

ASISTENCIA TÉCNICA PARA EL DISEÑO Y LA GESTIÓN DE ESPACIO PÚBLICO EN
LA REDACCIÓN DEL ANTEPROYECTO DE REMODELACIÓN Y REHABILITACIÓN
DEL ENTORNO URBANO ENTRE PLAZA ESPAÑA Y RÚA LEPANTO.

ARQUITECTO: ALFOSO PENELA FERNÁNDEZ.

ENCARGA: CONCELLO DE VIGO





INDICE

1. MEMORIA.	3
1.1. ANTECEDENTES.	3
1.2. ANÁLISIS DEL ÁMBITO.GRAN VÍA COMO CENTRO LINEAL.	4
1.3. ANÁLISIS DE LA GRAN VÍA: HISTORIA, MORFOLOGÍA Y CARENCIAS.	6
1.4. PROPUESTAS.	11
1.5. CONCLUSIONES	16
2. INFOGRAFÍAS Y MAQUETA.	17



1.MEMORIA.

1.1.ANTECEDENTES.

Agentes.

Promotor: Concello de Vigo

Arquitecto: Alfonso Penela Fernández, arquitecto colegiado en el COAG nº680.

Objeto del presente documento.

Se solicita por parte del promotor la asistencia técnica para el diseño y gestión del espacio público en la redacción del anteproyecto de remodelación y rehabilitación del entorno urbano entre Plaza España y Rúa Lepanto tomando como eje la Gran Vía.

1.2. ANÁLISIS DEL ÁMBITO. GRAN VÍA COMO CENTRO LINEAL.

Área de análisis.

Para comenzar conviene establecer un área de estudio entorno a la Gran Vía; área definida al norte por la calle Urzaiz, al este por la calle Vázquez Varela, al sur tanto por Plaza España como por las calles Pizarro y Fernando Conde, al oeste el área de Príncipe.

En definitiva, el eje central de la Gran Vía es el centro de gravedad del ámbito de análisis y propuesta. Este entorno se define por una trama urbana más regular correspondiente a una realidad urbanística histórica de crecimiento correspondiente a la primera mitad del siglo XX

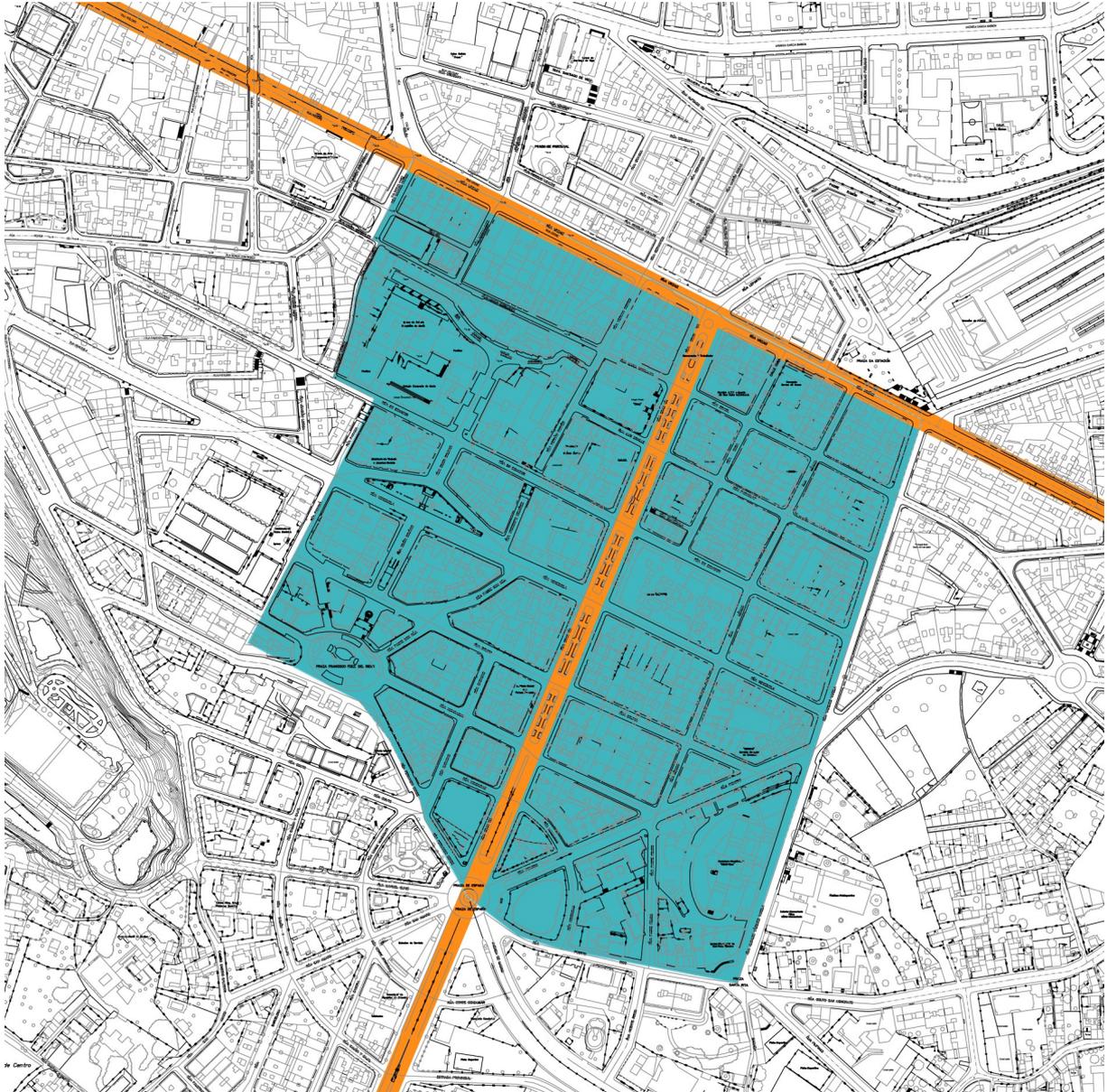




El eje de este ámbito, la Gran Vía, nace de Urzaiz, conectando esta con Plaza España y salvando una diferencia de cota de unos 50 m. La Gran Vía es el nexo de unión norte-sur que conecta una serie de viales transversales que le acometen y la atraviesan. Viales como Venezuela, María Berdiales, Ecuador, Pizarro, cada uno con un protagonismo distinto a la hora de los recorridos peatonales o de tráfico rodado. Lo que podemos asegurar es que la Gran Vía sirve y pudiera servir con mayor intensidad de conector de una serie de niveles o cotas de la ciudad, llegando hasta la cota de plaza España y pudiendo continuar hasta Plaza America.

Hoy por hoy, el área sirve de continuidad de un teórico centro lineal desde la Puerta del Sol, enlazando con Príncipe y Urzaiz, caracterizado por la presencia de lo comercial y del sector servicios., siendo un eje longitudinal primordial en los recorridos peatonales y de convivencia de la ciudad.

Posee una caracterización en los usos análoga al mencionado centro urbano. Podemos considerar que es una prolongación del mismo, pudiendo suponerse la Gran Vía como un punto clave de este teórico centro lineal y con gran potencialidad aun por desarrollar.



1.3.

1.4. ANÁLISIS DE LA GRAN VÍA: HISTORIA, MORFOLOGÍA Y CARENCIAS.

Análisis histórico.

Este eje principal del ámbito, inaugurado el 24 de agosto de 1945, fue planificada ya en 1910, cuando el ingeniero Ramiro Pascual presentó su proyecto para el ensanche. Si bien este plan no se aprobó sí que se realizaron ciertas construcciones en el comienzo de la calle.

El plan que verdaderamente desarrolló la Gran Vía fue el realizado por el ingeniero de caminos Manuel Cominges. Aunque se inició la promoción de la misma en 1939, no es hasta 1941 cuando se aprobaron las expropiaciones necesarias entre las calles Paraguay y la que es hoy plaza de España. Es 1942 cuando se alcanza dicha cota.

Posteriormente se realizó el tramo que conecta la Plaza España con Plaza América, terminándose a mediados de 1945, siendo este año cuando se inaugura la calle.



**CONCELLO
DE VIGO**



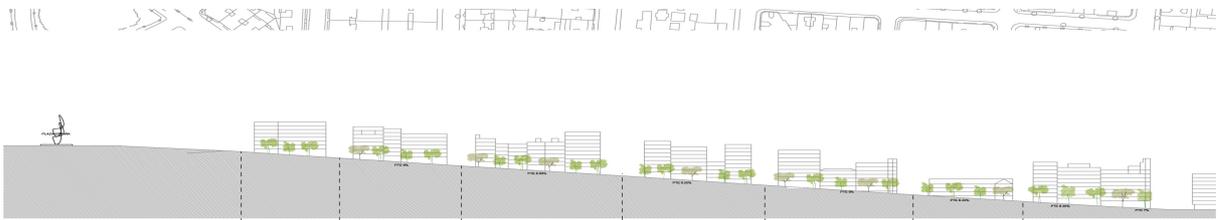
**ASISTENCIA TÉCNICA PARA EL DISEÑO Y LA GESTIÓN DE
ESPACIO PÚBLICO EN LA REDACCIÓN DEL ANTEPROYECTO DE
REMODELACIÓN Y REHABILITACIÓN DEL ENTORNO URBANO
ENTRE PLAZA ESPAÑA Y RÚA LEPANTO.**

Imagen incluida en galería digital del Faro de Vigo

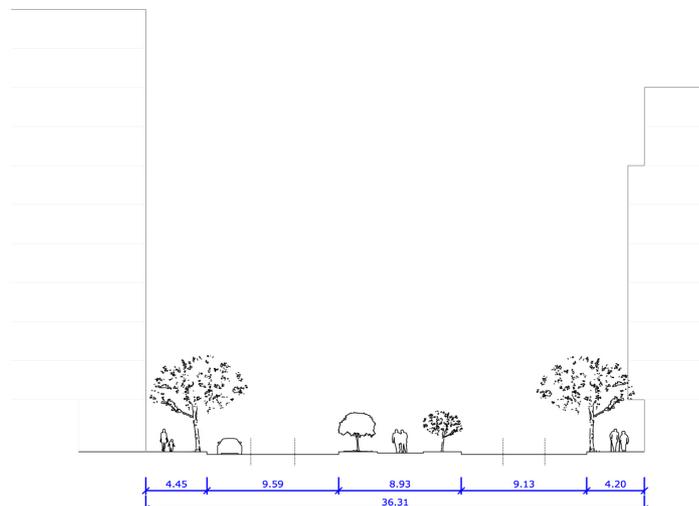
Descripción morfológica de la Gran Vía.

El entorno a tratar tiene como eje a la Gran Vía que discurre desde la rúa Lepanto hasta la plaza de España (la propuesta tan sólo se ha grafiado en mitad del entorno, es decir de Lepanto a Venezuela).

Este eje se evidencia desde el primer momento como el activador principal capaz de provocar la mejora del ámbito, tanto por sus características especiales, dimensionales, como por su posición de centro de gravedad y enlace con elementos urbanos fundamentales. A su vez, está caracterizada por una fuerte pendiente que oscila desde el 7% hasta el 9,20 %, con una pendiente media del 8,5%, salvando una diferencia de nivel que va desde la cota 46.81m en el cruce de rúa Urzaiz con rúa Lepanto hasta la cota 96.61 de Plaza España, con un total de casi 50 m. de desnivel salvado.



La sección transversal genérica de la calle se define por dos aceras y tres carriles para cada sentido separadas por un paseo peatonal central. Las aceras oscilan entre los 4.20m a los 4.50m de ancho, mientras que el paseo central cuenta con 8.90 m. Las calzadas cuentan con 9.50 m de ancho para 3 carriles.





Vegetación.

Si bien en las aceras laterales se sitúan árboles de gran porte, más concretamente castaños de indias (*Aesculus hippocastanum*), el paseo central se ajardina mediante unos parterres laterales en los que se encuentran unas alineaciones de naranjos y de setos de bajo porte.



Mobiliario. Señalética.

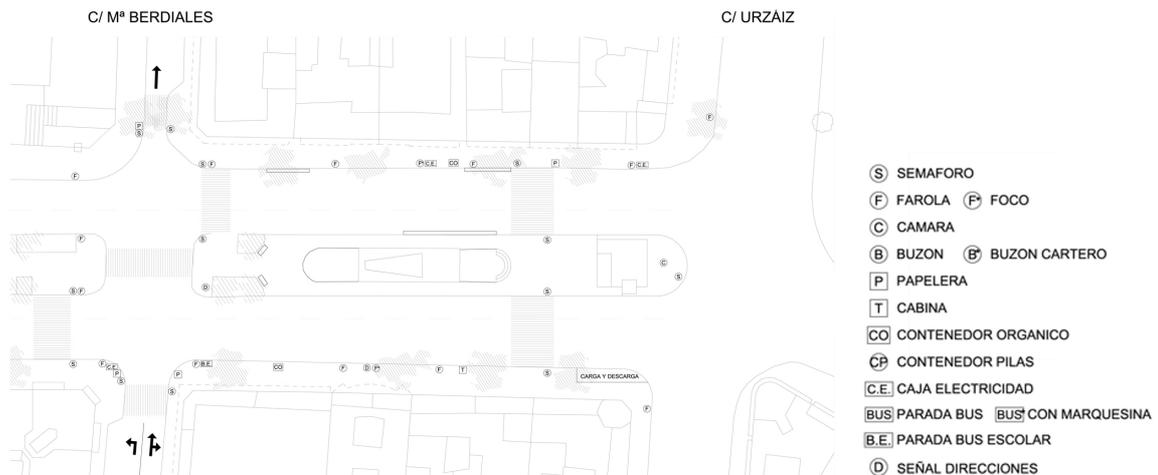
A nivel de mobiliario urbano, tanto bancos como luminarias, semáforo y papeleras de distintas épocas conviven de manera dispar y sin orden alguno. Si bien en el paseo central esta situación desordenada se acentúa por la existencia simultánea de los bancos originales de piedra con sistemas de cartelería y mobiliario

contemporáneo.



Al realizar un análisis más pormenorizado de por ejemplo una porción del eje podemos observar como la improvisación y la ausencia de pautas impera en la colocación de todos estos elementos. Este desorden consecuencia de la falta de un plan que lo defina genera una infrutilización del espacio y aporta aún más caos la situación existente.

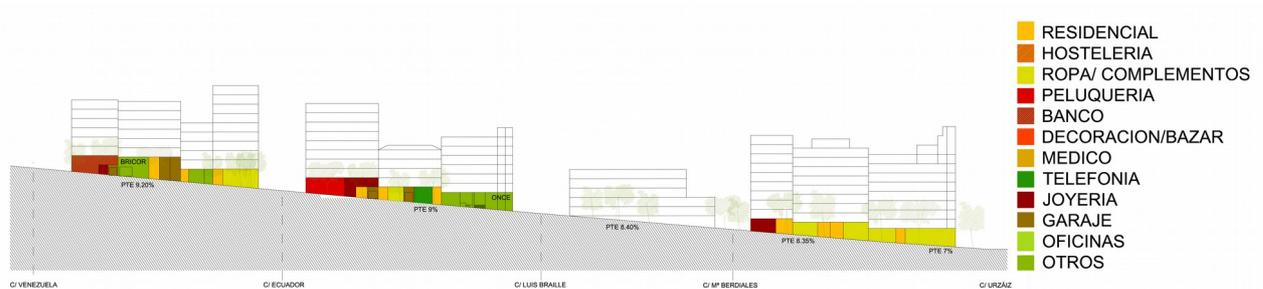
A modo de ejemplo, el siguiente esquema:



Diversificación de usos en los locales de planta baja.

Al realizar un reconocimiento tipológico de usos de los locales de planta baja podemos asegurar que la calle está caracterizada por su intención comercial y de servicios. La presencia del uso residencial en plantas bajas se reduce a la presencia de portales y acceso a algunos garajes. Como se puede ver en el siguiente esquema:

La vocación comercial de la calle es innegable, si bien no está explotado todo su potencial, y que además da pie a que un incremento del carácter peatonal implicaría una mejora del cómo vivir y recorrer la calle, de su confortabilidad como espacio urbano incrementando su potencial comercial.



Falta de continuidad en los recorridos peatonales



El paseo central carece de continuidad estando sujeto a las intersecciones con todos los viales que acometen a la calle, regulándose el tráfico peatonal en función del tráfico de vehículos, que son prioritarios

Lo mismo sucede con las aceras laterales, con lo que no es posible actualmente un recorrido peatonal continuo y fluido sin paradas en toda la longitud de la Gran Vía.

Y todo esto unido a la exigente topografía que hace que aun siendo una calle con gran potencial comercial y de convivencia, él que domine sea el tráfico rodado.

Todo esto se enlaza con lo recogido dentro del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Vigo, más concretamente en el punto D PROGRAMA DE RECUPERACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO URBANO Y DE MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL.

En el apartado D2 MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD DE LOS RECORRIDOS PEATONALES se menciona:

"[...]El modo peatonal resuelve en la actualidad más del 32% de los desplazamientos diarios interiores en la ciudad, siendo después del vehículo privado, el modo más utilizado. Por lo tanto es un modo principal y prioritario, y como modo amigable, debe ser primado y facilitado en el medio urbano en el que se desenvuelve.

Los obstáculos que se presentan en el uso peatonal son variados, y conforman parte del esfuerzo de remodelación urbana. Desde hace años se viene implementando medidas de mejora del espacio urbano que tienden a facilitar el uso peatonal (que no es un modo más, es el modo más importante porque es complementario al resto de modos), y protegerlo del "abuso" de otros modos que hace décadas invadieron sin la necesaria coexistencia el espacio urbano. Vigo ha transformado de hecho su modelo de ciudad, apostando claramente por un modelo de coexistencia.

La extensión de este modelo de coexistencia exige considerar e implementar otras medidas complementarias que formalicen y garanticen la continuidad, comodidad, y accesibilidad de los recorridos peatonales. Estos se hallan en ocasiones interrumpidos por avenidas y vías rápidas (p.e. en Gran Vía, en el acceso a Praza de España, y Praza de América), pero también se interrumpen en Vigo sobre todo por las condiciones orográficas de los recorridos perpendiculares a la costa, de excesiva pendiente."

1.5. PROPUESTAS.

Antecedentes a las propuestas.

A la hora de realizar cualquier propuesta para el ámbito, e independientemente de futuras ampliaciones laterales, tendríamos que tener en cuenta el carácter de centro lineal que tiene la Gran Vía, y buscar no solo una solución a los problemas de la propia calle sino también, apoyándonos en sus virtudes, encontrar una solución que mejore también lo global en el ámbito.

La Gran Vía tiene la virtud de poder continuar un eje existente, la calle Urzaiz, y conectar el mismo con todos aquellos que acometen a la calle: Venezuela, Pizarro, Ecuador, María Berdiales. Es por ello, que la Gran Vía ejerce de conector de diferentes niveles de la ciudad, en cuyos cruces con los mismos existe la posibilidad de generar nodos de interés y conectividad.

Se puede utilizar a la Gran Vía como una nueva manera de entender, recorrer y conectar la ciudad, reduciendo tiempos y recorridos, no sólo en sentido longitudinal sino también en relación con lo transversal.

Buscando una solución a los recorridos peatonales, sobre todo los ascendentes, de una manera confortable, podríamos garantizar esa continuidad del centro lineal de la ciudad (eje Príncipe-Urzaiz). Para ello podríamos empezar a pensar en nuevos sistemas de accesibilidad.

A su vez, el peso del tráfico rodado es tal que la configuración actual de la calle no garantiza un recorrido peatonal confortable y continuo. Lo cual es claramente mejorable reforzando el valor funcional y representativo de la ciudad.

Por un lado tenemos la configuración actual de la calle, en el que ancho destinado a vehículos es de casi 20 m del ancho total de la calle de unos 36 m de media (55% del total). Por otro tenemos que el resto del ancho se divide en 3 aceras, la cuales cuentan tanto con ajardinamiento, arbolado, mobiliario, señalética, etc. Con lo que podemos asegurar que el 45 % restante destinado a peatones está infrutilizado.

A mayores, la velocidad del tráfico rodado ha ido aumentando con los años. Es un hecho claro y demostrado que en aquellos viales en los que se penaliza al peatón con respecto a los vehículos, la velocidad de los mismos aumenta, incrementando el ruido y disminuyendo la confortabilidad.

El factor de la pendiente, ya hemos comentado que unos 50 m de desnivel total, es de manera obvia otro de los condicionantes a la hora de hacer el recorrido peatonal ascendente.

Tras todo lo expuesto parece que uno de los puntos de partida a resolver es potenciar el recorrido peatonal, y para ello tenemos varios recursos:



- Ampliar las aceras/ ajustar anchos para vehículos.
- Garantizar la continuidad de los recorridos peatón/vehículo.
- Ordenar, configurar y dignificar el ajardinamiento, el mobiliario y la señalética.
- Mejorar la accesibilidad apoyándonos en elementos mecánicos que faciliten los recorridos peatonales.
- Optimizar y dignificar las instalaciones

Si partimos de una apuesta por el peatón de una manera lógica y racional, a sabiendas de que el tráfico rodado existe y es inevitable, se conseguirían los siguientes objetivos:

- Potenciar un recorrido peatonal confortable.
- Mejorar la accesibilidad.
- Amortiguar la presencia del tráfico rodado.
- Introducir nuevos sistemas de transporte que reduzca tiempos y permita salvar una topografía exigente.
- Una reducción de los ruidos derivados del tráfico rodado.
- Potenciaremos los usos comerciales y del plano de vida.
- El problema de la pendiente se reducirá, mientras que la sensación de confort y seguridad aumentará.

Apoyándonos en estos conceptos dentro del ámbito de la Gran Vía, acometeremos una problemática mayor, y pudiera ser la Gran Vía aquel elemento que ate los diferentes niveles, que continúe el eje Príncipe- Urzaiz, que a modo de eje de una teórica espina de pez reciba e interconecte flujos más allá de sus propias demandas, siendo por tanto igual de importante lo que este eje en sí mismo pueda ser como lo que induce a todo su entorno.

Introducción a las posibles propuestas.

Una vez analizados tanto el entorno como los antecedentes anteriormente expuestos se elaboran una serie de hipótesis las cuales se pueden agrupar en dos líneas claras y diferenciadas de actuación.

Una manera de acometer el problema planteado sería la unión directa y mecanizada de 3 puntos de la calle: inicio, punto medio y final, evitando el problema de la pendiente al directamente elevar el elemento de conexión hasta la altura de desembarque. Esta sería la opción que llamaríamos elevada y que podría convertirse en un transporte alternativo

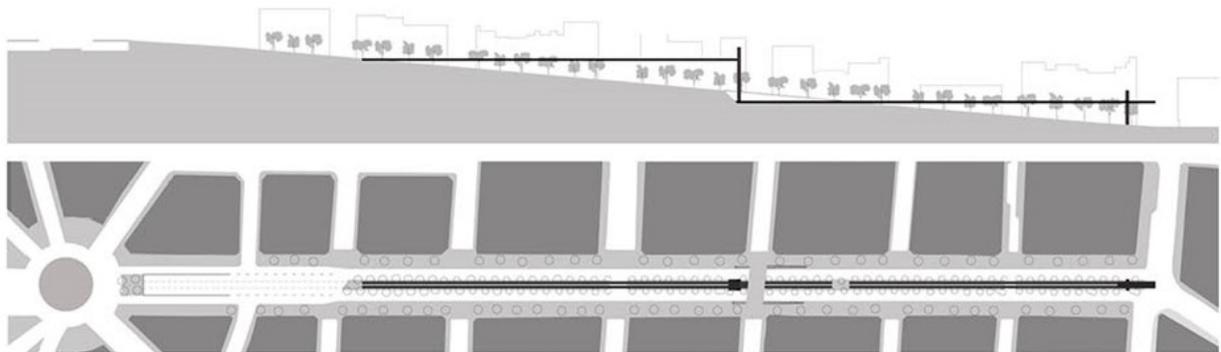
Otra vía de actuación sería el conectar mediante un pasaje peatonal soterrado-atrincherado que minimiza el problema de la pendiente de la calle. Esta opción sería la que llamaríamos enterrada, y se sirve de plataformas mecanizadas de pendientes alternadas.

Descripción de la propuesta elevada.

Partiendo de la premisa de mantener el paseo central existente se propondría la realización de una pasarela elevada que naciendo en el encuentro de la rúa Urzaiz con Gran Vía, se serviría de un elevador para coger una cota elevada. Pasarela elevada a la que se le garantizaría un desembarco antes de calle Venezuela en un espacio abierto, de la que partiría otro elevador conectando a su vez con otra pasarela, también elevada y que llevaría al peatón hasta plaza España.

En los mencionados espacios se acometería con sendos pasajes a las aceras laterales a las que se podría acceder mediante escaleras mecánicas. Todo el paseo central quedaría como un paseo ajardinado.

Las aceras laterales se ampliarían eliminando uno de los carriles actuales.

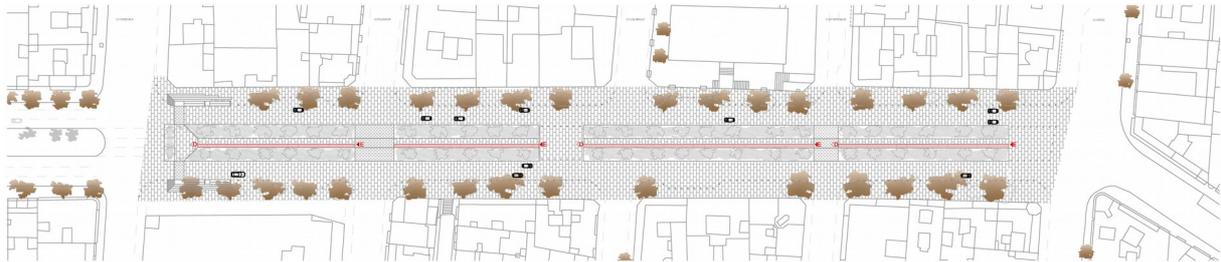


Una versión alternativa de esta propuesta sería aquella en la que el sistema de pasarela elevada se deriva a las aceras laterales, ampliándose mayoritariamente la que acoge la pasarela, y eliminándose el paseo central.

Descripción de la propuesta semienterrada.

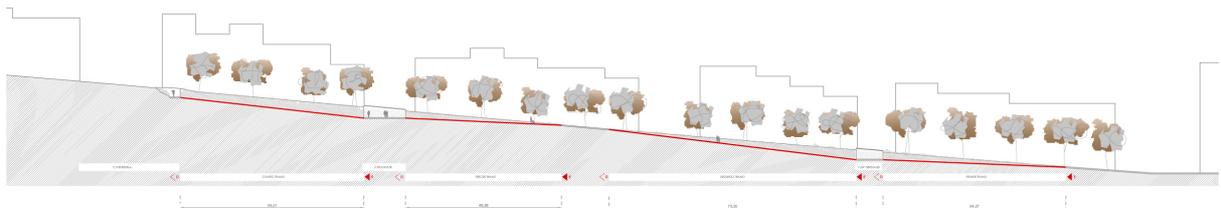
La propuesta se realizaría en el tramo de la calle entre rúa Lepanto y Plaza España (se grafía la propuesta tan solo en mitad del área), y crearía una nueva posibilidad de movilidad y una accesibilidad comfortable a lo largo de la Gran Vía sin negar su carácter.

Para ello y aprovechando la posibilidad que nos ofrece el boulevard central (infrautilizado) se introduciría un recorrido alternativo mecanizado justo por este espacio central.



Se podría ascender o descender los diferentes tramos de la Gran Vía sin esfuerzo físico con total confortabilidad y en su caso con una mayor celeridad.

La solución permitiría mediante cintas transportadoras recorrer cada uno de los tramos de la vía o en su caso, si se deseara, de realizar un recorrido continuo de arriba-abajo o a la inversa con una mínima interferencia con el tráfico rodado de las calles transversales.



Para ello se crearían una serie de taludes progresivamente en las áreas laterales ajardinadas del boulevard hacía los puntos de cruce con las calles transversales, matizando suavemente el camino sin interferencias con el tráfico garantizando la total peatonalidad del recorrido.

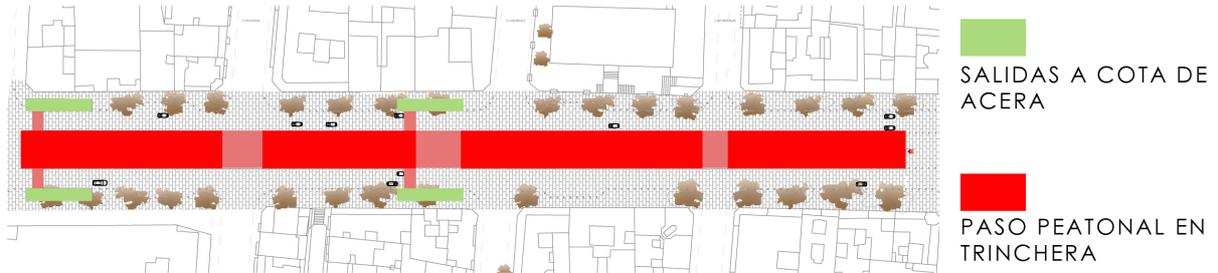
En los cruces con los viales calle Berdiales y calle Ecuador, en su intersección con el paseo, se introducirían, así mismo, elementos de amortiguación que reducirían la velocidad del tráfico rodado.

El recorrido iría siempre enmarcado por bandas ajardinadas, por lo que se mantendrán tanto la forma característica del boulevard como su arbolado.

La actuación se completaría con una cobertura acristalada de vidrio que garantizase la protección en los días de lluvia. Esta protección se conformaría mediante una sucesión de

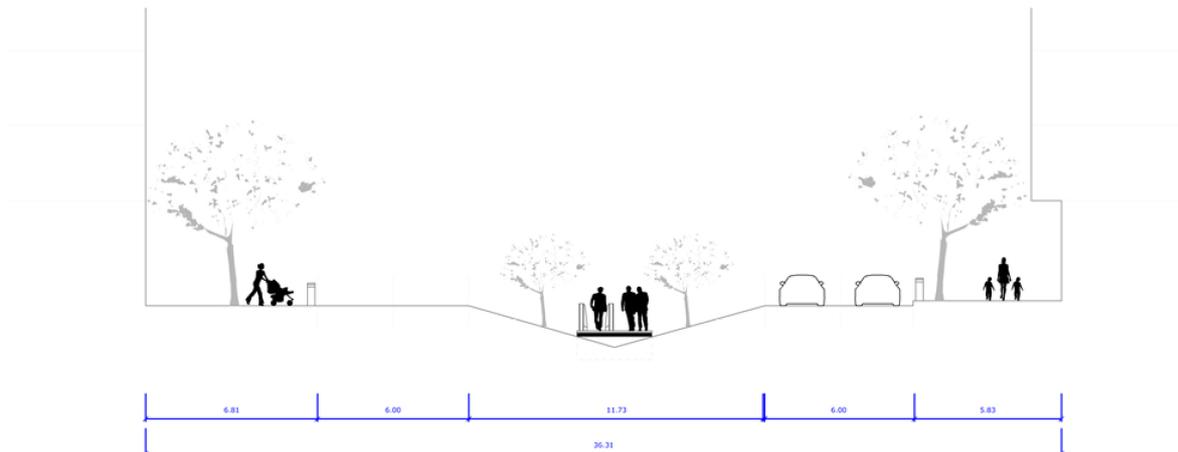
cuadernas desfasadas que reforzara la visualización del recorrido y enriquecerán la imagen final del conjunto.

Los accesos desde las aceras o hacia ellas a este nuevo eje peatonal se realizarían también sin interferencias con el tráfico rodado y sin semáforos de modo tal que se pudiera caminar confortablemente por toda la Gran vía



Finalmente se ampliarían las aceras ensanchándolas, definiendo de modo perfectamente delimitado las zonas de parada de todo el transporte público y privado, y así mismo se cambiaría toda la pavimentación, dignificándola y acompañándola del equipamiento y mobiliario urbano propios a su carácter.

Ambas propuestas podrían completarse con acciones transversales que dieran confort y accesibilidad a partir de estrategias en el otro sentido de la pendiente.





1.6.CONCLUSIONES

De las propuestas expuestas entendemos que es la semienterrada como la más viable y acertada para resolver la problemática existente.

Todo esto siempre y cuando se tengan en cuenta los siguientes objetivos:

- Una vez analizado todo lo expuesto podemos afirmar que el lugar idóneo de actuación es la GRAN VÍA, por todas las cualidades explicadas que la conforman como centro lineal del área de estudio.
- Potenciar el recorrido peatonal, ampliando las aceras, utilizando aquellos elementos mecánicos necesarios para salvar la topografía existente, y configurándolo de manera continua y sin interferencias con el tráfico rodado.
- Utilizar los nuevos sistemas de transporte para servirnos de la calle para conectar con los diferentes niveles de la ciudad y prolongar los ejes existentes.
- Servirnos de la Gran Vía como un elemento que articule entre sí los momentos particulares de la ciudad, actuando como un centro lineal en sí misma.
- Generar en los cruces entre viales una nueva posibilidad para nuevos espacios.
- Unificar los espacios de intervención mediante un único plano material en el que se disponen de manera ordenada todo elemento de señalización, balizado y mobiliario urbano.
- Incrementar el ajardinamiento para generar un recorrido más confortable y agradable, en el que se minimiza la presencia del tráfico.
- Limitar la velocidad del tráfico, ordenar los espacios de parada y descarga, y en definitiva minimizar en cierta medida su presencia en la calle.

EL arquitecto:

Alfonso Penela Fernández.

2.INFOGRAFÍAS Y MAQUETA.





