



Sezione longitudinale/Longitudinal section

A livello della strada, la maxi-mashrabiya si interrompe dando vita a otto archi impossibili, aperture con differenti curvature e dimensioni che connettono l'hub con l'intorno in maniera diretta.

At street level, the huge mashrabiya is interrupted giving life to eight impossible arches, openings with different curvatures and dimensions that directly connect the hub with its surroundings.



