

Estacions del metro a Porto i Copenhague

Criptes públiques

Manuel de Solà

L'espai públic de la ciutat no és solament al pla de terra. Puja de vegades al primer pis, a les platees dels teatres, a les sales dels parlaments i a les aules de les universitats. Però cada dia ens hem de fixar més en els soterranis col·lectius, espais públics enterrats que neixen de les noves possibilitats de condicionament i de les exigències funcionals més noves. Espais comercials, aparcaments, cinemes o consultoris clínics, que creen sota terra llocs on es multiplica el contacte massiu de persones inconnexes, i on el sentit quantitatiu de la societat urbana es presenta en la seva imatge més real. Les andanes i les estacions del metro són, però, l'espai col·lectiu soterrat per excel·lència.

El metro aplega milers de persones, amb una autonomia total d'objectius, diferència de condicions i coincidència de motiu en l'ús d'uns espais limitats. Independència personal, diversitat social i coincidència funcional, tot plegat fa la definició de ciutat. Els espais del metro (estacions, andanes, vagons) són, com les places i els carrers de la superfície, els llocs on es materialitza la qualitat de la vida

Public crypts

The city's public space is not only on ground level. Sometimes it extends up to the first floor, to the stalls of theatres, to the halls of parliaments, and the classrooms of universities. But increasingly we should be taking more notice of the collective basements, buried public spaces that are born of the new possibilities for conditioning buildings and from newer functional demands. Shopping areas, car parks, cinemas or consultants' clinics, all create underground places where the mass contact of unconnected people is multiplied, and where the quantitative sense of urban society presents its most real image. However, the platforms and stations of the metro are the buried collective space par excellence.

The metro brings together thousands of people, with total autonomy of objectives, difference of conditions and coincidence of motive in the use of its limited spaces. Personal independence, social diversity and functional coincidence together form the definition of the city. The spaces of the metro

Criptas públicas

El espacio público de la ciudad no está únicamente en el plano tierra. A veces sube al primer piso, a las plateas de los teatros, a las salas de los parlamentos y a las aulas de las universidades. Pero cada día debemos fijarnos más en los sótanos colectivos, espacios públicos enterrados que nacen de las nuevas posibilidades de acondicionamiento y de las exigencias funcionales más nuevas. Espacios comerciales, aparcamientos, cines o consultorios clínicos, que crean bajo tierra lugares donde se multiplica el contacto masivo de personas inconnexas, y donde el sentido cuantitativo de la sociedad urbana se presenta en su imagen más real. No obstante, los andenes y las estaciones del metro son el espacio colectivo soterrado por excelencia.

El metro reúne a millares de personas, con una total autonomía de objetivos, diferencia de condiciones y coincidencia de motivo en el uso de unos espacios limitados. Independencia personal, diversidad social y coincidencia funcional conforman la definición de ciudad. Los espacios del metro (estaciones,



Estació de São Bento,
Álvaro Siza, arquitecte.

col·lectiva. A la ciutat contemporània, el metro pot ser l'espai cívic per excel·lència, i hauria d'entrar al cap dels governants i dels urbanistes que el seu disseny i manteniment és tant o més important que el dels exteriors emblemàtics, convencionalment reconeguts com la imatge urbana. Visitar el metro hauria de ser a la primera pàgina de la guia turística de qualsevol gran ciutat.

El soterrani, però, busca la llum de tant en tant. Aquest contacte amb l'exterior és la condició de la seva continuïtat mental amb la superfície. Com ho és la presència dels seus logos i senyals, repetits per tota la geografia ciutadana. La bona arquitectura del metro com a espai col·lectiu i com a sistema urbà és la garantia d'un possible urbanisme de les necessitats col·lectives.

Manuel de Solà
13 de desembre 2006

(stations, platforms, carriages) are, like the squares and streets above ground, places where the quality of collective life materialises. In the contemporary city, the metro may well be the civic space par excellence, and local government and urban planners need to get it into their heads that its design and maintenance is as important or more important than that of the emblematic exteriors, conventionally recognised as the urban image. Visiting the metro should be on the first page of any major city's tourist guides.

The underground, however, seeks light from time to time. This contact with the exterior is the condition for its mental continuity with the surface. As is the presence of its logos and signs, repeated all over the urban geography. Good architecture of the metro as a collective space and as an urban system is a guarantee of a possible collective needs based urban development.

Manuel de Solà
December 13th 2006
Translated by Debbie Smirthwaite

andenes, vagones) son, como las plazas y las calles de la superficie, los lugares donde se materializa la calidad de la vida colectiva. En la ciudad contemporánea, el metro puede ser el espacio cívico por excelencia, y debería entrar en la cabeza de los gobernantes y urbanistas que su diseño y mantenimiento es tanto o más importante que el de los emblemáticos exteriores, convencionalmente reconocidos como la imagen urbana. Visitar el metro tendría que constar en la primera página de la guía turística de toda gran ciudad.

Lo subterráneo, sin embargo, busca la luz de vez en cuando. Este contacto con el exterior es la condición de su continuidad mental con la superficie. Al igual que lo es la presencia de sus logos y señales, repetidos por toda la geografía ciudadana. La buena arquitectura del metro como espacio colectivo y como sistema urbano es garantía de un posible urbanismo de las necesidades colectivas.

Manuel de Solà
13 de diciembre 2006
Traducido por Jordi Palou

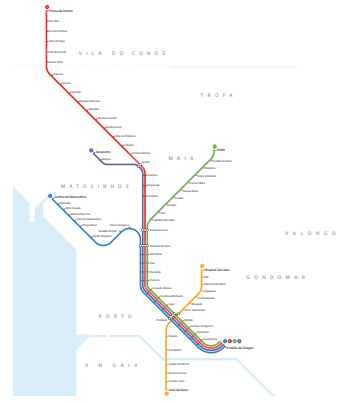
►
El Metro al setembre del 2002, a punt per rebre els viatgers del futur.
The Metro September 2002, ready to receive the travellers of the future.
El Metro en septiembre de 2002, listo para recibir a los viajeros del futuro.





Per què construïm

Ana Vaz Milheiro



FERNANDO GUERRA

El projecte d'implantació de la xarxa de metro a l'àrea metropolitana de la ciutat de Porto, concebut per Eduardo Souto de Moura i començat l'any 1997, constitueix una victòria en una àrea generalment difícil per a l'arquitectura. Mitjançant una planificació centralitzada, Souto de Moura ha aconseguit que el projecte arquitectònic recuperés les decisions tècniques, una pràctica no gaire habitual en l'actual panorama de planificació de la ciutat, excessivament arrelat en mecanismes tecnocràtics i poc sensible a les qüestions de disseny. La seva actitud ha permès de superar la tendència que ha transformat l'arquitectura en una altra de les múltiples especialitats que intervenen en el procés d'execució d'aquesta mena de projectes. Principalment, Souto de Moura ha rescatat el treball de l'arquitecte com un instrument determinant en la gestió de les decisions relatives a l'àmbit de l'espai públic, i l'ha inscrit en una perspectiva que garanteix el paper que li pertoca des del punt de vista disciplinari.

Aquesta manera d'indagar en la funció de l'arquitecte contemporani és recent. Va començar a sorgir a l'inici del segle XXI, un cop acabada l'aventura postmoderna i després que els diversos corrents arquitectònics van haver catalogat degudament les experiències modernes. No obstant això, algunes anàlisis fetes sobre el treball d'aquests corrents han estat molt discretes. El nord-americà Anthony Vidler, en un text que va escriure arran dels esdeveniments de l'11 de setembre del 2001 i en el qual crida l'atenció sobre el nou significat de l'arquitectura en l'esfera pública, destaca que, si aquesta es va establir a partir de la Revolució francesa i adoptà diverses configuracions formals segons les tradicions culturalistes de cada època, "en moments d'exhibició pública, l'arquitectura es manifesta com una caricatura d'aspiracions i valors, unes vegades inútil i d'altres funcional". La seva rellevància es va acabar transferint al poder "persuasiu" de la imatge. Al parer de Vidler, els mitjans de comunicació han contribuït a associar l'arquitectura a una condició "subordinada a les tecnologies de la comunicació [...] i allunyada de les tècniques de producció".

No obstant això, al marge de les visions més pessimistes que confirmen l'atomització del camp professional —com ara la que Oriol Bohigas presenta, de manera tan lúcida com sarcàstica, en un dels darrers números d'aquesta mateixa revista—, hi ha la consciència que és indispensable reaccionar davant la inoperància que ha envaït la nostra professió.

"De quina manera pot l'arquitectura contribuir a una esfera pública, influir-hi o fins i tot modelar-la?", es pregunta Anthony Vidler. "Cal que explorem urgentment noves perspectives entorn de la forma de l'espai urbà, visions que interpretin la dificultat de les utopies passades i que evitin la nostàlgia de programes anticivitat." El problema plantejat per la situació particular de Nova York és més o menys compartit per altres ciutats.

El grau d'implicació de Souto de Moura en el disseny del metro de Porto —i no tant el projecte arquitectònic en si, malgrat la bellesa òbvia de les seves estacions— sembla que vol avançar a la recerca d'un nou enquadrament.

En desplaçar de nou la figura del coordinador cap a l'arquitecte, Souto de Moura ha aconseguit acomplir un dels

Why We Build

The project for introducing the Metro network to the city of Oporto, conceived by Eduardo Souto de Moura and begun in 1997, constitutes a victory in an area that is generally difficult in architecture. Through centralised planning, Souto de Moura managed to ensure the architectural project recovered responsibility for technical decisions, a practice not very common in the current planning scheme of the city, excessively rooted in technocratic mechanisms and not very sensitive to questions of design. This attitude has meant it has been possible to overcome the tendency that has transformed architecture into yet another of the numerous specialities that intervene in execution process of this type of project. Principally, Souto de Moura has reinstated the architect's work as a determining instrument in managing decisions regarding the sphere of the public space, by inscribing it within a perspective that guarantees the role that corresponds to it from the disciplinary point of view.

This way of investigating the function of the contemporary architect is recent. It started to emerge at the beginning of the 21st century, once the postmodern adventure was over and after the different architectural currents had duly classified modern experiences. However, some analyses produced on the work of such currents have been very discrete. American Anthony Vidler, in a text written in response to the events of 11 September 2001 and in which he draws attention to the new meaning of architecture in the public sphere, highlights that, if it became established from the French Revolution onwards and adopted different formal configurations according to the culturalist traditions of each era, "In [...] moments of public disclosure, architecture has been revealed as a caricature of aspirations and values, alternately useless and functional". Its relevance ended up being transferred to the "persuasive" power of the image. In Vidler's opinion, the media have helped to associate architecture with a condition "subsumed within the technologies of communication [...] and far removed from the techniques of production".

However, outside the more pessimistic views that confirm the atomisation of the professional field — such as that presented by Oriol Bohigas, in a form as lucid as it is sarcastic, in one of the recent editions of this magazine — an awareness exists that it is essential to react to the ineffectiveness that has invaded our profession.

"In what way can architecture contribute to, influence or even shape a public realm?" asks Anthony Vidler. "It is urgent that we explore new visions of central city form, visions that learn from the difficulties of past utopias as well as avoid the nostalgia of anti-city programs." The problem raised by the particular situation of New York is shared to a greater or lesser extent by other cities.

Souto de Moura's degree of involvement in the design of the Oporto Metro — and not so much the architectural product in itself, despite the obvious beauty of its stations

Por qué construimos

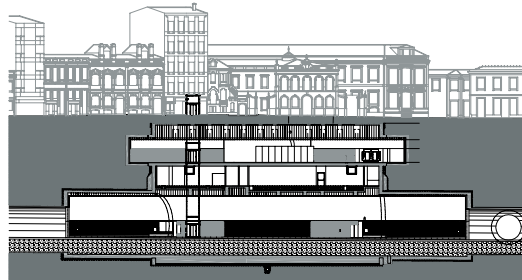
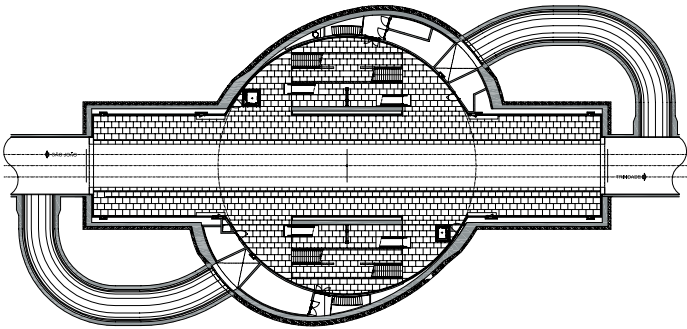
El proyecto de implantación de la red de metro en el área metropolitana de la ciudad de Oporto, concebido por Eduardo Souto de Moura e iniciado en 1997, constituye una victoria en un área generalmente difícil para la arquitectura. Mediante una planificación centralizada, Souto de Moura ha conseguido que el proyecto arquitectónico recuperara las decisiones técnicas, práctica poco habitual en el actual panorama de planificación de la ciudad, excesivamente arraigado en mecanismos tecnocráticos y poco sensible a las cuestiones de "diseño". Su actitud ha permitido superar la tendencia que ha transformado la arquitectura en una más de las múltiples especialidades que interviene en el proceso de ejecución de este tipo de proyectos. Principalmente, Souto de Moura ha rescatado el trabajo del arquitecto como instrumento determinante en la gestión de las decisiones relativas al ámbito del espacio público, inscribiéndolo en una perspectiva que garantiza el papel que le corresponde desde el punto de vista disciplinario.

Esta forma de indagar en la función del arquitecto contemporáneo es reciente. Empezó a surgir a principios del siglo XXI, finalizada la aventura posmoderna y después de que las distintas corrientes arquitectónicas hubieran catalogado debidamente las experiencias modernas. Sin embargo, algunos análisis realizados sobre el trabajo de tales corrientes han sido muy discretos. El norteamericano Anthony Vidler, en un texto que escribió a raíz de los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001 y en el que llama la atención sobre el nuevo significado de la arquitectura en la esfera pública, destaca que, si ésta se estableció a partir de la Revolución Francesa y adoptó diversas configuraciones formales según las tradiciones culturalistas de cada época, "en momentos de exhibición pública, la arquitectura se manifiesta como una caricatura de aspiraciones y valores, unas veces inútil y otras funcional". Su relevancia terminó por transferirse al poder "persuasivo" de la imagen. En opinión de Vidler, los *media* han ayudado a asociar la arquitectura con una condición "subordinada a las tecnologías de la comunicación [...]" y alejada de las técnicas de producción".

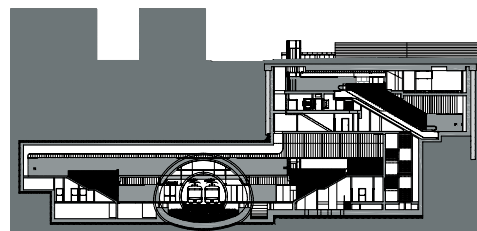
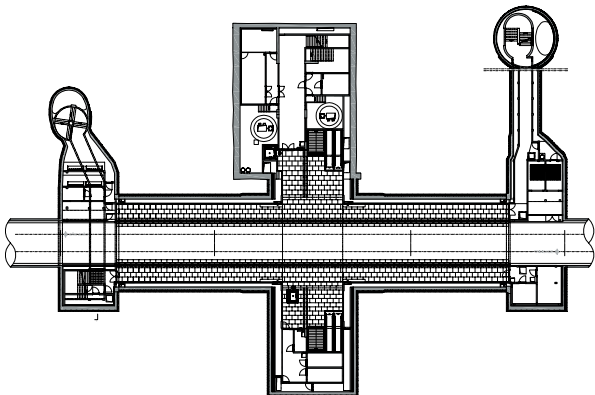
Sin embargo, al margen de las visiones más pesimistas que confirman la atomización del campo profesional — como la que Oriol Bohigas presenta, de forma tan lúcida como sarcástica, en una de las últimas ediciones de esta misma revista —, existe la conciencia de que es indispensable reaccionar ante la inoperancia que ha invadido nuestra profesión.

"¿De qué modo puede la arquitectura contribuir a una esfera pública, influenciarla o incluso moldearla?", pregunta Anthony Vidler. "Es preciso que exploremos urgentemente nuevas perspectivas en torno a la forma del espacio urbano, visiones que interpreten la dificultad de las utopías pasadas y eviten la nostalgia de programas anticivdad." El problema planteado por la situación particular de Nueva York es compartido en mayor o menor medida por otras ciudades.

Estació Casa de Música. Eduardo Souto de Moura, arquitecte



1 Estació Trinidad.
Eduardo Souto de Moura, arquitecte



2 Estació do Marques.
Eduardo Souto de Moura, arquitecte.
Planta i secció

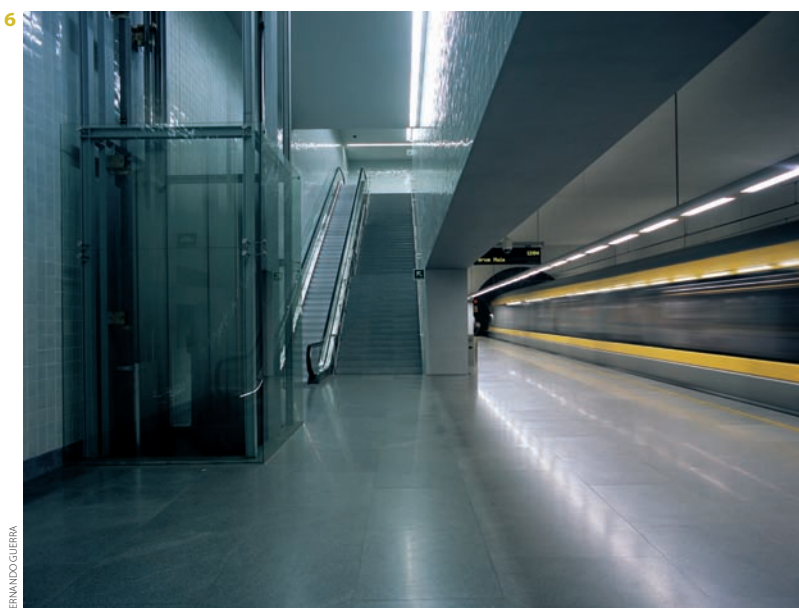
3 Estació dos Combatentes.
Eduardo Souto de Moura, arquitecte.
Planta i secció



4
FERNANDO GUERRA



5
FERNANDO GUERRA



6
FERNANDO GUERRA



7
FERNANDO GUERRA

objectius que, d'acord amb el seu testimoni, el dugué a participar en el concurs "construcció-concepció", convocat al final dels anys noranta, com a integrant de l'equip d'un dels consorcis concurrents: NORMETRO.

La possibilitat de transformar el territori urbà d'una de les zones amb més densitat del país va ser el que marcà l'agenda de la seva proposta: "Les ciutats canvien quan hi ha motius perquè canviïn, i jo considerava que, amb el metro, es modificaria tota la ciutat". Per tant, es va crear una situació d'oportunitat, i ara, un cop conclou la primera fase d'implantació del projecte, que comprèn 60 quilòmetres de línia al llarg de sis municipis de l'àrea metropolitana, el canvi al qual feia referència Souto de Moura ja és perceptible. Les ciutats de Porto, Maia, Matosinhos, Póvoa de Varzim, Vila do Conde i Vila Nova de Gaia disposen, en total, de 68 estacions. Només un petit tram de la línia és subterrani, el que correspon a vuit quilòmetres de l'àrea del centre històric de Porto, per la qual cosa ha prevalgut l'opció que Souto de Moura va defensar des del començament: el traçat en superfície. El tram Senhor de Matosinhos-Trindade fou el primer que es va inaugurar, el 2003. En una etapa posterior

4
Estació Casa de Música. Eduardo Souto de Moura, arquitecte

5
Urban shelter

6
Estació 24 agosto. Eduardo Souto de Moura, arquitecte

7
Estació dos Combatentes. Eduardo Souto de Moura, arquitecte

– seems to want to advance towards the search for a new framework.

By again bringing the figure of coordinator closer to that of architect, Souto de Moura has managed to fulfil one of the objectives that, according to his own words, led him to take part in the "construction-conception" competition held in the late 1990s, as a member of the team of one of the competing consortiums: NORMETRO.

The possibility of transforming the urban territory of one of the highest-density regions in the country formed the main "agenda" of his proposal. "Cities change when reasons exist for them to change, and I considered that with the Metro, the entire city would change". Therefore, a situation of opportunity was created, and now, with completion of the first phase of the project implementation, which includes 60 kilometres of line around six municipalities in the metropolitan area, the change which Souto de Moura mentioned is now perceptible. The city of Oporto and towns of Maia, Matosinhos, Póvoa de Varzim, Vila do Conde and Vila Nova de Gaia now

El grado de implicación de Souto de Moura en el diseño del metro de Oporto —y no tanto el proyecto arquitectónico en sí, pese a la belleza obvia de sus estaciones— parece que desea avanzar hacia la búsqueda de un nuevo encuadre.

Al desplazar de nuevo la figura del coordinador hacia el arquitecto, Souto de Moura ha logrado cumplir uno de los objetivos que, según su testimonio, le llevó a participar en el concurso "construcción-concepción", convocado a finales de la década de 1990, como integrante del equipo de uno de los consorcios concurrentes: NORMETRO.

La posibilidad de transformar el territorio urbano de una de las zonas con mayor densidad del país fue lo que marcó la "agenda" de su propuesta: "Las ciudades cambian cuando existen motivos para que cambien, y yo consideraba que con el metro se modificaría toda la ciudad". Por consiguiente, se creó una situación de oportunidad, y ahora, concluida la primera fase de implantación del proyecto, que comprende 60 kilómetros de línea a lo largo de seis municipios del área metropo-



FERNANDO GUERRA

—concretament, el 2006—, s’ha conclòs el ramal que permet la prolongació fins a l’aeroport Francisco Sá Carneiro.

Com a punt de partida hi havia la certesa que la introducció d’una infraestructura de xarxa gaudia d’un alt potencial a l’hora d’estructurar les relacions entre espais consolidats, dispersos o previstos, aspectes que, en termes generals, caracteritzen les diverses situacions morfològiques dels municipis implicats: “Amb el desenvolupament del treball, una cosa que podria haver semblat un obstacle, un sistema tancat i incòmode, es va transformar en un factor de redisseny de la ciutat”.

La requalificació urbana va acaparar una part fonamental dels esforços i arribà a representar el 25 per cent del cost total de l’obra, segons que preveia la memòria descriptiva del projecte: “Petites modificacions de cotes dels carrers, reajustaments de concordança de guies, paviments, jardins, arbres, il·luminació i mobiliari urbà són alguns dels punts de requalificació que el metro en superfície suggereix, que la ciutat necessita i que ja no podem ajornar”.

Independentment de la tipologia de la línia —en superfície o subterrània— o de les mateixes estacions —la galeria excavada en túnel o a partir de la superfície—, es va redefinir tota la configuració de l’espai públic, la qual cosa es traduí en una modificació significativa de la cara superior i en la reelaboració d’una mena de “cota zero” del territori. Aquest procés va desencadenar una operació urbana tentacular, amb capacitat per generar noves oportunitats als llocs inscrits a la zona que es beneficia de la nova xarxa. Va ser el moment d’introduir un disseny regulador, tant als espais històrics —amb un èmfasi en l’emblematika Avenida dos Aliados (projecte conjunt de Souto de Moura i Álvaro Siza)— com als llocs de caracterització ambigua, entre l’ocupació industrial, aleshores desactivada, i la persistència d’indícis rurals, circumstàncies molt particulars i perceptibles en àrees específiques de Matosinhos o de Maia, per exemple.

8 Estació Heroísmo. Eduardo Souto de Moura, arquitecte

have at their disposal 68 stations. Only a small section of the line is underground, corresponding to eight kilometres under the historical centre of Oporto, therefore the option defended by Souto de Moura from the start has prevailed: overground routes. The Senhor de Matosinhos-Trindade section was the first to be inaugurated, in 2003. In a later phase – this year, in fact – the branch line was completed that allows prolongation to the Francisco Sá Carneiro airport.

As a starting point, the certainty existed that the introduction of a network infrastructure enjoyed great potential when it came to structuring relations between consolidated, dispersed or envisaged spaces, aspects which, in general terms, characterise the different morphological situations of the municipalities involved: “With the evolution of the project, something that might have been an obstacle – a closed and unaccommodating system – was transformed into a factor for the redesign of the city”.

Urban land reclassification monopolised a fundamental part of the efforts, coming to represent 25 percent of the total cost of the work, as contemplated in the project brief: “Minor changes in the levels of streets and adjustments to the correspondence of slopes, pavements, gardens, trees, street furniture and lighting are some of the aspects of regrading that the surface Metro line suggested and that the city needed and we could not put off for the future.”

Independently of the line typology – overground or underground – or of the stations themselves – whether underground galleries or built above ground – the entire configuration of the public space was redefined, and this led to a significant modification of the surface and the re-creation of a kind of “zero elevation” for the territory. This process triggered a tentacular urban

litana, el cambio al que se refería Souto de Moura ya es perceptible. Las ciudades de Oporto, Maia, Matosinhos, Póvoa de Varzim, Vila do Conde y Vila Nova de Gaia disponen, en total, de 68 estaciones. Sólo un pequeño tramo de la línea es subterráneo, correspondiendo a ocho kilómetros del área del centro histórico de Oporto, por lo que ha prevalecido la opción que Souto de Moura defendió desde el principio: el trazado en superficie. El tramo Senhor de Matosinhos-Trindade fue el primero que se inauguró, en 2003. En una etapa posterior —concretamente, este año—, se ha concluido el ramal que permite la prolongación hasta el aeropuerto Francisco Sá Carneiro.

Como punto de partida existía la certeza de que la introducción de una infraestructura de red disfrutaba de un elevado potencial a la hora de estructurar las relaciones entre espacios consolidados, dispersos o previstos, aspectos que, en términos generales, caracterizan las diversas situaciones morfológicas de los municipios implicados: “Con el desarrollo del trabajo, algo que podría haber parecido un obstáculo, un sistema cerrado e incómodo, se transformó en un factor de rediseño de la ciudad”.

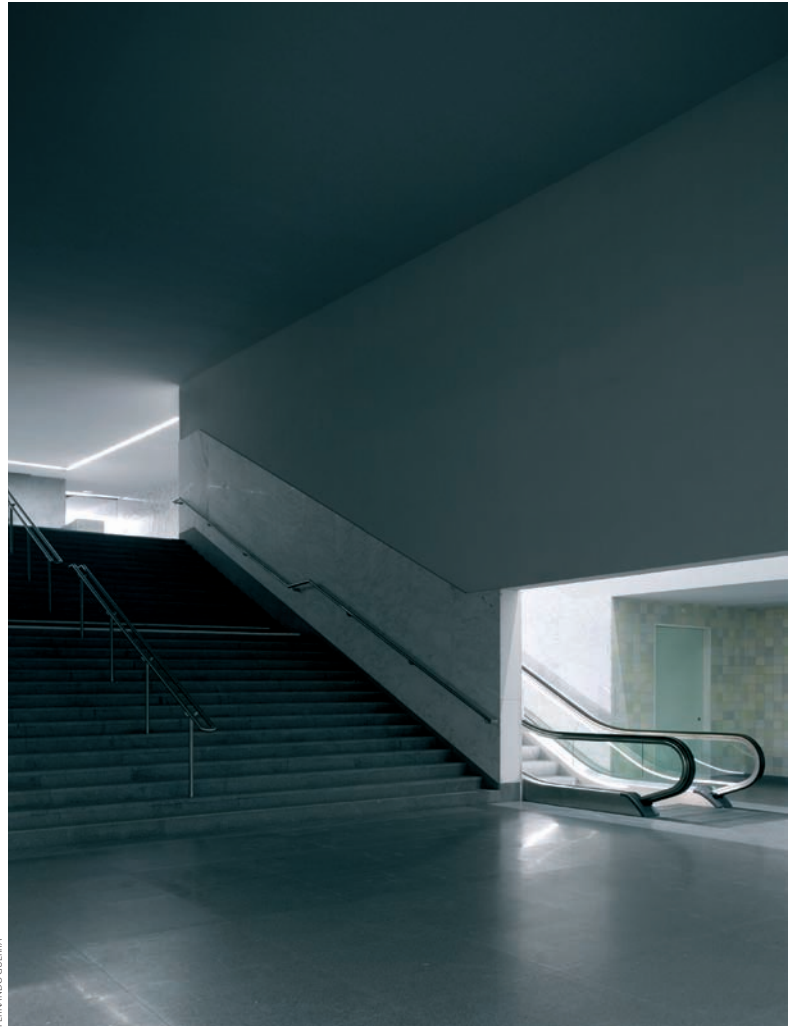
La recalificación urbana acaparó una parte fundamental de los esfuerzos, llegando a representar el 25 por ciento del coste total de la obra, según se contemplaba en la memoria descriptiva del proyecto: “Pequeñas modificaciones de cotas de las calles, reajustes de concordancia de guías, pavimentos, jardines, árboles, iluminación y mobiliario urbano son algunos de los puntos de recalificación que el metro en superficie sugiere, que la ciudad precisa y que no podemos aplazar”.

Con independencia de la tipología de la línea —en superficie o subterránea—, o de las propias estaciones —la galería excavada en túnel o a partir de la superficie—, se redefinió toda la configuración del espacio público, lo

Estación de São Bento, Álvaro Siza, arquitecte.



FERNANDO GUERRA



FERNANDO GUERRA

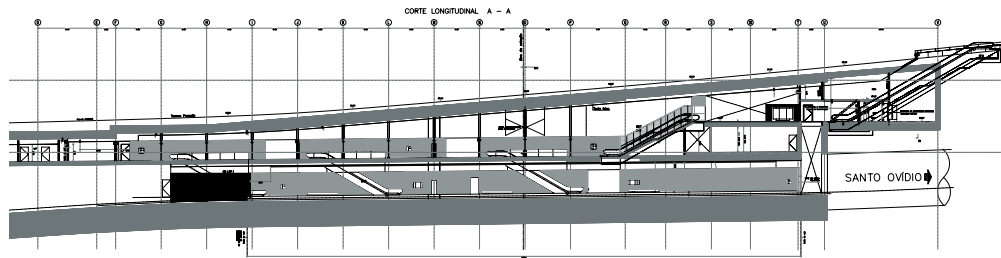


FERNANDO GUERRA

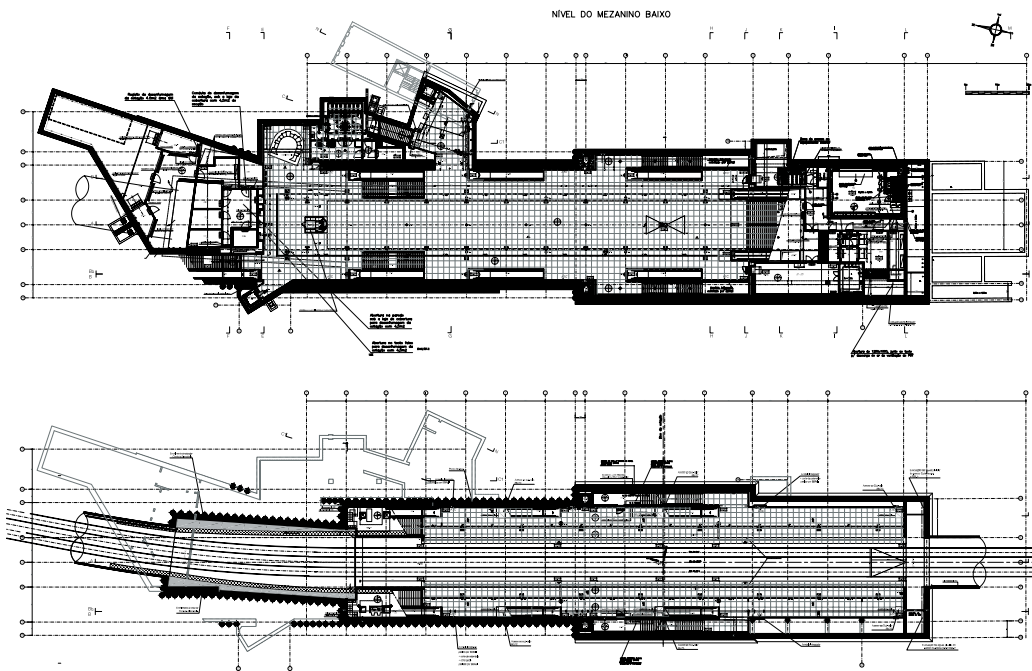
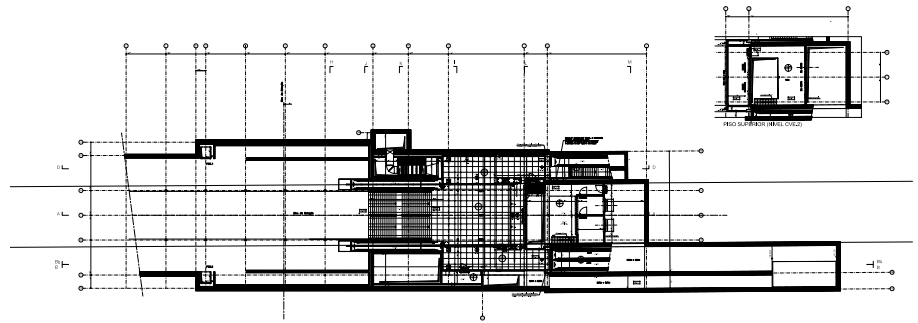


FERNANDO GUERRA

Estació de São Bento,
Álvaro Siza, arquitecte.



Estació de São Bento, secció, planta
mezanine alt, planta mezanine, planta
estació, Álvaro Siza, arquitecte.



La transformació desencadenada es va manifestar en la qualificació de l'ambient construït, que contribuï a crear una sòlida imatge d'unitat que va possibilitar la distribució de la feina entre diversos equips de projectistes, d'acord amb una lògica d'assignació per línies: José Gigante a Vila do Conde i Póvoa do Varzim; José Bernardo Távora a Matosinhos; Rogério Cavaca a Vila Nova de Gaia; João Álvaro Rocha a Maia, i Adalberto Dias al pol universitari. Les intervencions excepcionals, com ara les estacions de São Bento o d'Antas, totes dues a Porto, van ser desenvolupades, tot i que amb el mateix esperit, per altres arquitectes, com Álvaro Siza (responsable de la més personal del conjunt) o Manuel Salgado, respectivament.

Per aconseguir una certa uniformització, Souto de Moura va invertir en l'estandardització dels elements arquitectònics. Creà un plec de condicions genèric i adaptable a les diverses circumstàncies, a través del que ell defineix com un "disseny neutre", "capaç de respondre a diversos requeriments" i compost per "tres particularitats" com a molt. Aquesta demostració de síntesi s'aconsegueix gràcies al fet que "totes les operacions del projecte —construcció, estructura, infraestructura, acabats— es fan d'acord amb la concreció exacta de les opcions tipològiques inicials", tal com va resumir Jorge Figueira a propòsit del conjunt de la seva obra. A més, va ser l'aposta —encara en la fase de concurs— pel "camp" de l'arquitectura allò que, en contra del que s'havia previst, acabaria essent determinant en la victòria del consorci.

En treballar sobre allò que el 1994 Paulo Varela Gomes va apuntar com la marca personal d'aquest arquitecte, el predomini dels "arguments durs" —"reglaments i tecnologies"—, Souto de Moura ha refermat la convicció en l'"autonomia de la pràctica disciplinària". Aquesta convicció també representa una manera d'inscriure el seu propi partit: "el partit de la tècnica", segons que el va definir Varela Gomes; aquell que, "almenys, no cerca disculpes ètiques o artístiques". Més que no pas en el cas d'altres projectes, el metro de Porto, per la seva especificitat tècnica i visibilitat territorial, reuneix totes les condicions per aproximar-se conceptualment a aquesta concreció.

A partir d'un posicionament clar, Souto de Moura ha transformat el metro de Porto en una operació paisatgística. Ha mantingut a l'interior de les estacions un camp de llibertat poètica, suficient per a desenvolupar-hi alguns dels seus temes preferits: les ruïnes, el modern, Mies i, subtilment, també Siza. Ha transmès una idea d'urbanitat a l'envoltant. Si, com diu Deyan Sudjic al text que ha donat títol a aquest article, "construïm tant amb finalitats psicològiques i emocionals com per raons ideològiques i pràctiques", al metro de Porto hi ha un compromís entre una estètica urbana —de la qual no podem sostreure una certa dosi de monumentalitat, comunicada pel disseny— i una ètica professional, que es fa palesa en un sentit de "servei públic" que el projecte sustenta i promou. ♦

Ana Vaz Milheiro

Traduït per Jordi Palou

operation, with the capacity for generating new opportunities in the places within the catchment area that benefits from the new network. It was the moment to introduce a regulating design, as much in historical areas – with emphasis on the emblematic Avenida dos Aliados (joint project by Souto de Moura and Álvaro Siza) – as in places with more ambiguous characterisation, between industrial occupation, at that time deactivated, and the persistence of rural activities, very particular circumstances that were perceptible in specific areas of Matosinhos or of Maia, for example.

The transformation triggered showed itself in the qualification of the environment built, contributing towards creating a solid image of unity that made possible the distribution of the work between several teams of designers according to a logical assignation by lines: José Gigante at Vila do Conde and Póvoa do Varzim; José Bernardo Távora at Matosinhos; Rogério Cavaca at Vila Nova de Gaia; João Álvaro Rocha at Maia, and Adalberto Dias at the university pole. Exceptional interventions, such as the stations of São Bento or of Antas, both in Oporto, were developed, although with the same spirit, by other architects, such as Álvaro Siza (responsible for the most uniquely personal of them) and Manuel Salgado, respectively. To achieve a certain uniformity, Souto de Moura invested in the standardisation of architectural elements. He created a generic list of specifications adaptable to the different circumstances, through what he defines as a "neutral design, [...] capable of responding to different requirements" and composed of "three particularities" at most. This demonstration of synthesis is achieved thanks to the fact that "all the project operations – construction, structure, infrastructure, finishes – are carried out in accordance with the exact specification of the initial typological options", as resumed by Jorge Figueira when talking about his entire work. Furthermore, opting – still during the competition phase – for the "field" of architecture would turn out, against expectations, to be a determining factor in deciding the winning consortium.

When working on what in 1994 Paulo Varela Gomes noted as a personal trademark of this architect, the predominance of "hard storylines" – "regulations and technologies" – Souto de Moura reaffirmed his conviction regarding the "autonomy of disciplinary practice". This conviction also represents a form of inscribing his own scheme: "the technical scheme", according to the definition by Varela Gomes; that which, "at least, does not seek ethical or artistic excuses." More than in the case of other projects, the Oporto Metro, given its technical specificity and territorial visibility, draws together all the conditions to approach this idea in conceptual terms. Using clear positioning as a basis, Souto de Moura has transformed the Oporto Metro into a landscape operation. Inside its stations he has maintained a field of poetic freedom sufficient to develop some of his preferred themes: ruins, things modern, Mies and, subtly, also Siza. To its envelope he has transmitted an idea of urbanity. If, as Deyan Sudjic said in the text that gave this article its name "we build for emotional and psychological purposes, as well as for ideological and practical reasons", in the Oporto Metro a compromise exists between an urban aesthetic – from which one cannot subtract a "certain" dose of monumentality, communicated by the design – and a professional ethic, which reveals itself in a feeling of "public service" that the project sustains and promotes. ♦

Ana Vaz Milheiro

Translated by Debbie Smirthwaite

que se tradujo en una significativa modificación de la cara superior y en la reelaboración de una especie de "cota cero" del territorio. Este proceso desencadenó una operación urbana tentacular, con capacidad para generar nuevas oportunidades en los lugares inscritos en la zona que se benefició de la nueva red. Fue el momento de introducir un diseño regulador, tanto en los espacios históricos —con énfasis en la emblemática Avenida dos Aliados (proyecto conjunto de Souto de Moura y Álvaro Siza)— como en los lugares de caracterización ambigua, entre la ocupación industrial, entonces desactivada, y la persistencia de indicios rurales, circunstancias muy particulares y perceptibles en áreas específicas de Matosinhos o de Maia, por ejemplo.

La transformación desencadenada se manifestó en la calificación del ambiente construido, contribuyendo a crear una sólida imagen de unidad que posibilitó la distribución del trabajo entre diversos equipos de proyectistas conforme a una lógica de asignación por líneas: José Gigante en Vila do Conde y Póvoa do Varzim; José Bernardo Távora en Matosinhos; Rogério Cavaca en Vila Nova de Gaia; João Álvaro Rocha en Maia, i Adalberto Dias en el polo universitario. Las intervenciones excepcionales, como las estancias de São Bento o de Antas, ambas en Oporto, fueron desarrolladas, aunque con el mismo espíritu, por otros arquitectos, como Álvaro Siza (responsable de la más autoral de ellas) o Manuel Salgado, respectivamente. Para conseguir una cierta uniformización, Souto de Moura invirtió en la estandarización de los elementos arquitectónicos. Creó un pliego de condiciones genérico y adaptable a las distintas circunstancias, a través de lo que él define como un "diseño neutro", "capaz de responder a diversos requerimientos" y compuesto por "tres particularidades" como máximo. Esta demostración de síntesis se consigue gracias a que "todas las operaciones del proyecto —construcción, estructura, infraestructura, acabados— se realizan de acuerdo con la concreción exacta de las opciones tipológicas iniciales", tal y como resumió Jorge Figueira a propósito del conjunto de su obra. Además, fue la apuesta, todavía en la fase de concurso, en el "campo" de la arquitectura lo que, en contra de lo previsto, acabaría siendo determinante en la victoria del consorcio.

Al trabajar sobre aquello que en 1994 Paulo Varela Gomes apuntó como marca personal de este arquitecto, la predominancia de los "argumentos duros" —"reglamentos y tecnologías"—, Souto de Moura ha reafirmado su convicción en la "autonomía de la práctica disciplinaria". Dicha convicción también representa una forma de inscribir su propio partido: "el partido de la técnica", según lo definió Varela Gomes; aquél que "por lo menos, no busca disculpas éticas o artísticas." Más que en el caso de otros proyectos, el metro de Oporto, por su especificidad técnica y visibilidad territorial, reúne todas las condiciones para aproximarse conceptualmente a esta concreción. A partir de un posicionamiento claro, Souto de Moura ha transformado el metro de Oporto en una operación paisajística. Ha mantenido en el interior de sus estancias un campo de libertad poética; el suficiente para desarrollar algunos de sus temas preferidos: las ruinas, lo moderno, Mies y, sutilmente, también Siza. A su envolvente ha transmitido una idea de urbanidad. Si, como dice Deyan Sudjic en el texto que ha dado nombre a este artículo, "construimos tanto con fines psicológicos y emocionales, como por razones ideológicas y prácticas", en el metro de Oporto existe un compromiso entre una estética urbana —de la que no puede sustraerse una "cierta" dosis de monumentalidad, comunicada por el diseño— y una ética profesional, que se manifiesta en un sentido de "servicio público" que el proyecto sustenta y promueve. ♦

Ana Vaz Milheiro

Traducido por Gemma Salvà