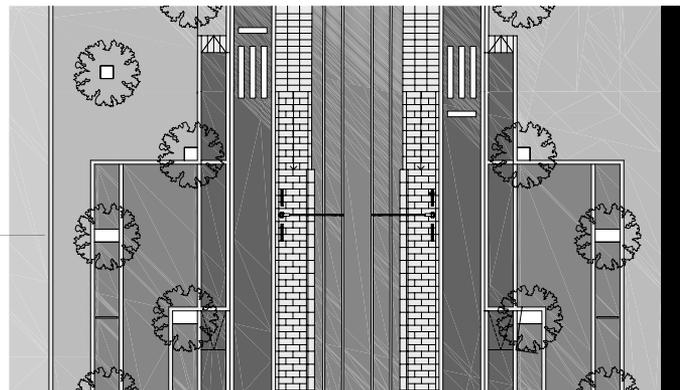
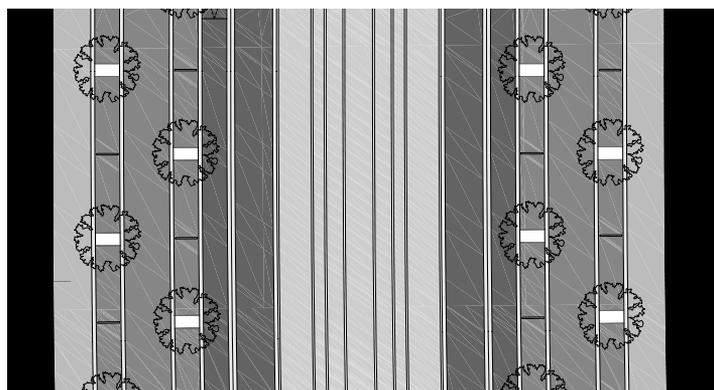
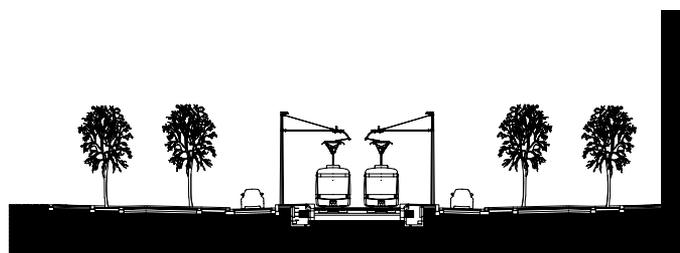
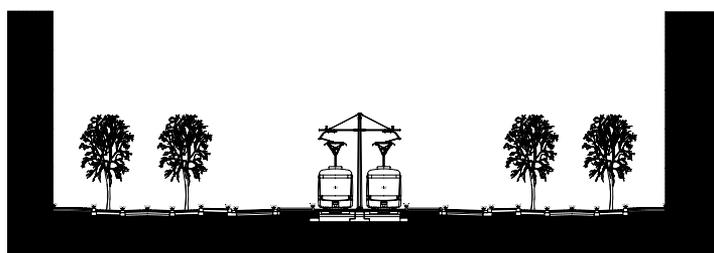


INTERVENCIONES EN EL ESPACIO URBANO ESTACIONES DE VILA DO CONDE Y PÓVOA DE VARZIM

José Gigante

En los concejos de Vila do Conde y Póvoa de Varzim, el Canal del Metro, implantado a lo largo de la antigua línea ferroviaria, muestra en su trazado dos extensiones bien diferenciadas. Al Sur del Río Ave surca un paisaje marcadamente rural, con estaciones dispersas y sin ninguna relación directa entre sí, lo que obliga a plantear proyectos dentro de un marco esencialmente local. Hacia el Norte del Río Ave y hasta la actual terminal de Póvoa de Varzim, el trazado se desarrolla en un espacio urbano, a lo largo de casi 5 kilómetros. Se abre de esta forma un nuevo frente de ciudad que no excluye la elaboración de un proyecto global que abarque toda la extensión del Canal, y todas las articulaciones y extensiones inherentes a la nueva estructura urbana emergente.



UN NUEVO FRENTE URBANO

El diseño del trazado urbano parte de la consideración del futuro puente vial sobre el Río Ave, que se va a construir en la zona adyacente al actual puente ferroviario que sirve de base al Canal del Metro.

Hasta la primera estación al norte, la de Santa Clara, basándose siempre en el corredor de la antigua línea del ferrocarril, el Metro describe una curva y contra-curva antes de entrar en la alineación rectilínea que le conducirá hasta Póvoa de Varzim.

Una nueva avenida acompañará a la plataforma del Metro en toda esa extensión, quedando integrada entre dos vías de calzada de sentido único, separadas del Canal por carriles ajardinados donde se ubican todas las infraestructuras del sistema del Metro.

A ambos lados de la avenida habrá, en la mayor parte de su extensión, un carril bici y un carril paralelo suplementario de 3,50 metros de anchura, densamente arborizado, a través del cual se realizará el acceso a los edificios del nuevo frente urbano a crear y a futuros trazados urbanos transversales. Este carril paralelo estará flanqueado por zonas de estacionamiento público, evitando así los inconvenientes que se podrían derivar de la ubicación del aparcamiento directamente conectado a los estrechos carriles de calzada principales y funcionando también como posible vía alternativa en caso de accidente que impida el tránsito en la futura avenida.

Esto quiere decir que, en realidad, el espacio de la futura avenida, a pesar del reducido trazado de los carriles de calzada, tendrá, en la mayor parte de su extensión, una anchura de cerca de 45 metros, desdoblado en los varios segmentos funcionales que lo configuran.

La adaptación de este sistema a las diversas situaciones específicas determinadas por los edificios ya existentes a lo largo de la nueva avenida, particularmente en lo que se refiere a las alineaciones de fachadas, procurará integrarlos en el conjunto como si siempre hubiesen formado parte de esa idea de frente urbano.

De esta forma, se desestima cualquier propósito de demarcación de la nueva intervención, al preferir diluirla en una perspectiva de continuidad con la gradual consolidación del tejido construido.

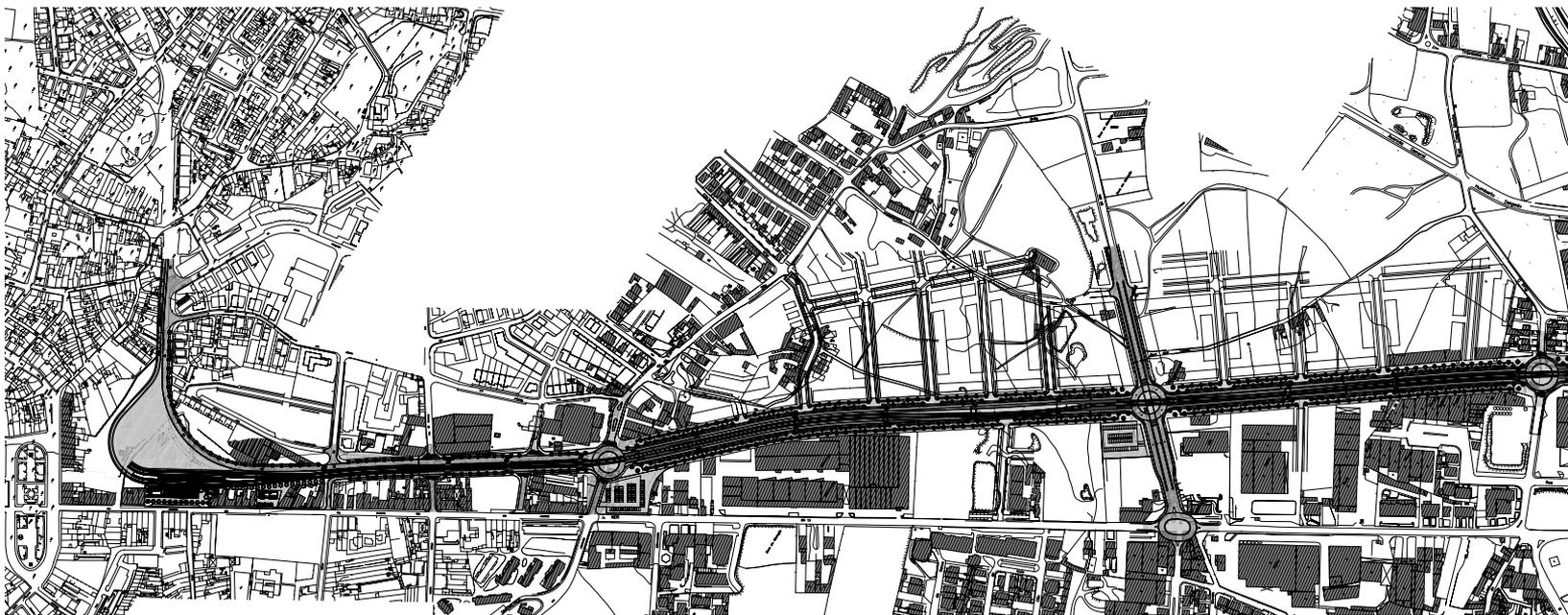
Pero existe una extensión significativa en la que el futuro frente construido paralelo al Canal del Metro se verá interrumpido. Y ello porque, al norte de la estación de Vila do Conde, en el área dominada por el Estadio Municipal, la plataforma va a atravesar otro eje no menos importante: el del Acueducto existente, que data del siglo XVIII.

EL ACUEDUCTO

El Acueducto de Vila do Conde, construido a principios del siglo XVIII para abastecer al Convento de Santa Clara, estaba formado inicialmente por 999 arcos, lo que le confiere el estatuto de segundo acueducto más extenso de Portugal.

Con gran parte de su estructura inicial todavía bien conservada, este magnífico elemento arquitectónico se encuentra fraccionado en algunos puntos, al verificarse en la secuencia métrica de sus módulos, en algunas extensiones, la presencia de arranques de pilares no siempre originales. A pesar de estas fracturas, el Acueducto surge en su conjunto como una pieza íntegra y con gran entidad propia, configurando el paisaje de forma determinante.

La anchura de la plataforma del Metro, resultante de la duplicación de la línea, agravada por todo el sistema de catenarias que



la acompaña, resultó ser incompatible con la implantación del antiguo canal ferroviario, el cual aprovechaba el vano existente entre dos de los pilares del Acueducto para establecer su conexión en el sentido norte-sur. Y lo hacía bajo una extensión del mismo que presenta todavía su configuración original. Al ser obligatorio replantar el lugar de cruce, el proyecto de implantación del Canal del Metro buscó una solución que evitase el encuentro directo entre el mismo y la referida extensión donde el volumen del Acueducto se presenta íntegro.

Bajo esta perspectiva, la plataforma se alejó de la línea ferroviaria primitiva, asumiendo un ligero desvío hacia oriente, en la medida necesaria para conseguir cruzar el monumento en un área determinada únicamente por la presencia de un conjunto de arranques de pilares no originales. Y siempre procurando mantener indisolubles el Canal del Metro y la nueva avenida que, en toda su extensión urbana, iba a configurar su marco arquitectónico.

Esta unión constituye una premisa importante del proyecto, tanto más cuanto, en esta área, el Metro va a surcar una planicie verde ancha no edificada que constituye un magnífico marco paisajístico del Acueducto. Marco que, siendo diferente de la densidad del Centro Histórico, lo complementa en su presencia en espacios abiertos donde también se diseña la pulsión de la propia geografía urbana.

De esta forma, resultó determinante la búsqueda de una implantación y dimensionamiento de la obra que invadiese lo mínimo posible la continuidad del área verde existente, condensando Metro y trazados urbanos en un único carril y reduciendo la anchura de éste por la supresión, siempre que fuese posible, del carril bici y paseos que complementan la avenida. Y también por el cubrimiento del Canal con un tapete continuo de césped que, de cierto modo, reproduce el manto vegetal del entorno. Una situación que ha sugerido la adopción del mismo recubrimiento en toda la extensión urbana de la plataforma del Metro.



ARTICULACIONES LATERALES

Un sistema de articulación vial basado en una sucesión de rotondas ha sido el medio posible para evitar el recurso a cruces desnivelados, bajo una perspectiva de concebir el Metro como un elemento integrante del propio paisaje urbano.

Situadas en la proximidad de las estaciones, estas rotondas se ubican en puntos clave desde el punto de vista de las conexiones transversales, principalmente con algunas de las áreas total o parcialmente integradas en el espacio de intervención del proyecto, particularmente el área de la ribera del margen norte del Río Ave, el Centro Histórico de Vila do Conde y el Estadio Municipal.

LAS ESTACIONES

Genéricamente, el diseño de las seis estaciones integrantes reproduce en lo esencial el modelo adoptado para las áreas rurales, con la adopción de las estaciones de tipo urbano diseñadas por Eduardo Souto Moura. Solo difieren en el material de revestimiento de los andenes, que aquí tienen un acabado integral con baldosas de granito.

Solo dos de las estaciones presentan diferencias significativas: la de Vila do Conde y la de Póvoa de Varzim.

a) Estación de Vila do Conde e Intercambiador

Esta estación, considerada la más importante de la ciudad, pasará a tener andenes más anchos, y se complementará por un Intercambiador constituido por una zona de parada de autobuses, un edificio de apoyo y un parque de estacionamiento de coches.

El extenso edificio de apoyo integrará un área cubierta en toda su longitud para cobijo de los usuarios de los transportes públicos, además de un programa compuesto por dos espacios comerciales, una tienda de “Metro de Oporto”, un quiosco y lavabos públicos.

En toda la extensión de sus fachadas opacas, el edificio integrará superficies iluminadas para la exhibición de publicidad u otro material expositivo, constituyendo esta particularidad uno de los atributos identificativos de su imagen arquitectónica. De esta forma, se procura responder de modo premeditado a la visible presión publicitaria que ha acompañado a la producción de este nuevo sistema de transporte. Una envoltura formada por cristal templado incoloro va a recubrir todos los espacios cerrados, dotando a las áreas expositivas y áreas transparentes de permeabilidad con el interior.

En la cubierta, las dos extensas vigas longitudinales de la estructura metálica, a la vista, resuelven los vanos del plano horizontal que dan unidad al conjunto. Cuatro volúmenes sobreelevados colocados sobre este plano van a contener todas las unidades terminales de climatización que “Metro de Oporto” y los varios concesionarios de los espacios instalen, reduciendo de esta forma las posibilidades de degradación de la imagen del edificio durante su vida útil.

El parque de estacionamiento, arborizado, se rebajará ligeramente, de forma que se disminuya el impacto visual causado por los vehículos aparcados.

b) Estación de Póvoa de Varzim

En la estación de Póvoa de Varzim, actual terminal de la línea, el andén del lado occidental se funde con una gran plataforma pavimentada que, con ligeras inflexiones de pendiente, establece de modo fluido la articulación entre los dos edificios de la antigua estación ferroviaria, transformando el espacio en una plaza de diseño informal separada de la calle de acceso por un carril ajardinado continuo.

La reconversión del edificio de la antigua estación se basa en un programa idéntico al adoptado para las estaciones rurales. En este caso, las orlas de granito de los vanos de las fachadas son recuperables (lo que no se había verificado en los restantes casos), pero la configuración exterior del volumen, conservada en lo esencial, apenas se ve modificada por la transparencia proporcionada por las nuevas molduras.

El antiguo almacén ferroviario, reconvertido en “edificio de maquinistas”, ha preservado íntegramente su estructura en el esqueleto, ahora absolutamente demarcado y legible en su espacio interior. Las paredes de albañilería revocada de bloques preexistentes, se sustituyen por rellenos más ligeros cubiertos exteriormente por un revestimiento de madera constructivamente identificable con modelos tipológicamente similares.

La integración en ambos edificios de las nuevas infraestructuras, principalmente las de climatización, se realiza sin utilizar ningún aparato que altere significativamente su imagen, procurando ser lo más discreta posible.

DE LO URBANO A LO RURAL - EL LUGAR DEL PROYECTO

Desde el punto de vista arquitectónico, se pretende no enmascarar el natural protagonismo de la extensión de la plataforma de circulación de las composiciones y de las estaciones que la orlan, en la repetición de su diseño, sobrio y lineal, trazo común identificable en toda la concepción del proyecto ampliado de la red de Metro del Gran Oporto, ideado por Eduardo Souto Moura. Un protagonismo indisoluble del tiempo del viaje y del difuso registro de la sucesión de sus parajes —entre lo urbano y lo rural, entre el subsuelo y la superficie.

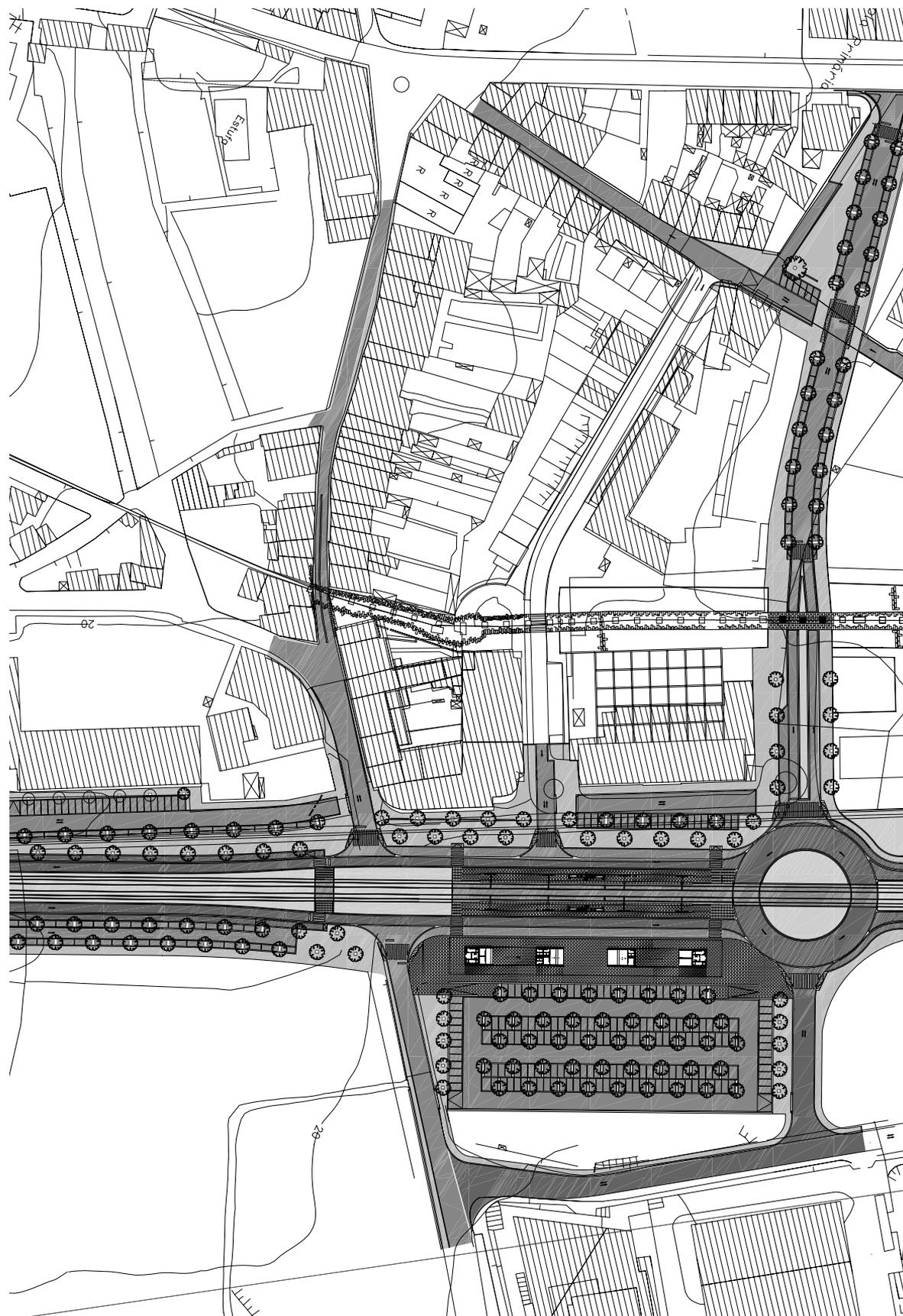
Por ello se entiende que, en lo que se refiere a las áreas de inserción del entorno, el proyecto se deberá construir más a partir de la continuidad con lo existente que sobre rupturas pretendidamente demarcadoras del territorio.

Al descubrirse la belleza de algunos tramos de la plataforma del Metro, surcando libremente los campos de cultivo fuera de las áreas de los proyectos de Arquitectura, tal vez se entienda mejor este deseo de despojamiento y anonimato tan ajenos a nuestra contemporaneidad.

Entendemos que éste es uno de los retos más apasionantes que se le plantean al arquitecto, extendiéndose a todo el proyecto ese difícil equilibrio entre el protagonismo al que, como autores, estamos habituados, y el relativo anonimato al que deliberadamente nos sometemos para salvaguardar su propia identidad conceptual.

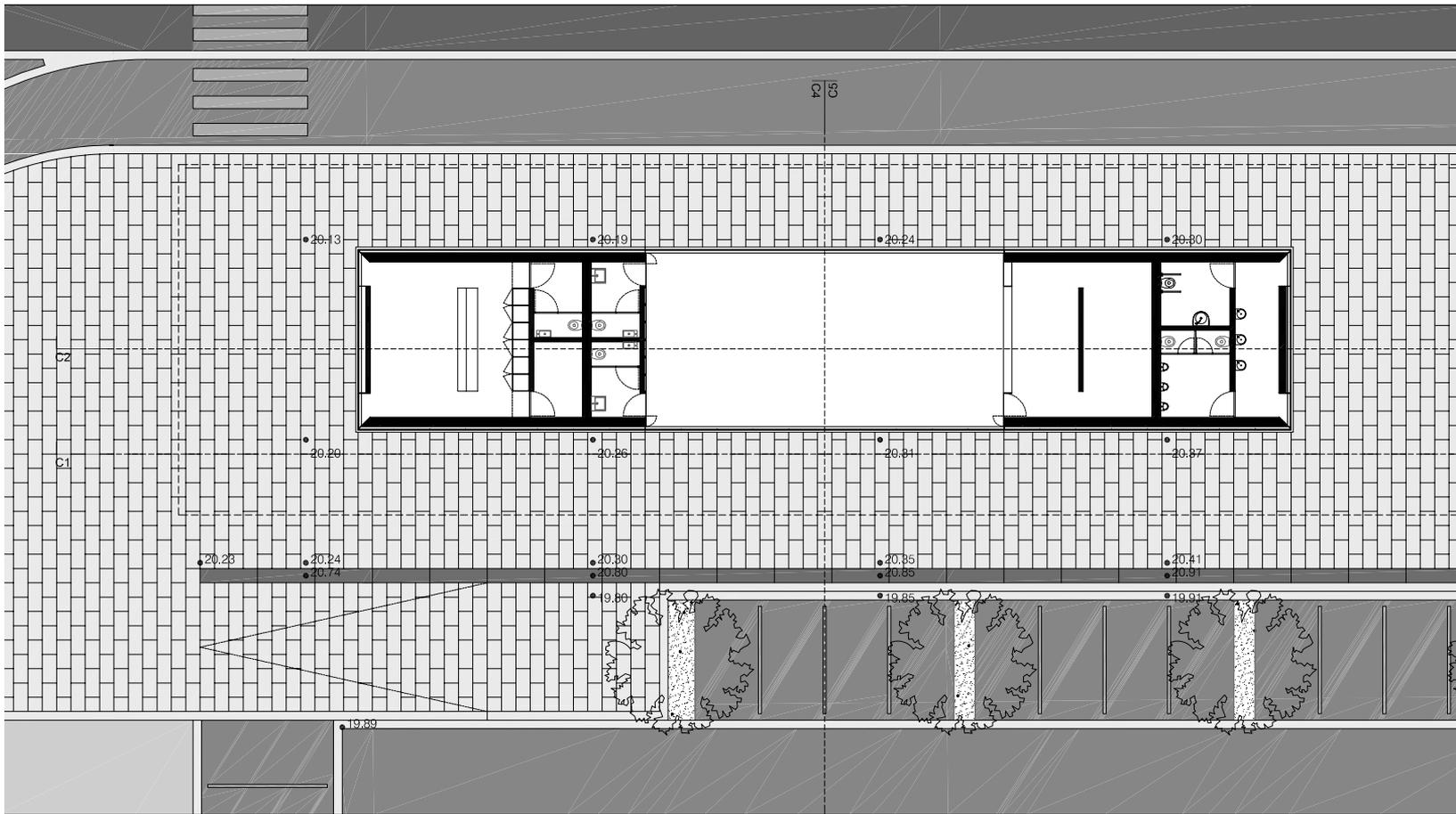


VILA DO CONDE



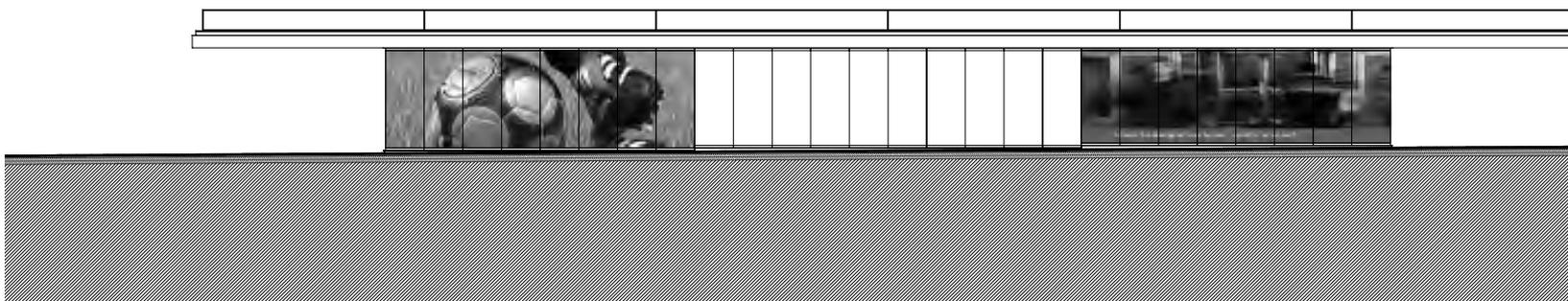
Planta de situación



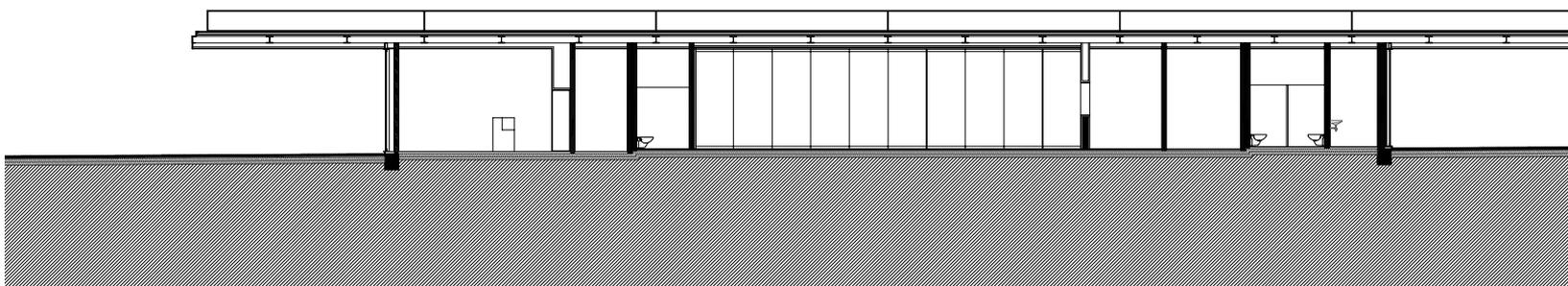


Planta

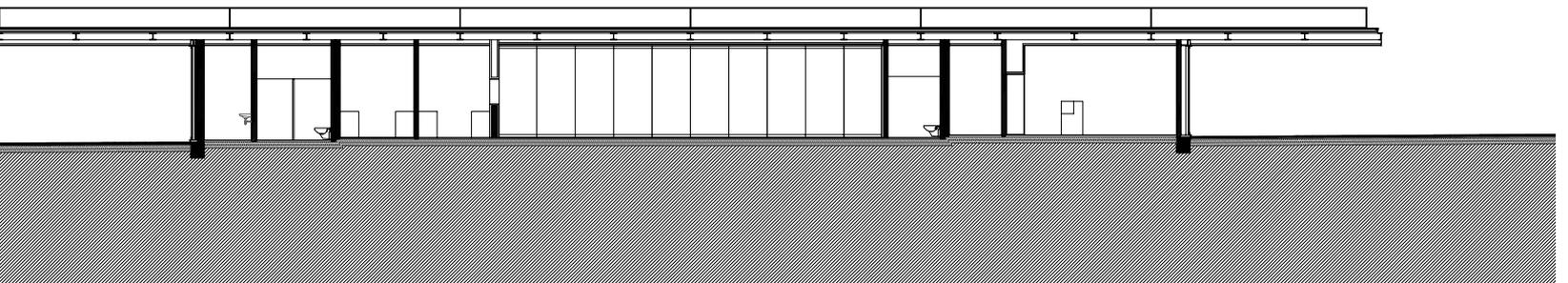
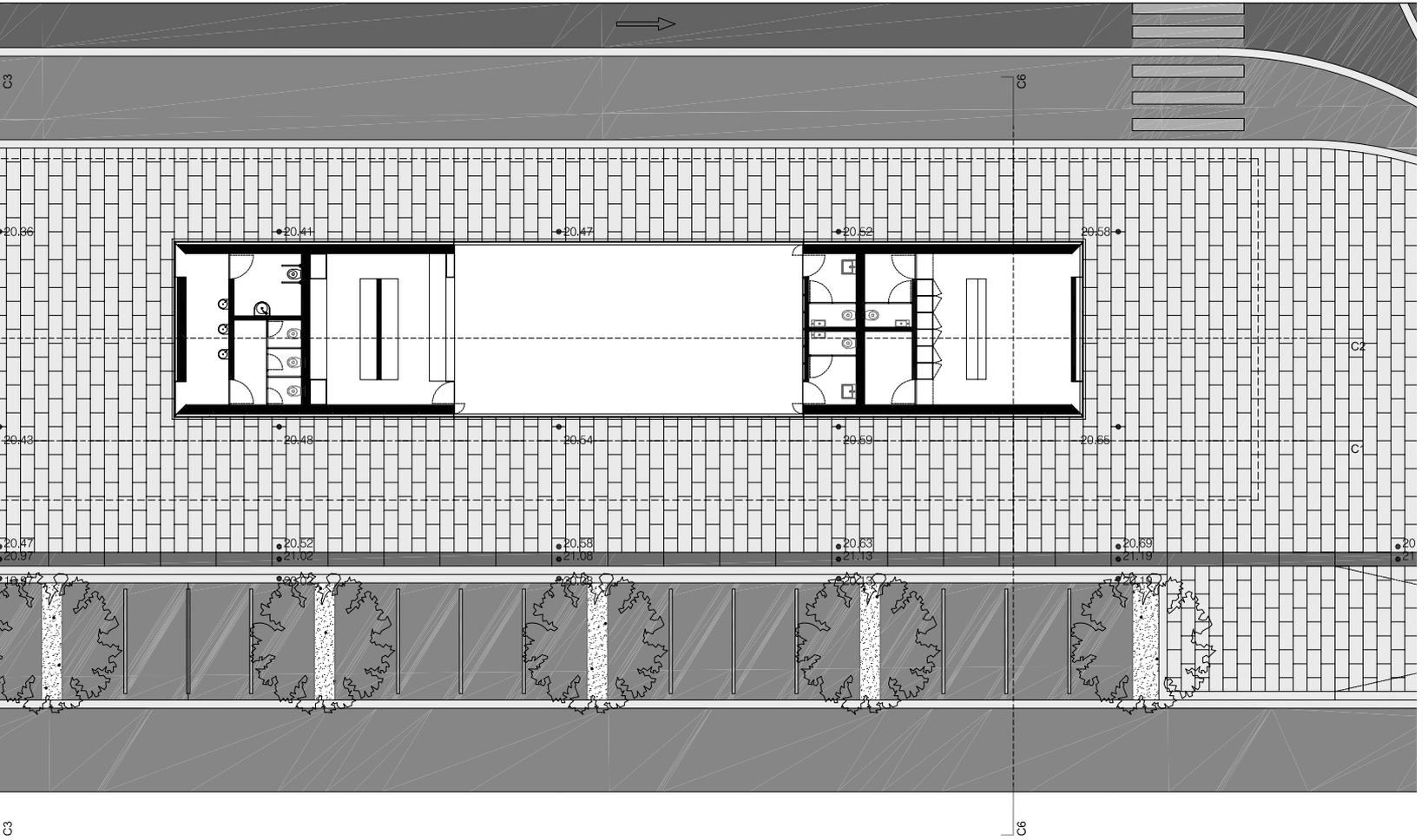
C4
S1

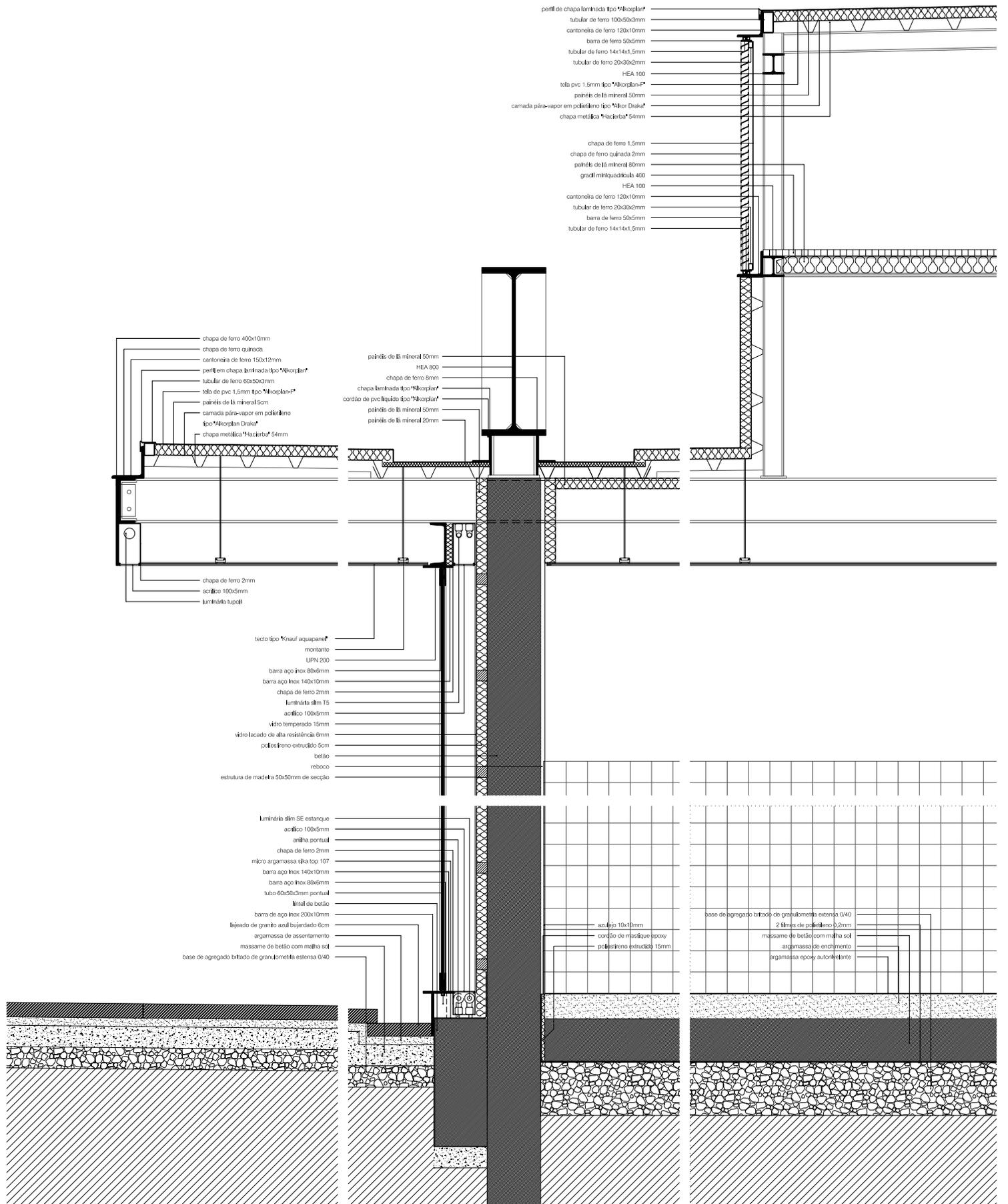


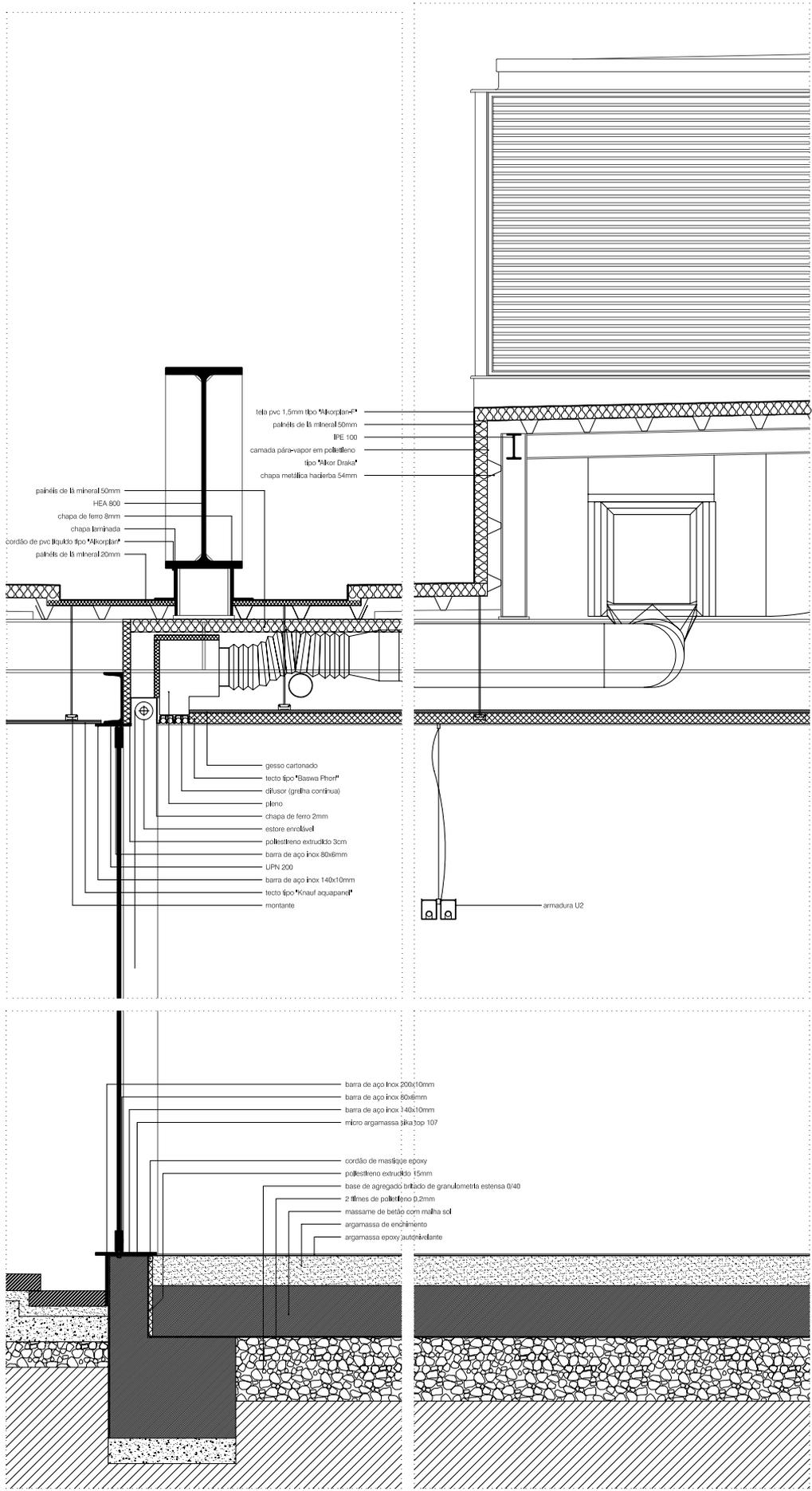
Alzado C1



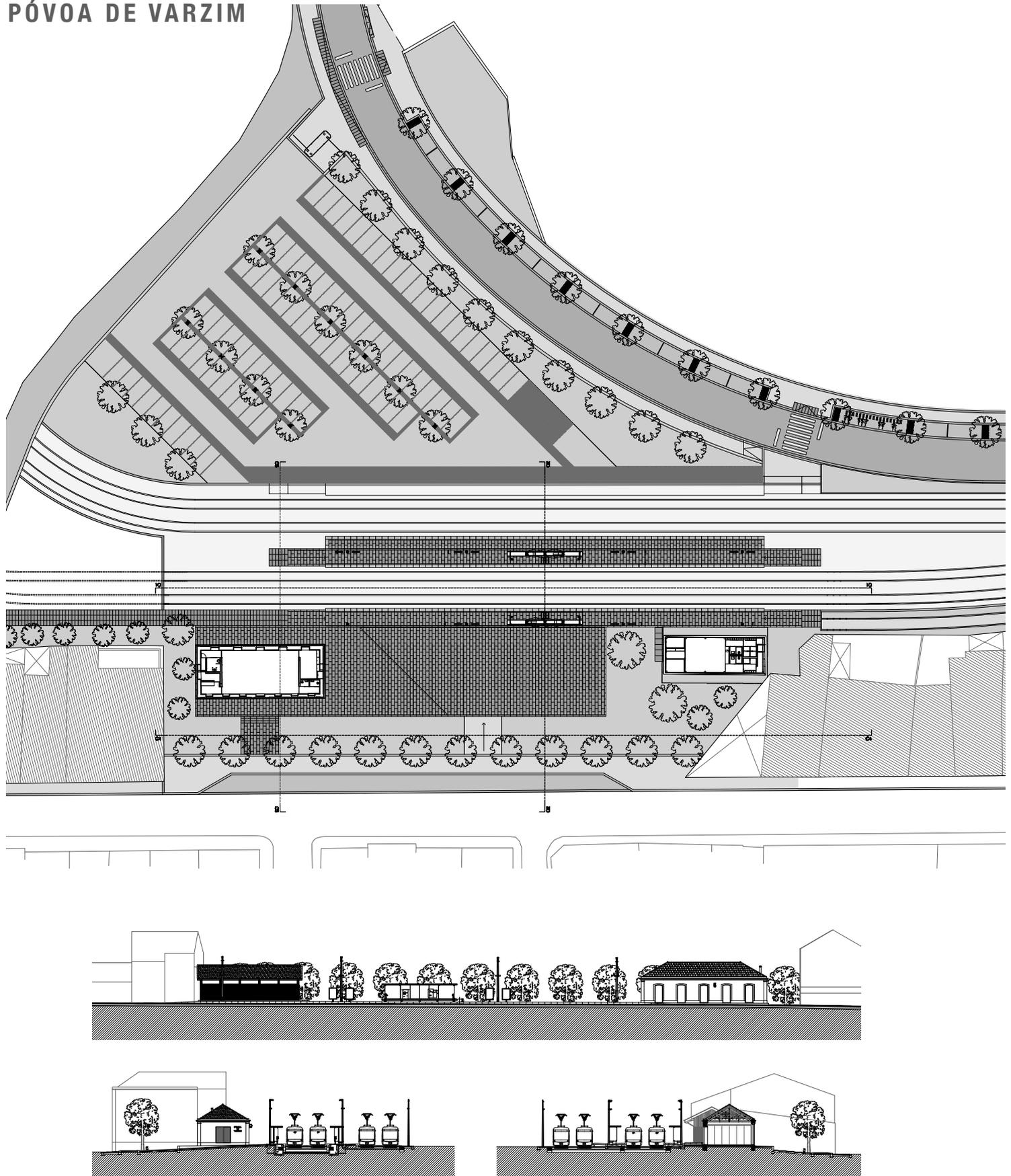
Sección C2





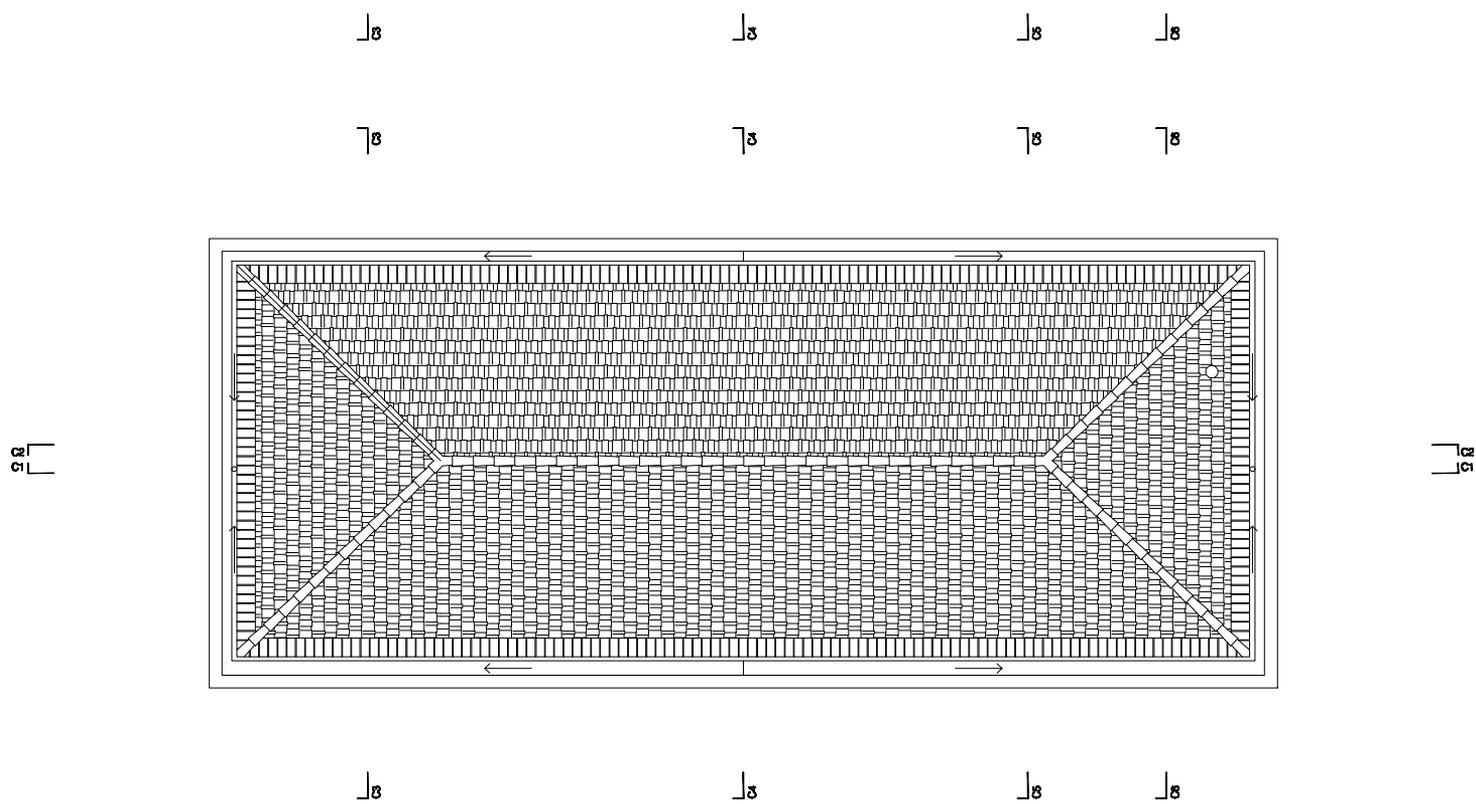
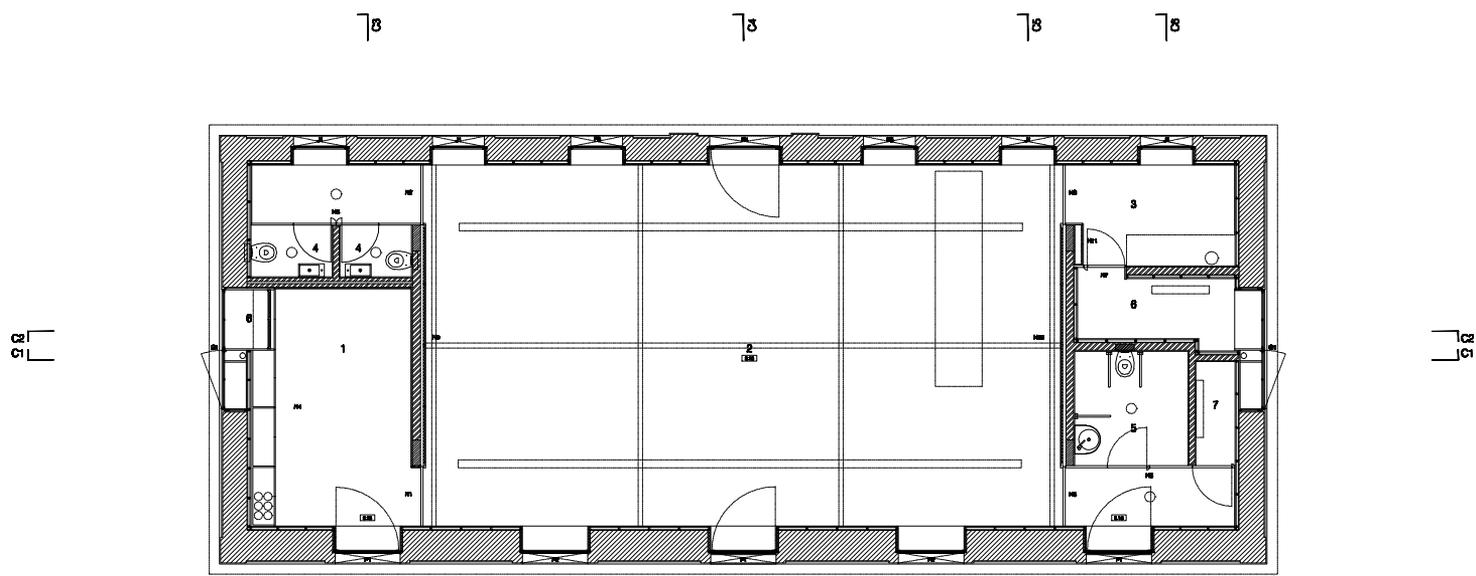


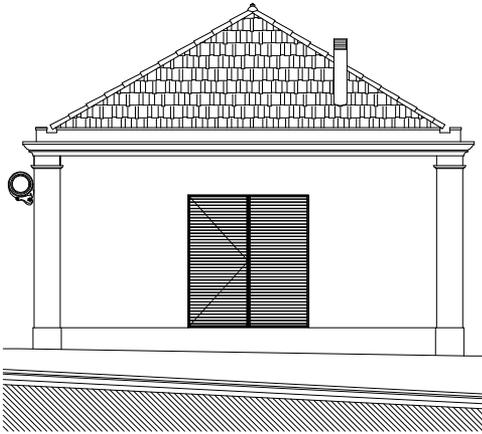
PÓVOA DE VARZIM



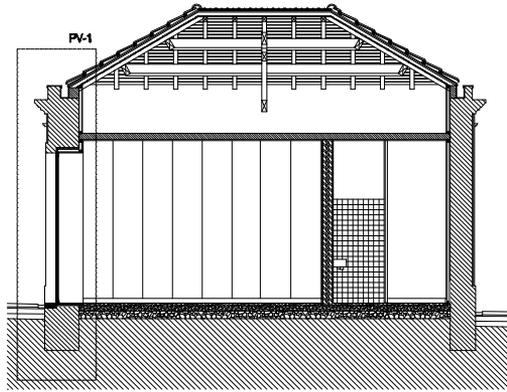
Plano de situación



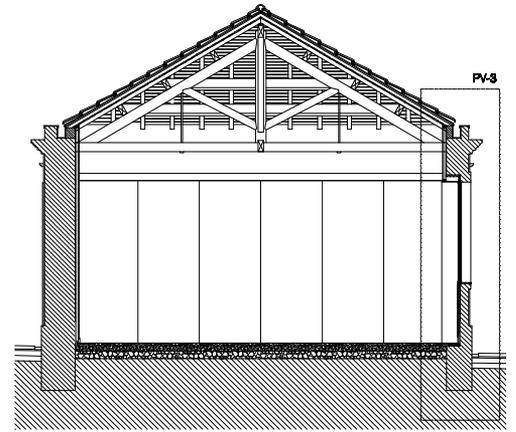




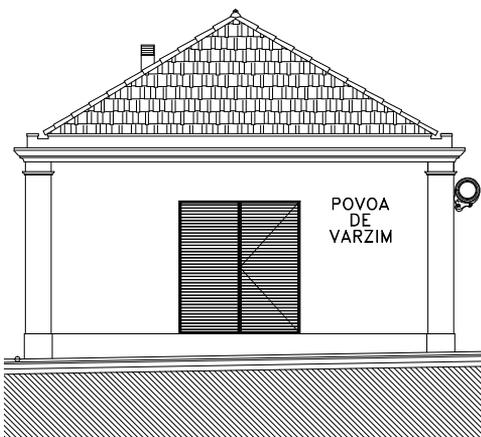
Alzado lateral derecho



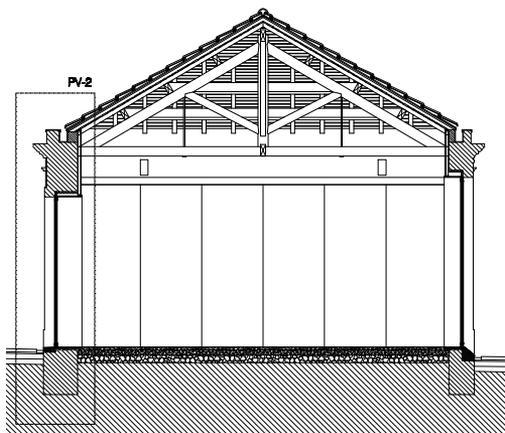
Sección C3



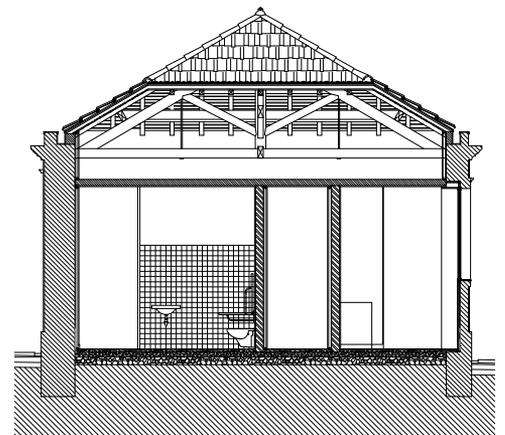
Sección C5



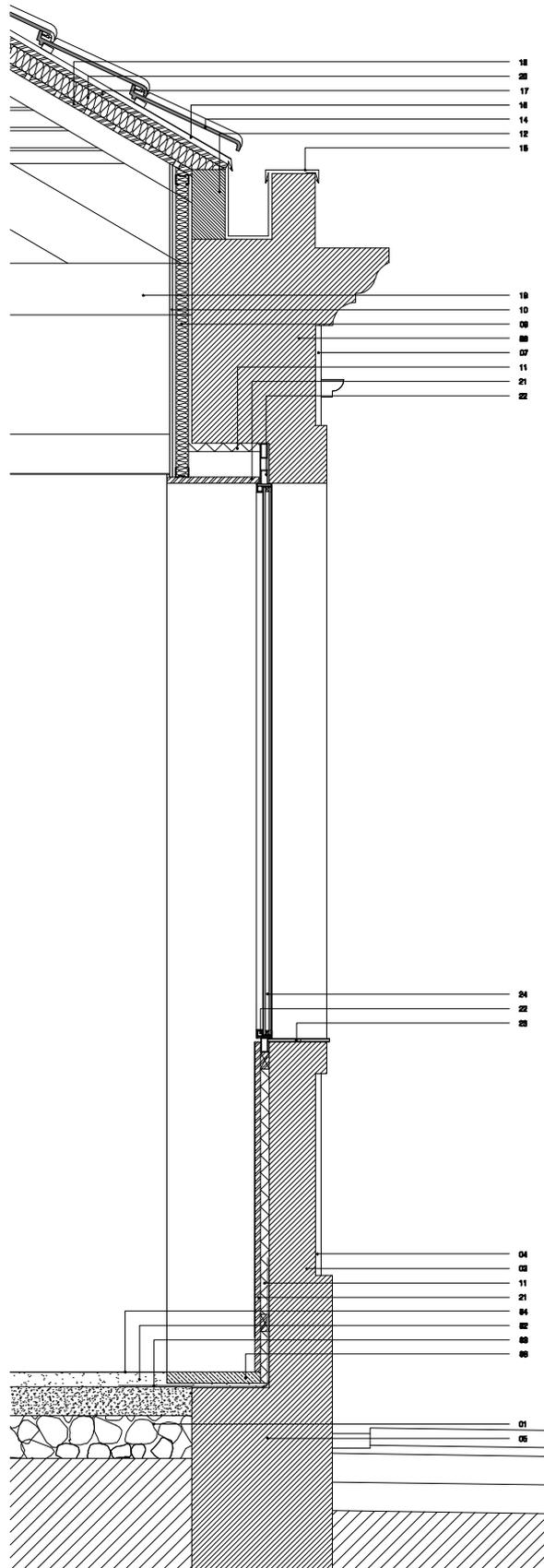
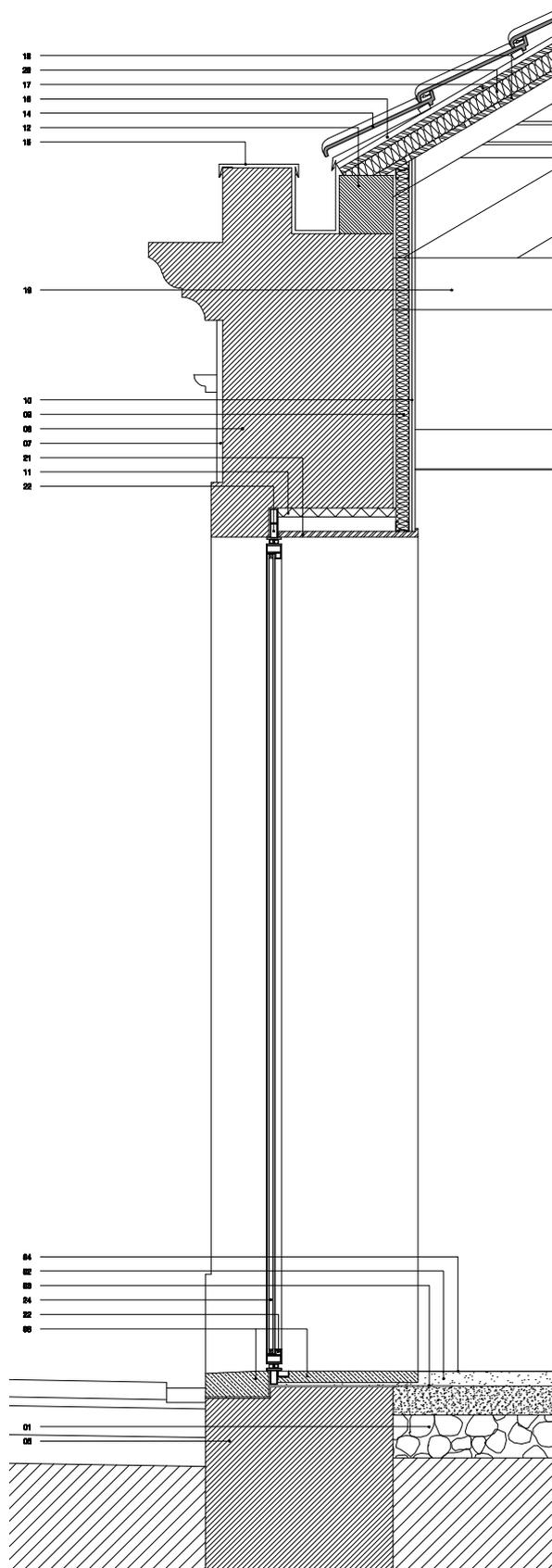
Alzado lateral izquierdo



Sección C4



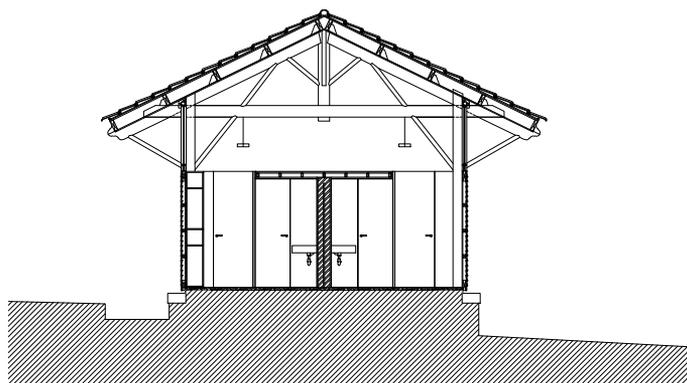
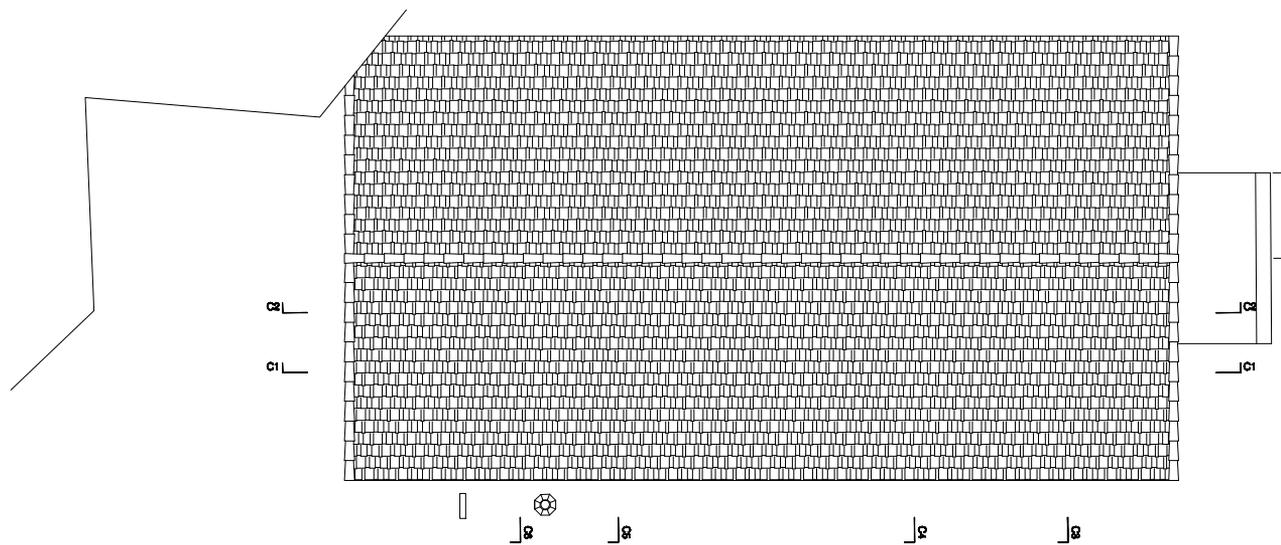
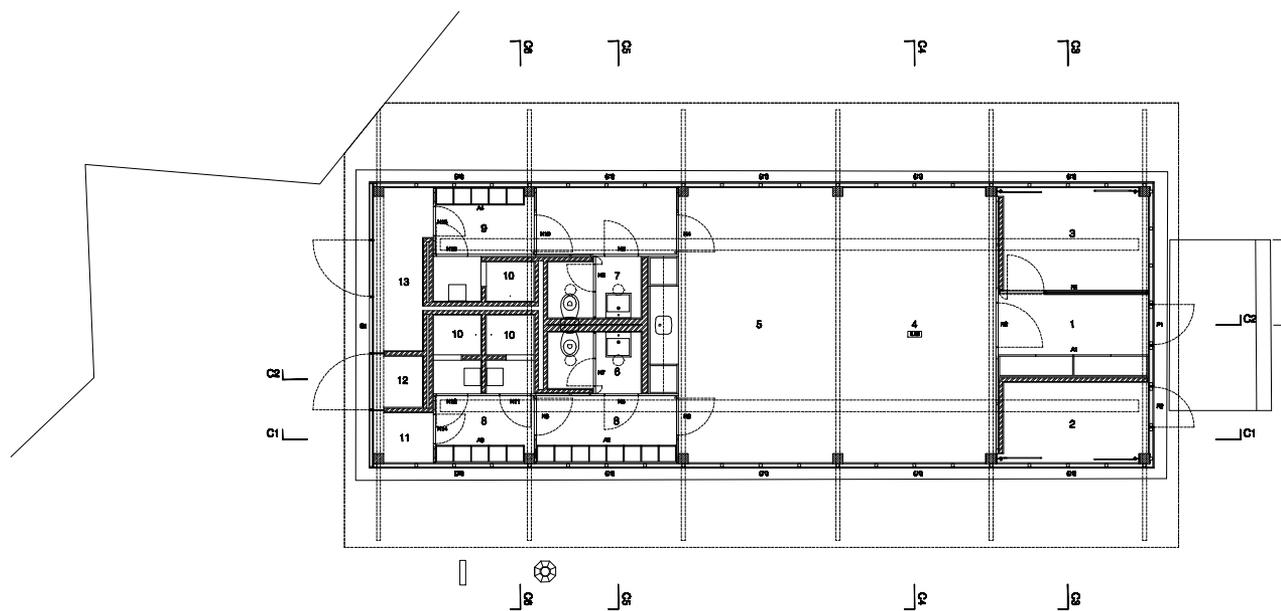
Sección C6



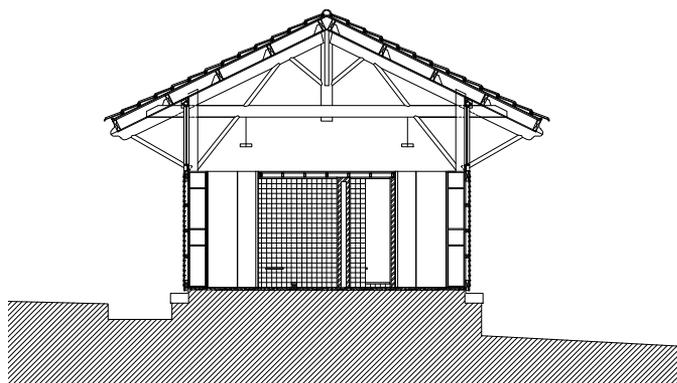
LEGENDA

- 01. fundação do pavimento exterior
- 02. argamassa de regularização
- 03. micromassas impermeabilizante tipo "kaltop seal 107"
- 04. argamassa epoxídica auto-nivelante tipo "kaltocor 281"
- 05. fundação da parede exterior
- 06. acrílico de granito
- 07. reboco exterior hidroligado com pintura
- 08. alvenaria de granito exterior
- 09. placas rígidas de li. mineral de 70g/m², esp. -0,04m
- 10. placas de gesso cartonado (semeada dupla)
- 11. placa de poliestireno extrudido, esp. -0,03m
- 12. betão armado
- 13. perfil de aço UNP150
- 14. lajes cerâmica tipo "manelina"
- 15. chapa de zinco - titânio, esp. -0,65mm
- 16. sub-linha tipo "onduline"
- 17. estrutura de madeira
- 18. forro de madeira pintada
- 19. estrutura de madeira exterior (pintada)
- 20. placas rígidas de li. mineral de 70g/m², esp. -0,03m
- 21. madeira pintada
- 22. cabideiras de perfil de ferro metalizado (80 microns) e pintado
- 23. chapa de aço inox AISI-316
- 24. vidro duplo 6+12+6 com vidro exterior "plantium futur" e vidro interior
- 25. reboco com pintura



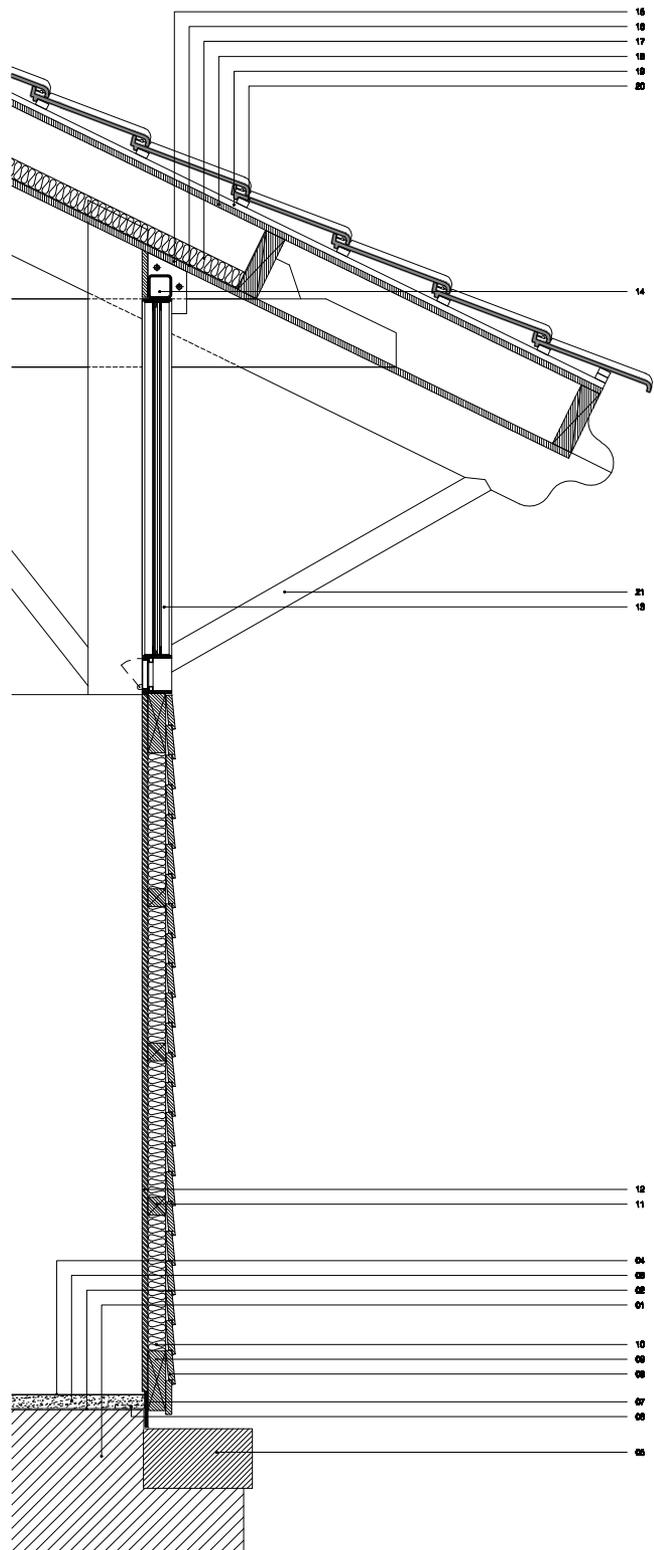
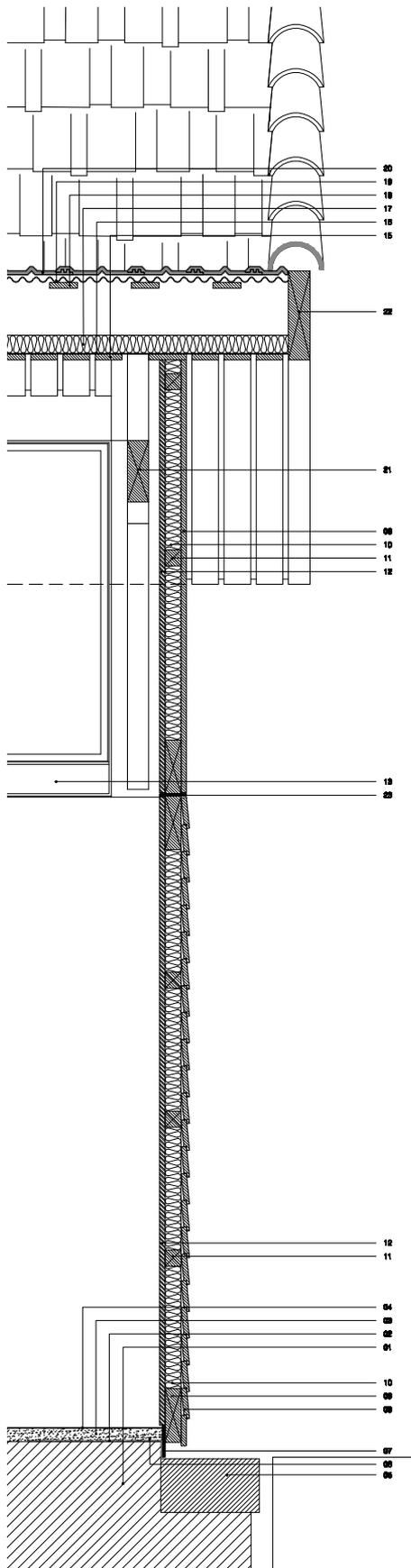


Sección C5



Sección C6





LEGENDA

- 01. fundação do pavimento existente
- 02. microargamassa impermeabilizante tipo "silatop eel 107"
- 03. argamassa de regularização
- 04. argamassa epoxidica auto-nivelante tipo "silafloor 201"
- 05. pedra de granito existente
- 06. chumbadoro
- 07. barra de aço inox AISI-316, 120x10 mm
- 08. peça de madeira de Figa Nova, 2x10 cm
- 09. peça de madeira de Figa Nova, 8x20 cm
- 10. placas rígidas de li. mineral de 70kg/m², 6cm de espessura
- 11. peça de madeira de Figa Nova, 8x8 cm
- 12. MDF para portas, 2cm de espessura
- 13. castilheira de perfil de ferro metalizado (80 microns), Vão J1 (ver Folha de Formanore)
- 14. Perfil tubular S1-S 80x80x8,8 mm de ferro metalizado (80 microns) e pintado
- 15. peça de madeira de Figa Nova, 2x10 cm
- 16. véu negro de fibra de vidro
- 17. placas rígidas de li. mineral de 70kg/m², 6 cm de espessura
- 18. peças de madeira de Pinho Tratado, 2x10 cm
- 19. sub-tela tipo "Ornduline"
- 20. telha cerâmica tipo "Marselha"
- 21. barrote de madeira existente
- 22. peça de madeira de Figa Nova, 8x30 cm
- 23. barra de ferro metalizado (80 microns) e pintado, 8x100 mm
- 24. barra de ferro metalizado (80 microns) e pintado, 8x80 mm
- 25. peça de madeira de Figa Nova, 2x10 cm
- 26. perfil T de ferro, metalizado (80 microns) e pintado, 40x40x6 mm
- 27. chapa de ferro, metalizado (80 microns) e pintado, 8 mm de espessura
- 28. tubular de ferro, metalizado (80 microns) e pintado, 40x60x3 mm
- 29. placa de gesso cartonado
- 30. placas rígidas de li. mineral de 70 kg/m², 6 cm de espessura
- 31. placa de gesso cartonado micro-perfurado



